

LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Neuheiten Frühjahr 2025

H0

H0e

N

www.liliput.de

Reihe 378/93 der BBÖ/ÖBB – Die wohl bekannteste Tenderlokomotive Österreichs

In den 20er-Jahren beauftragte die BBÖ die Lokomotivfabrik Floridsdorf mit der Herstellung einer Heißdampf-Tenderlok, die als Nebenbahn-Lokomotive eingesetzt werden sollte. Sie sollte mehr Leistung als bisherige Baureihen bringen und diese nach und nach ersetzen. Zudem sollten die wesentlichen Bauteile mit der sich gleichzeitig in der Entwicklung befindlichen Verschiebe-Lokomotive der Reihe 478 kompatibel sein. Man begann ab 1926 mit der Serienfertigung der Lok, ohne dass ein Prototyp gefertigt worden war, und baute bis 1931 insgesamt 167 Stück der neuen Maschinen mit der Reihen-Bezeichnung 378.

Seit ihrer Indienstellung prägte die Baureihe 378 mit der Achsformel 1'D1' das Bild der Tenderlokomotiven in Österreich entscheidend mit. Auf fast allen österreichischen Nebenstrecken waren die Loks hauptsächlich im Personenverkehr im Einsatz und daher bis zum Ende des Dampfbetriebes schier unentbehrlich.

Die Deutsche Reichsbahn benannte die Reihen-Bezeichnung später um in die Baureihe 93. Diese Bezeichnung behielt sie auch danach bei der ÖBB bei, 128 Lokomotiven wurden in den österreichischen Fahrzeugpark übernommen. 1957/58 wurden 72 Loks mit Giesl-Flachejektoren ausgerüstet, wodurch die Leistung von 875 auf fast 1000 PS gesteigert werden konnte.

Die Loks waren die letzten Normalspur-Dampfloks im Bestand der ÖBB. Der planmäßige Dampfbetrieb auf Normalspuren der ÖBB endete zum Jahreschluss 1976, doch einige der Loks wurden als „strategische Reserve“ sogar noch bis 1982 erhalten. Es sind etliche Fahrzeuge museal erhalten geblieben, einige davon dampfen sogar heute noch zur Freude vieler Dampflokliebhaber bei Vereinen und Sonderfahrten.

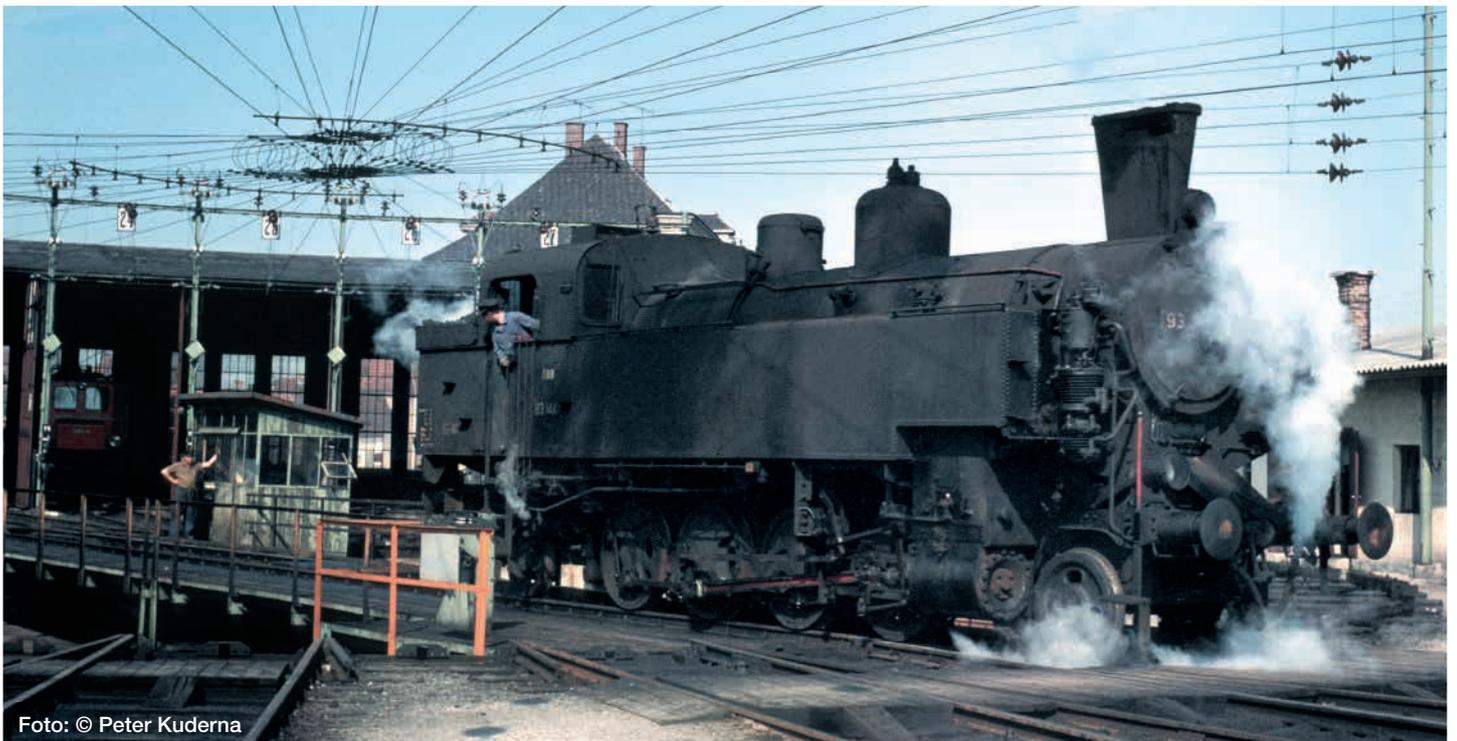


Foto: © Peter Kuderna

L131408 (Katalog-Seite 10)

GEALERT



Tenderlokomotive, Reihe 378 der BBÖ,
Betriebs-Nr. 378.161, mit Rundsclot,
Betriebszustand um 1934, Lüp 137 mm.

- Beidseitig nach vorn gezogene Wasserkästen
- Erstmals komplett mit Speichenrädern
- Rot ausgelegte Treibstangen
- Leicht gealtert



Abbildung zeigt Fotomontage



L131411 (Katalog-Seite 10)

GEALTERN

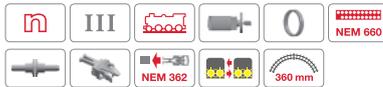


Tenderlokomotive, Reihe 93 der ÖBB, Betriebs-Nr. 93.1357, mit Rundsclot, Betriebszustand um 1968, LüP 137 mm.

- Beidseitig nach vorn gezogene Wasserkästen
- Vor- und Nachläufer als Speichenräder
- Rot ausgelegte Treibstangen
- Leicht gealtert



Abbildung zeigt Fotomontage



L131412 (Katalog-Seite 11)



Die Lok 93 der StLB (Steiermärkische Landesbahn) wurde im Jahr 1966 von der ÖBB gekauft. Der Tendraufbau wurde entfernt und die Lok bekam einen neuen Anstrich mit Zierlinien und roten Radscheiben. Die im Jahr 1928 unter der Fabriknummer 2980 von der WLF hergestellte Lok war zuvor bei der BBÖ als 378.120 und unter der DRB/ÖBB als 93.1420 unterwegs. Ihr Einsatzgebiet bei der StLB war in erster Linie die Strecke Gleisdorf – Weiz. Sie wurde 1987 an die Fa. Brenner & Brenner abgegeben, seit 2011 gehört sie dem NLB (Verein Neue Landesbahn).

Tenderlokomotive, Lok 93 der StLB, ehemalige 93.1420 der ÖBB, mit Rundsclot, Betriebszustand 1978, LüP 137 mm.

- Rot ausgelegte Treibstangen



Abbildung zeigt Fotomontage



L131413 (Katalog-Seite 11)



Tenderlokomotive, Reihe 93 der ÖBB, Betriebs-Nr. 93.1403, mit Giesl-Ejektor, Betriebszustand um 1982, LüP 137 mm.

- Mit Giesl-Ejektor
- Erstmals komplett mit Speichenrädern
- Rot ausgelegte Treibstangen



Abbildung zeigt Fotomontage



Stadler FLIRT

Der Stadler FLIRT (**F**linker **L**eichter **I**nnovativer **R**egional-Triebzug) ist ein elektrischer Niederflur-Triebzug des Schweizer Herstellers Stadler Rail, konstruiert speziell für den Regional- und S-Bahn-Verkehr. Neben den voll elektrischen Triebzügen werden aber auch Einheiten mit dieselelektrischem und Zweikraftantrieb sowie seit 2018 auch eine akkubetriebene Variante angeboten. Die Fahrzeuge sind für unterschiedliche Geschwindigkeiten konzipiert, so dass sie auch für den Fernverkehr geeignet sind. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160, bei der zweiteiligen Variante bei 140 km/h. Der gesamte Passagierraum der Züge ist barrierefrei und stufenlos begehbar. Große Türen und ausfahrbare Schiebetritte ermöglichen ein schnelles und bequemes Ein- und Aussteigen. In den Eingangsbereichen befinden sich großzügig gestaltete Multifunktionsabteile für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwagen. Für Rollstuhlfahrende besitzt der FLIRT Hublifte oder Rampen.

Die Basis-Version des FLIRT wurde für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) unter der Bezeichnung RABe 523 entwickelt. Weitere SBB-Varianten sind RABe 521, RABe 522 und RABe 524. Die Triebzüge wurden jedoch auch in andere Länder und sehr viele Bahnunternehmen verkauft, so dass weltweit mehr als 2500 FLIRT unterwegs sind.



Foto: © Mirko Schmidt

FLIRT der WestfalenBahn

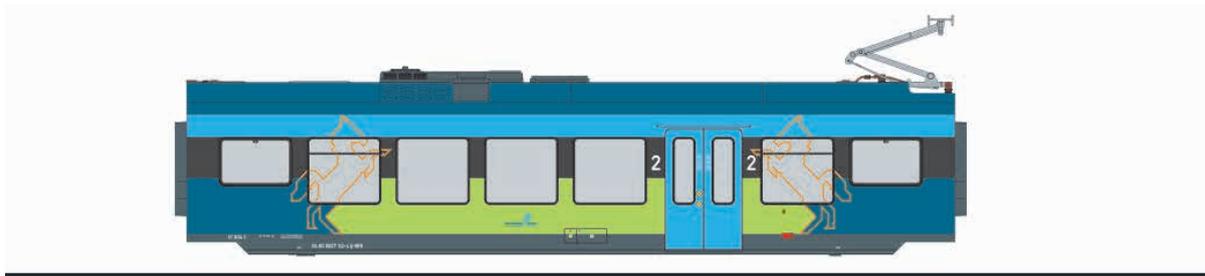
Die WestfalenBahn GmbH (WFB) ist ein 2005 gegründetes deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Bielefeld, das sich heute im Besitz der Berliner Abellio GmbH befindet. Auf dem 300 Kilometer langen Streckennetz werden u.a. 14 dreiteilige elektrische Triebwagen des Typs FLIRT von Stadler eingesetzt. Die Züge erreichen auf den Strecken Osnabrück – Münster und Herford – Bielefeld ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, auf den restlichen Strecken wird mit maximal 140 km/h gefahren. Die 2007 beschafften FLIRT-Triebwagen, welche bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 im Teutoburger-Wald-Netz eingesetzt waren, hat der neue Betreiber Eurobahn übernommen. Die Züge werden seither nach und nach im Innen- und Außendesign angepasst.

L133862 (Katalog-Seite 21)



3-teiliger elektrischer Triebzug, Typ FLIRT der WestfalenBahn, Zug-Nr. ET 004, Betriebs-Nrn. 0427 112-8, 0827 112-4 und 0427 612-7 D-WFB, Zugzielanzeige „RB66 Münster Hbf“, Betriebszustand 2008, Lük gesamt 638 mm.

- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Stopp-Funktion schaltbar



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133867

Wie Artikel L133862, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133862: 

L133867: 

FLIRT RABe 521 017 der SBB-CFF

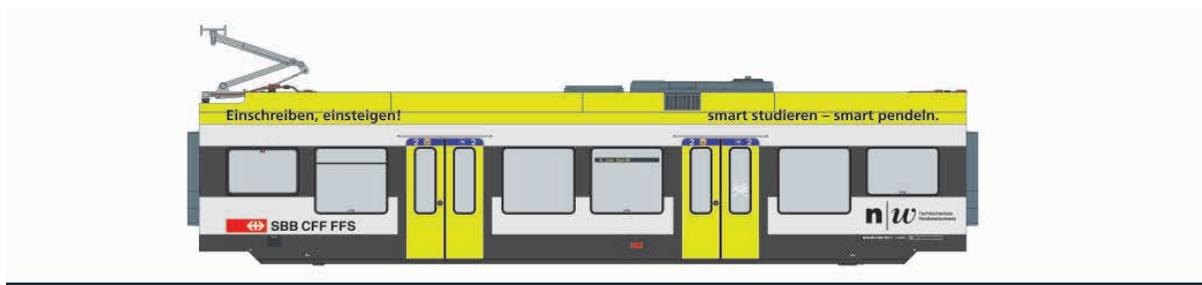
Im Herbst 2018 nahm der Campus der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) mit 3700 Studierenden und 800 Mitarbeitenden den Betrieb auf. Damit nicht alle gleichzeitig nach Muttenz fahren müssen, begannen die Vorlesungen für rund ein Drittel von ihnen jeweils etwas später. Um diese Studentinnen und Studenten nicht zu benachteiligen und um den Pendlerverkehr zu entlasten, ermöglichten es die SBB, dass seither zwei entsprechende InterRegio-Züge in Muttenz halten. Als nach außen sichtbarer Werbeträger der Partnerschaft zwischen Bahnunternehmen und Hochschule wurde der RABe 521 017 mit Werbung für die Fachhochschule versehen und auf den Namen „Muttenz“ getauft.

L133863 (Katalog-Seite 22)



4-teiliger elektrischer Triebzug, Typ RABe 521 (FLIRT) der SBB-CFF, Zug Nummer 521 017, Zugzielanzeige „S3 Basel SBB“, Betriebszustand 2024, Lük gesamt 851 mm.

- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Stopp-Funktion schaltbar



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133868

Wie Artikel L133863, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133863:            

L133868:      

Stadler KISS

Der KISS (Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn-Zug) ist ein elektrischer Doppelstock-Triebzug des Schweizer Herstellers Stadler Rail für Normal- und Breitspur. Er wurde von 2008 bis 2010 unter dem Namen „Stadler Dosto“ (Doppelstock) entwickelt und ist seit 2011 mittlerweile in mehreren Serien an die verschiedensten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen in 48 Ländern verkauft worden – er fährt dort unter den unterschiedlichsten Bezeichnungen. Das Fahrzeug ist zwar als zwei- bis achteilige Zugeinheit vorgesehen, wurde jedoch bisher nur als drei-, vier-, sechs und siebenteilige Version gebaut. Es gibt den KISS 160 (160 km/h) für den Regionalverkehr und den KISS 200 (200 km/h) für den Fernverkehr.

Der Antrieb des KISS stammt vom GTW und FLIRT, wobei die Leistung auf 750 kW gesteigert wurde. Auch die Triebdrehgestelle wurden vom Flirt übernommen. Ziel der Entwicklung war es, einen Triebzug mit einer höheren Leistung als eine Lokomotive zu bekommen. Durch die Verwendung einheitlicher Baugruppen für die einzelnen Produktfamilien können individuelle Wünsche von Kunden berücksichtigt werden.

Das Fahrzeug kann für unterschiedliche Bahnsteighöhen optimiert werden. Durch die Verlegung der Hochspannungsleitung durch alle Wagen kann eine Triebzugeinheit mit nur einem angelegten Stromabnehmer verkehren und die Stromabnehmer können sich sowohl auf den beiden angetriebenen Endwagen als auch auf den Zwischenwagen befinden.



KISS als IC der DB AG

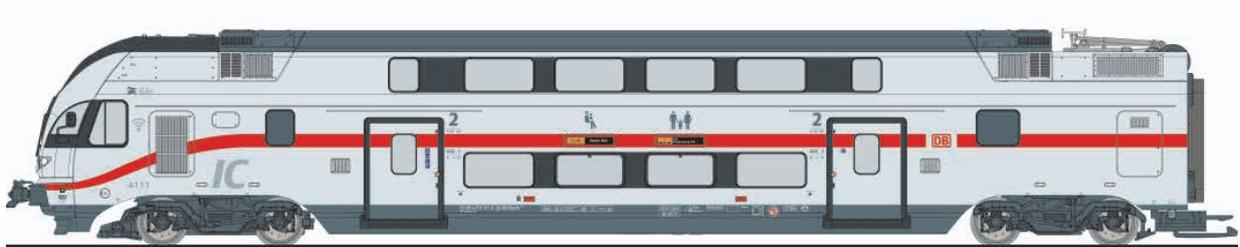
2019 verkaufte die österreichische Westbahn ihre KISS-Züge in zwei Tranchen an die DB Fernverkehr, die von Stadler für den Betrieb in Deutschland, Österreich und der Schweiz umgebaut wurden und seit Frühjahr 2020 auf den neuen Intercity-Linien zwischen Dresden – Berlin – Rostock im Einsatz sind. Die Züge behalten bei der DB AG ihre Fahrzeugnummern – Baureihe 4110 bei den Vierteilern und 4010 bei den Sechsteilern. Sie sind nach wie vor in der Schweiz zugelassen (CH-DB). Die Höchstgeschwindigkeit blieb zunächst auf 160 km/h beschränkt, seit 2020 können aber in Deutschland und Österreich wieder 200 km/h gefahren werden. Unser Modell zeigt exakt die 4-teilige Variante mit den entsprechenden Modifikationen.

L133850 (Katalog-Seite 24)



4-teiliger elektrischer Doppelstock-Triebzug, Typ KISS der DB AG für den IC-Verkehr, Zug Nummer 4111, Betriebs-Nrn. 4110 111-0, 4110 411-4, 4110 511-1 und 4110 611-9 CH-DB, Zugzielanzeige „Berlin Hbf“ – „via Regensburg Hbf“, Betriebszustand 2023, Lük gesamt 1160 mm.

- Variante mit Umbauten/Modifikationen, einflügelige Außentüren
- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Stopp-Funktion schaltbar



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133855

Wie Artikel L133850, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133850:            

L133855:     

KISS der ODEG

Die ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH) bestellte 2010 insgesamt 16 vierteilige Stadler Doppelstock-Züge, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 im Berlin-Brandenburger Regionalverkehr zum Einsatz kommen sollten, aber erst ab März 2013 zum Einsatz kommen konnten. Die vier Wagen der Züge sind unterschiedlich aufgebaut und erfahren seit März 2020 ein Re-Design des inneren Aufbaus, z.B. bestehen die Böden nun zu 80% aus recycling-fähigem Material, die Sitze der 2. Klasse werden bequemer und erhalten lederbezogene Kopfstützen und es werden WLAN-Router eingebaut.

L133853 (Katalog-Seite 25)



4-teiliger elektrischer Doppelstock-Triebzug, Typ KISS der ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH), Zug Nummer ET 445.104, Betriebs-Nrn. 0445 104-3, 0446-104-2, 0446-604-1 und 0445 604-2 D-ODEG, Zugzielanzeige „RE8 Wismar“, Betriebszustand 2021, Lük gesamt 1175 mm.

- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133858

Wie Artikel L133853, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133853:            

L133858:     

KISS der CFL

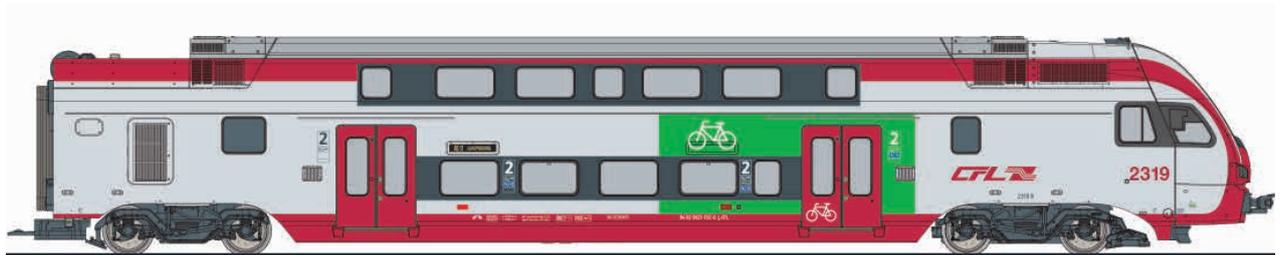
Die CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) bestellten 2010 insgesamt acht Stadler KISS, die erst ab Dezember 2014 im Verkehr zwischen Luxembourg Ville und Koblenz als RE11 zum Einsatz kamen. Die 2-teiligen Einheiten fahren sogar teilweise in Mehrfachtraktion mit den einstöckigen FLIRTs der DB Regio Südwest – was in dieser Kombination europaweit einmalig ist. Die CFL-KISS sind sowohl mit dem in Deutschland üblichen Zugbeeinflussungssystem PZB 90 als auch mit dem in Luxemburg genutzten ETCS Level 1 ausgestattet. Im Jahr 2017 lieferte Stadler nochmals elf 3-teilige KISS an die CFL.

L133860 (Katalog-Seite 26)



3-teiliger elektrischer Doppelstock-Triebzug, Typ KISS der CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois), Zug Nummer 2319, Betriebs-Nrn. 0023 191-8, 0023 193-4 und 0023 192-6 L-CFL, Zugzielanzeige „RE11 LUXEMBOURG“, Betriebszustand 2017, Lük gesamt 891 mm.

- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133865

Wie Artikel L133860, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133860: 

L133865: 

KISS der WESTbahn

Die österreichische WESTbahn nahm 2011 sieben Stadler KISS einer 6-teiligen Fernverkehrs-Variante in Betrieb, bei denen die Höchstgeschwindigkeit 200 km/h betrug. Da sich bei Zugbegegnungen mehrfach die Verankerungen der Türen gelockert hatten, wurde die Höchstgeschwindigkeit zunächst auf 160 km/h herabgesetzt, bis die Türen überarbeitet und der höheren Geschwindigkeit angepasst waren. Die vier Mittelwagen sind mit je einem Cafébereich über einem Drehgestell ausgestattet, über dem anderen Drehgestell liegen je zwei Toiletten, während im Wagen 400 eine große Universaltoilette für Personen mit eingeschränkter Mobilität vorhanden ist. In den Endwagen befinden sich Sitzgruppen mit großen Tischen. Unser Modell zeigt exakt diese 6-teilige Variante des WESTbahn-KISS.

L133864 (Katalog-Seite 27)



6-teiliger elektrischer Doppelstock-Triebzug, Typ KISS der WESTbahn, Betriebs-Nrn. 4010 003-0, 4010 203-6, 4010 303-4, 4010 403-2, 4010 503-9 und 4010 603-7 CH-WSTBA, Zugzielanzeige „Salzburg“ – nächste Station „Linz“, Betriebszustand 2012, Lük gesamt 1730 mm.

- Ursprüngliche Variante ohne Umbauten
- Vorbildgerecht je 1 Motor in jedem Triebkopf
- Umschaltbar auf Oberleitung
- Stopp-Funktion schaltbar



Abbildungen zeigen Beschriftungs-Vorlagen

L133869

Wie Artikel L133864, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133864:            

L133869:     

Holztransportwagen, Bauart Laaps⁵⁶⁵

Die in Deutschland als Laaps⁵⁶⁵ bezeichneten zweiteiligen Wageneinheiten wurden bis 2006 in Frankreich im Auftrag der VTG France in größeren Stückzahlen aus Hbis-Wagen der SNCB umgebaut. Die fest gekuppelten Wagenpaare sind ausschließlich für den Transport von Rund- oder Schnittholz vorgesehen und besitzen seitlich fest installierte Spanngurte zur Ladungssicherung.

Die grün lackierten Wagen wurden von Beginn an von der Firma Railtrans eingesetzt (eingestellt bei der SNCF oder SNCB), 2005 von der Firma On Rail übernommen und danach auch langfristig an verschiedene europäische Bahngesellschaften vermietet. Im Bestand der DB AG bzw. Railion Deutschland waren 2007 noch 100 Einheiten, 2012 jedoch nur noch 20 Einheiten.

Da man bei Ausbesserungen oder Neulackierungen in den verschiedenen Ländern den ursprünglichen grünen Original-Lack nicht mehr zur Verfügung hatte, nahm man hierfür entsprechend ähnliche Grüntöne, so dass man mittlerweile in Ganzzügen dieser Wagen – je nach Einsteller-Land – oft ein recht interessantes „grünes Mischmasch“ vorfindet.



L235245 (Katalog-Seite 37)



Rungenwagen-Einheit für Holztransport, bestehend aus 2 Wagen, Bauart Laaps⁵⁶⁵ der DB AG, Betriebs-Nr. 21 RIV 80 D-DB 4309 093-3, LüP gesamt 327 mm.

- Eine Kuppelstange zum Kuppeln der Einheit liegt bei. Es kann aber auch eine Standard-Steckkupplung nach NEM verwendet werden.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235246 (Katalog-Seite 37)



Rungenwagen-Einheit für Holztransport, bestehend aus 2 Wagen, Bauart Laaps der ÖBB, Betriebs-Nr. 21 RIV 81 ÖBB 430 9 029-6, LüP gesamt 327 mm.

- Eine Kuppelstange zum Kuppeln der Einheit liegt bei. Es kann aber auch eine Standard-Steckkupplung nach NEM verwendet werden.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235247 (Katalog-Seite 37)



Rungenwagen-Einheit für Holztransport, bestehend aus 2 Wagen, Bauart Laaps der VTG France, zugelassen in Deutschland, Betriebs-Nr. 27 RIV 80 D-VTGF 4309 070-5, LüP gesamt 327 mm.

- Eine Kuppelstange zum Kuppeln der Einheit liegt bei. Es kann aber auch eine Standard-Steckkupplung nach NEM verwendet werden.



Abbildung zeigt Fotomontage

Schwerlast-Flachwagen, Bauart SSyms Köln / SSym 46 / Sa⁷⁰⁵ / Sammp⁷⁰⁵

Zwischen 1942 und 1944 beschaffte die DRB 6-achsige Schwerlast-Flachwagen für den Transport von Panzern, die bis zu 80 Tonnen Gewicht tragen konnten. Die Wagen wurden als SSyms Köln bezeichnet. Im Zweiten Weltkrieg wurden diese Wagen überallhin zerstreut, über 300 Wagen kamen danach zur DB und wurden als SSym 46 eingereiht. Hier dienten sie überwiegend dem Brammentransport und wurden 1964 zu Sa⁷⁰⁵ umgezeichnet. Erst als ab 1983 neuere Wagen für den Brammentransport zur Verfügung standen, wurden die inzwischen als Sammp⁷⁰⁵ bezeichneten Wagen nach und nach ausgemustert – eine Handvoll der Wagen war noch zu Beginn der Epoche V im Bestand der DB AG.



Foto: © Fritz Willke, Sammlung Stefan Carstens

L235746 (Katalog-Seite 40)



Schwerlast-Transportwagen,
6-achsig, Bauart Sa⁷⁰⁵ der DB,
Betriebs-Nr. 21 80 480 0 098-6,
LüP 152 mm.

- Abklappbares Geländer
- Rungen zum Aufstecken



Abbildung zeigt Fotomontage



L235747 (Katalog-Seite 41)

Schwerlast-Transportwagen,
6-achsig, Bauart Sammp⁷⁰⁵ der DB AG,
Betriebs-Nr. 21 80 482 1 054-4,
LüP 152 mm.

GEALERT



- Abklappbares Geländer
- Mit Ausbesserungsflecken



Abbildung zeigt Fotomontage



L235748 (Katalog-Seite 41)

Schwerlast-Transportwagen,
6-achsig, Bauart Sammp der Bundeswehr,
eingestellt bei der DB,
Betriebs-Nr. 33 80 480 1 539-4 [P],
LüP 152 mm.

- Abklappbares Geländer
- Rungen zum Aufstecken



Abbildung zeigt Fotomontage



L235749 (Katalog-Seite 41)

Schwerlast-Transportwagen,
6-achsig, Bauart Salmmp der StLB
(Steiermärkische Landesbahnen),
Betriebs-Nr. 82 34 482 8 001-1,
LüP 152 mm.

GEALERT



- Abklappbares Geländer
- Mit Ausbesserungsflecken



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage



Foto: © StLB, Archiv LILIPUT

L230171 (Katalog-Seite 42)



1978 ließ die Firma THYSSEN aus ehemaligen SSym 46 insgesamt 26 Wagen für den Coiltransport mit Coilmulden und dreiteiligen Stahlhauben ausstatten, die für den firmeneigenen Coiltransport verwendet und bei der DB eingestellt wurden.

2-teiliges Set Schwerlast-Transportwagen für Coils, „THYSSEN“, 6-achsig, Umbau aus ex. Bauart SSym 46, eingestellt bei der DB, Betriebs-Nrn. 20 80 046 7 206-8  und 20 80 046 7 211-8 , LüP je Wagen 152 mm.



• Verschiebbare Hauben



Abbildung zeigt Fotomontage



Foto © SEAG, Sammlung Westermann

L235799 (Katalog-Seite 42)



Die polnische PKP übernahm für ihre Coiltransporte zunächst u. a. die alten „Thyssen“-Wagen und reihte sie unter der Bezeichnung Simms ein, bevor speziell für den immer umfangreicheren Coiltransport neue Wagen aus anderen, verschiedenen zweiachsigen Wagen umgebaut bzw. später ganz neu gebaut wurden.

Schwerlast-Transportwagen für Coils, 6-achsig, Bauart Simms der PKP, Betriebs-Nr. 31 51 454 4 367-6, LüP 152 mm.

• Verschiebbare Hauben



Abbildung zeigt Fotomontage

L245014 (Katalog-Seite 78)

Güterwagen Gw 102,
„Velowagen“ der Zillertalbahn,
LüK 86 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L245013 (Katalog-Seite 78)

Güterwagen Gw/s 200 (ex. 10 050)
der Bregenzerwaldbahn,
LüK 86 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L245011 (Katalog-Seite 79)

Güterwagen Gw/s 10 070
der Steyrtalbahn,
LüK 86 mm.



- Speichenräder
- Passend dazu:
Dampflok der Steyrtalbahn,
Artikel-Nr. L141473 und
Artikel-Nr. L141476



Abbildung zeigt Fotomontage

L245012 (Katalog-Seite 79)

Güterwagen Gw/s 10 239
der Steyrtalbahn,
LüK 86 mm.



- Speichenräder
- Passend dazu:
Dampflok der Steyrtalbahn,
Artikel-Nr. L141473 und
Artikel-Nr. L141476



Abbildung zeigt Fotomontage

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.

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.



Foto: © Werksfoto Westwaggon, Slg. Stefan Carstens

L260167 (Katalog-Seite 111)



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy 45 der DB, Betriebszustand 1960, Betriebs-Nrn. 961 013, 961 015 und 961 019, LüP je Wagen 67,5 mm.

- Rahmen SSy 45 / Rlmpmp⁶⁵¹
- Einheits-Drehgestelle Deutz
- 3-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung



L265250 (Katalog-Seite 111)



Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy der ÖBB, Betriebszustand 1978, Betriebs-Nr. 420 0 007-0, LüP 67,5 mm.

- Rahmen SSy 45 / Rlmpmp⁶⁵¹
- Einheits-Drehgestelle Deutz
- 3-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung



L265260 (Katalog-Seite 112)

Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSys 45 der F.F.A., eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1955, Betriebs-Nr. 961.982, Lüp 67,5 mm.

- Rahmen SSy 45 / Rlmm⁶⁵¹
- Bretterboden ohne Rungen
- Einheits-Drehgestelle Deutz
- 3-säuliges Geländer und Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

L260169 (Katalog-Seite 112)

3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy 45 der DRG, Betriebszustand 1944, Betriebs-Nrn. 40 320, 40 332 und 40 337, Lüp je Wagen 67,5 mm.

- Rahmen SSy 45 / Rlmp⁷⁰⁰
- Einheits-Drehgestelle Deutz
- 3-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

L265246 (Katalog-Seite 112)

Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSy der ÖBB, Betriebszustand 1962, Betriebs-Nr. 397 592, Lüp 67,5 mm.

- Rahmen SSy 45 / Rlmp⁷⁰⁰
- Einheits-Drehgestelle Deutz
- 3-säuliges Geländer, Rungen und Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

Schwerlastwagen, Bauart SSys⁵⁵ / Rlmmmps⁶⁵⁰ / Rlmmnps⁶⁵⁰

In den Jahren 1955 bis 1956 ließ die Bundesregierung für das USATC als Nachbauten der SSy 45 insgesamt 338 Drehgestell-Flachwagen bauen, die jedoch mit einigen Änderungen ausgestattet wurden. Talbot, SEAG und DWM beteiligten sich am Bau der Wagen, die nun massive Überfahr-Konsolen, Bindeösen-Konsolen, Panzerhaken und stirnseitige massive Seilösen bekamen. Sie wurden mit Minden-Dorstfeld-Drehgestellen und generell ohne Rungen und Geländer geliefert. 1977/78 gab das USATC alle Wagen an die Bundesrepublik zurück, so dass nun die Bundeswehr 200 und die DB die restlichen Wagen erhielten, wobei sie bei der DB als Rlmmmps⁶⁵⁰ bezeichnet wurden und dort bis 1997 im Einsatz waren. Bei der Bundeswehr laufen sie zum Teil noch heute.

L260175 (Katalog-Seite 113)



3-teiliges Set Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart Rlmmmps⁶⁵⁰ der DB, Betriebszustand 1979, Betriebs-Nrn. 398 0 096-2, 398 0 111-9 und 398 0 124-2, beladen mit gealterten Kesseln, LüP je Wagen 67,5 mm.

- Rahmen SSy 55 / Rlmmmps⁶⁵⁰
- Bretterboden ohne Rungen
- Drehgestelle Minden-Dorstfeld DB 931
- Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

L265245 (Katalog-Seite 113)



Drehgestell-Flachwagen für Schwertransporte, Bauart SSys 55 des USATC (USA Transportation Corps), eingestellt bei der DB, Betriebszustand 1958, Betriebs-Nr. 554 689 [P], beladen mit gealtertem Kessel, LüP 67,5 mm.

- Rahmen SSy 55 / Rlmmmps⁶⁵⁰
- Bretterboden ohne Rungen
- Drehgestelle Minden-Dorstfeld DB 931
- Überfahrbleche beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung

L967012 (Katalog-Seite 144)

GEALTERT

Ladegut: Kessel, gealtert

Geeignet z.B. zum Einsatz auf Flach- oder Schwerlastwagen.
Abmessungen: ca. (L x B x H) 38 x 18 x 19 mm.



Abbildung zeigt Deko-Muster

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 Runnen ausgestattet, die jedoch letztendlich nicht benötigt und daher später wieder abgebaut wurden. Auch viele der Geländer wurden abgebaut. Die Fahrzeuge liefen auf Niesky-Drehgestellen und waren bei der DR bis 1990 fast vollzählig im Einsatz.

Allerdings wurden danach sämtliche Wagen von der DB AG innerhalb von drei Jahren ausgemustert.



L260181 (Katalog-Seite 114)



3-teiliges Set Schwerlastwagen, Bauart Rlmp [3890] der DR, Betriebszustand 1974, Betriebs-Nrn. 389 0733-7, 389 0802-0 und 389 0866-5, Lüp je Wagen 67,5 mm.

- Niesky-Drehgestelle
- 4-säuliges Geländer beiliegend



Abbildung zeigt Entwurfs-Zeichnung



Dienstgüterwagen²⁰⁶ (Dgw²⁰⁶)

Aus ehemaligen SSy 45 bzw. späteren Rlmp 700/Rlmp 651 wurden von der DB in den 80er-Jahren einige spezielle Dienstgüterwagen umgebaut. Diese bekamen seitliche Geländer, frontale Auffahr-Rampen für Straßenfahrzeuge und eine Box mit elektrischen Anschlüssen spendiert, so dass sie zunächst als so genannte „Hubsteigerwagen“ für den Einsatz mit Straßenfahrzeugen mit Hubsteiger-Bühnen eingesetzt wurden, um so an Oberleitungen arbeiten zu können, wenn auf die Schnelle kein Oberleitungs- oder Turmtriebwagen besorgt werden konnte. Sie waren anfänglich schwarz oder auch braun lackiert, später dann gelb. Oftmals wurden die Wagen auch als Trommelwagen für den Einsatz mit Turmtriebwagen genutzt. Einige davon sind noch heute im Einsatz.

L265265 (Katalog-Seite 115)



Dienstgüterwagen²⁰⁶ der DB AG, Betriebszustand 2013, Betriebs-Nr. 972 3 113-4, Lüp 67,5 mm.

- Y25-Drehgestelle
- Hochleistungs-Puffer



Foto: © Svetlana Linberg



4-achsiger Selbstentladewagen für Schüttgüter, speziell für Getreide, Bauart Uagpps

Die 4-achsigen, mit Y25-Drehgestellen ausgestatteten Uagpps wurden speziell für den Transport von nässe-empfindlichen hygroskopischen Schüttgütern (Granulate) entwickelt, also z.B. für Getreide wie Raps, Sonnenblumenkerne, Weizen, Mais oder Sojabohnen. Einige werden aber auch mit chemischen Düngemitteln beladen. Das Ladevolumen beträgt zumeist ca. 80 m³. Die Wagen besitzen einen Innenanstrich, der für Lebensmittel geeignet ist. Die Wagen-Konstruktion ermöglicht eine Öffnung der Schiebedächer für die Beladung per Schütt-Trichter von oben oder auch für eine Beladung vom Boden aus. Die Schwerkraft-Entladung geschieht schlagartig gleismittig über drei Paare von Schütt-Vorrichtungen, die durch Drehen des Bedienungs-Mechanismus an der Wagenseite gesteuert werden, in den Raum unter den Wagen. Die Schütt-Vorrichtungen sind entweder mit Verschluss-Klappen oder Schiebern ausgerüstet, für die Öffnung ist eine Eisenstange nötig.

Diese sehr robusten Getreidewagen sieht man in ganz Europa fahren, sehr oft auch in Ganzzügen. Die ersten Exemplare wurden in den 80er-Jahren für Bulgarien gebaut. Seitdem wuchs die Zahl an (z.B. von Transwagon Burgas, Fauvet Girel oder Kolowag) gebauten Wagen stetig – hauptsächlich für osteuropäische Länder. Viele Uagpps wechseln sehr oft den Besitzer und sie werden inzwischen in häufig wechselnden Lackierungen von unzähligen europäischen Firmen eingesetzt – entweder aus eigenem Bestand oder als Leihfahrzeuge. Sie fahren sogar sehr oft noch lange mit den Logos der vorherigen Besitzer oder Betreiber. Dementsprechend bunte Züge können auch auf der Modellbahn-Anlage zusammengestellt werden.



Muster aus ersten Formteilen

L265900 (Katalog-Seite 133)



Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „GLENCORE“, eingestellt von Loko Trans in der Slowakei, Betriebs-Nr. 933 5 059-7 [\[P\]](#), Betriebszustand 2006, LüP 96 mm.



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L265901 (Katalog-Seite 133)



Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „BURGT EUROTREIN“, eingestellt von Loko Trans in der Slowakei, Betriebs-Nr. 933 5 018-3 [\[P\]](#), Betriebszustand 2006, LüP 96 mm.



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L265902 (Katalog-Seite 133)



Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „NPE“, eingestellt von Wagon Care in den Niederlanden, Betriebs-Nr. 9345 036-4 [\[P\]](#), Betriebszustand 2013, LüP 96 mm.

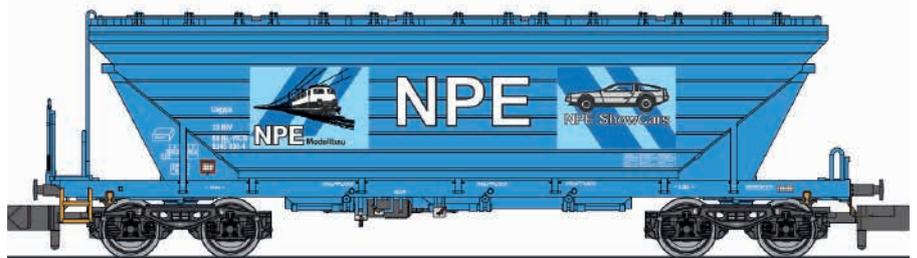


Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L265903 (Katalog-Seite 133)



Selbstentladewagen für Schüttgüter, 4-achsig, Bauart Uagpps, „Loko Trans“, eingestellt von Loko Trans in Tschechien, Betriebs-Nr. 934 3 053-2 [\[P\]](#), Betriebszustand 2006, LüP 96 mm.

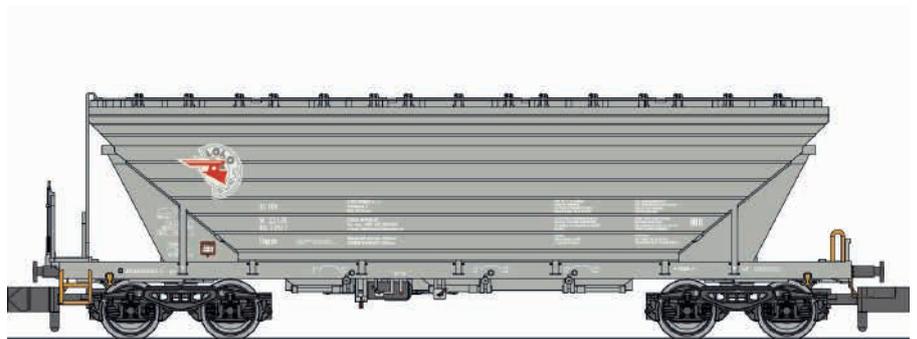


Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L260220 (Katalog-Seite 134)



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter,
4-achsig, Bauart Uagpps der BDZ (Bulgarische Staatseisenbahn),
Betriebs-Nrn. 9338 885-8 und 9338 897-3,
Betriebszustand 2006, LüP je Wagen 96 mm.

• Vorbildgerecht unterschiedliche Farbausführungen

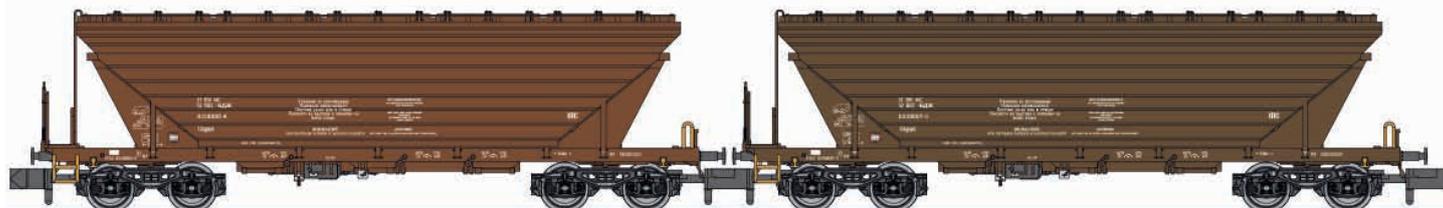


Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L260221 (Katalog-Seite 134)



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter,
4-achsig, Bauart Uagpps, „WAGON CARE“,
eingestellt von Loko Trans in der Slowakei,
Betriebs-Nrn. 933 5 116-5 [P] und 933 5 128-0 [P],
Betriebszustand 2007, LüP je Wagen 96 mm.

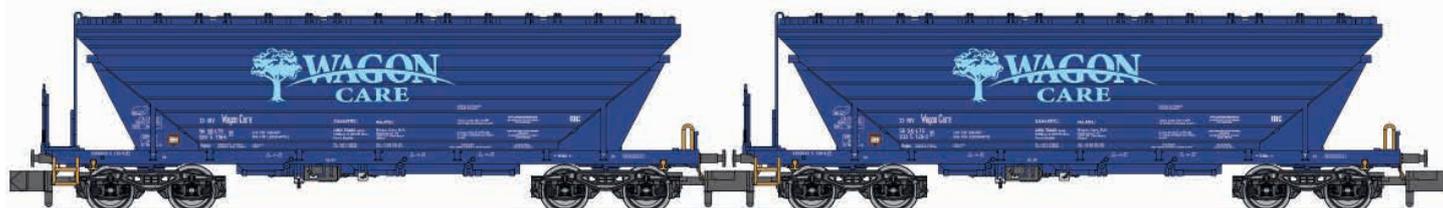


Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L260222 (Katalog-Seite 134)



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter,
4-achsig, Bauart Uagpps, „RAIL 4 CHEM/Loko Trans“,
eingestellt von Loko Trans in der Slowakei,
Betriebs-Nrn. 933 5 009-2 [P] und 933 5 018-3 [P],
Betriebszustand 2006, LüP je Wagen 96 mm.

• Vorbildgerecht unterschiedliche Farbausführungen



Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L260223 (Katalog-Seite 135)



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter,
4-achsig, Bauart Uagpps der BDZ (Bulgarische Staatseisenbahn),
Betriebs-Nrn. 933 9 242-1 und 933 9 244-7,
Betriebszustand 2006, LüP je Wagen 96 mm.

• Vorbildgerecht unterschiedliche Farbausführungen

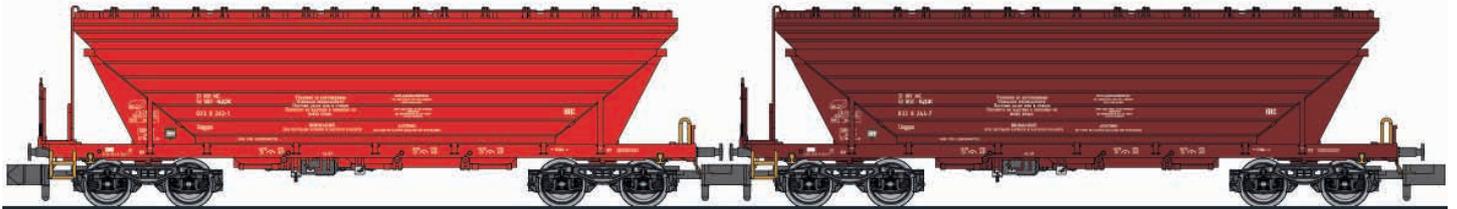


Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L260224 (Katalog-Seite 135)



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter,
4-achsig, Bauart Uagpps, „GRAWACO“,
eingestellt von Wagon Care in den Niederlanden,
Betriebs-Nrn. 9345 011-2 und 9345 029-4,
Betriebszustand 2012, LüP je Wagen 96 mm.

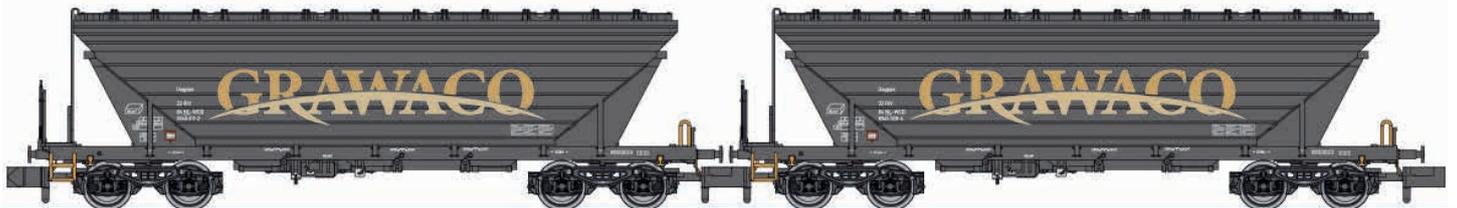


Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

L260229 (Katalog-Seite 135)



2-teiliges Set Selbstentladewagen für Schüttgüter,
4-achsig, Bauart Uagpps, „NACCO“,
eingestellt von der Naccorail in Deutschland,
Betriebs-Nrn. 9338 097-0 [P] und 9338 171-3 [P],
Betriebszustand 2010, LüP je Wagen 96 mm.

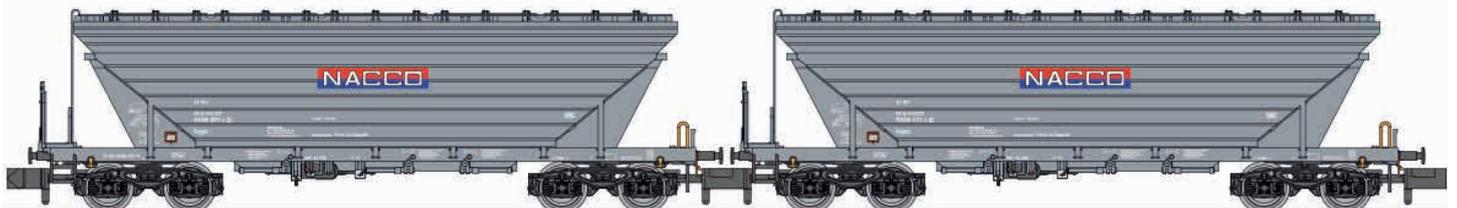


Abbildung zeigt Beschriftungs-Vorlage

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/Formvariante		Empfohlener Mindestradius 225 mm (N)
 n	Neue 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-Spitzensignalbeleuchtung
 NEM 651	Digitale Schnittstelle (6-polig, nach NEM 651)		Ein- / ausschaltbare Dreilicht-LED-Spitzensignalbeleuchtung
 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