

SCHMALSPURBAHNEN

H0e - 9 mm

D 70



In dem Bestreben, seine Spielzeugeisenbahn immer vorbildtreuer zu gestalten, ist Liliput im letzten Jahrzehnt dazu übergegangen, Modelle herzustellen, die von zahlreichen Fachleuten des In- und Auslandes als hervorragend begutachtet wurden. Dabei hat sich Liliput auch dazu bekannt, seine Erzeugnisse nach den europäischen Modellbahn-Normen herzustellen. In diesen Normen wurden unter anderem auch der Wiedergabemaßstab (1 : 87), die Spurweiten und die Kupplungen festgelegt. Mit seinem beachtlich reichen Sortiment, das stets durch neue Modelle erweitert wird, bietet Liliput heute umfassende Möglichkeiten zur Nachgestaltung des Eisenbahnbetriebs, so daß für jeden Nachbauwunsch genügend Modelle zur Auswahl stehen. Vielfach aber bietet der für den Aufbau einer Modelleisenbahn vorhandene Raum zu wenig Platz, um alles das unterzubringen, was man gerne auf „seiner Bahn“ aufbauen möchte.

Nun waren zur Zeit der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes ganz ähnliche Verhältnisse in den engen, gewunde-

nen Gebirgstälern zu überwinden gewesen. Man hatte sich damals entschlossen, in solchen Fällen eine nur halb so breite Spurweite für den Bahnbau zu wählen. So entstanden die vielen österreichischen Schmalspurbahnen mit 760 mm Spurweite.

Die dadurch gewonnenen Vorteile waren vor allem die viel kleineren Bogenradien der Trassen, die sehr viele Kunstbauten (Brücken, Tunnels und dergleichen) erübrigten, und außerdem ein viel geringeres Eigengewicht der Fahrzeuge und dadurch eine bedeutende Kostenverringerung.

Da diese Bahnen kein zusammenhängendes Netz bildeten — handelte es sich doch fast immer um die Erschließung von Tälern, die von Vollbahnen kaum zu erreichen gewesen wären — sahen sie sich genötigt, ihren Wagenpark für alle Arten von Transporten einzurichten.

Grundsätzlich aber spielte sich — und spielt sich noch heute — der Betrieb auf den Schmalspurbahnen genauso ab wie auf vollspurigen Nebenbahnen.

Liliput hat nun den meist geringen Platzverhältnissen Rechnung getragen und die

beliebtesten und bekanntesten österreichischen Schmalspurbahnen im Modell (Maßstab 1 : 87) nachgebildet. Bezeichnen die Buchstaben H0 (Halbnoll) den Modellmaßstab, so kennzeichnet H0e eine Schmalspurbahn im Maßstab 1 : 87 auf 9 mm Spurweite. Die Nachgestaltung des Schmalspurbahnbetriebs im Modell ist im Grunde genommen noch vielseitiger als jene eines Hauptbahnbetriebs, der noch durch die Platzbeschränkungen allzu vereinfacht werden muß. So ist die Liliput-Schmalspurbahn keinesfalls als „Nebenbetrieb“ auf einer Modellbahnanlage, sondern als eine besondere, aber vollkommene Modellbahn gedacht.

Liliput wird sein Schmalspurprogramm erweitern und durch moderne Triebfahrzeuge und Wagen ergänzen.

Steyrtalbahn

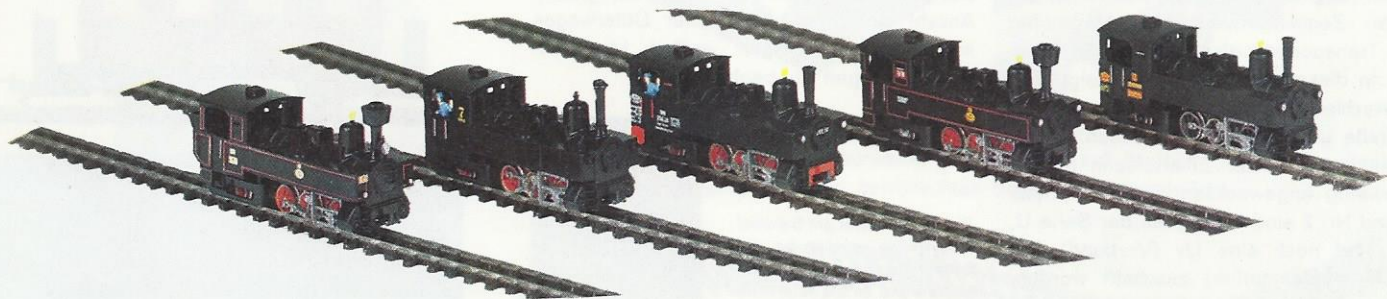
*...die beliebtesten
österreichischen
Schmalspurbahnen*

Murtalbahn

**Steiermärkische
Landesbahnen**

**Salzkammergut-
Lokalbahn**

Zillertalbahn





Zillertalbahn

Von Jenbach im Inntal, dem Lauf des Ziller folgend, führt die Zillertalbahn nach dem 32 km weit entfernten Mayrhofen. Die im Jahre 1902 eröffnete Bahn schuf bereits in den ersten Betriebsjahren die wirtschaftlichen Existenzgrundlagen für die Bewohner der Ortschaften im Zillertal.

Heute ist die Zillertalbahn zu einer echten Fremdenverkehrsbahn geworden, die weit über die Grenzen Österreichs hinaus bekannt und beliebt geworden ist.

Auch im Güterverkehr sind die Leistungen dieser Bahn heute recht beachtlich, da neben dem Magnesitwerk in Hippach auch der Bau der Zementkraftwerke bei Mayrhofen größte Transportanforderungen an die Bahn stellte. In diesem Fall hat sich gezeigt, daß die verschiedenen Schwerstransporte auf der Straße undurchführbar gewesen wären. Der Fahrzeugpark der Zillertalbahn ist daher gewaltig angewachsen. Die Dampfloks Nr. 1 und Nr. 2 sind Maschinen der Serie U, später sind noch eine Uv (Verbund) und eine Uh (Heißdampflok) beschafft worden. Von der Salzkammergut-Lokalbahn wurde bei deren Einstellung eine En 2-Lok (ehemalige Heeresfeldbahnlok) gekauft. In aller-

letzter Zeit mußte die Zillertalbahn auch einige Dieselloks beschaffen, um allen Anforderungen gewachsen zu sein.

Auch bei den Personenwagen der Zillertalbahn findet man durch den Ankauf verschiedener Wagen der Salzkammergut-Lokalbahn mehrere Bauarten nebeneinander laufen. Da die Zillertalbahn auch über vierachsige Personenwagen verfügt, wird in Kürze durch die in Vorbereitung stehenden Liliput-Modelle das Zillertalsortiment um solche Wagen vermehrt werden.

Bei den Güterwagen sind neben der großen Anzahl gedeckter und offener Güterwagen auch die vierachsigen weißen Magnesittransportwagen zu beobachten.

Die Gedenktafel am Bahnhof Mayrhofen erinnert an die Beendigung der zweijährigen Bauzeit und an die feierliche Eröffnung der Gesamtstrecke am 31. Juli 1902.



701

Dampflokomotive, Modell der Lok Nr. 2 „Zillertal“, Serie U, Achsfolge C 1 mit vorbildmäßiger Beschriftung.
LüP 82 mm Gewicht 113 g



714

Personenwagen 2. Klasse, braun, Modell des aus dem Bestand der SKGLB übernommenen Haubendachwagens C 563, bei der Zillertalbahn geführt als Bi 22.
s
LüP 96 mm



710

Post-Packwagen in Holzbauart, braun, vorbildmäßig beschriftetes Modell des Zillertalbahn-Wagens DF 52.

LüP 95 mm



711

Personenwagen 2. Klasse, braun, Modell eines der letzten noch in alter Holzbauart in Betrieb stehenden Zillertalbahnwaggons, derzeit bezeichnet mit Bi 17.

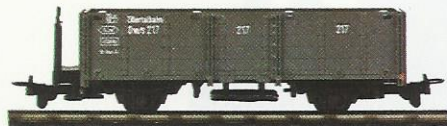
LüP 96 mm



713

Personenwagen 1. und 2. Klasse, braun, Modell des 1961 umgebauten Wagens ABi 1.

712 Personenwagen 1. und 2. Klasse, braun, Holzbauweise wie 711.



910

Hochbordwagen mit Handbremse, grau, Modell des Ow/s 217 der Zillertalbahn.

LüP 87 mm



912

Gedeckter Güterwagen mit Handbremse, grau, Modell des Gw/s 164 der Zillertalbahn.

LüP 87 mm



914

Behelfspackwagen, braun, Modell des Wagens Gwk/s 162 der Zillertalbahn.

LüP 87 mm



Steyrtalbahn

Als wichtige Verbindung der Ennstalstrecke von der alten Eisenstadt Steyr zur Pyhrnbahn, die sie in Klaus erreicht, ist die Steyrtalbahn die älteste Schmalspurbahn Österreichs. Diese Bahn gehörte einer privaten Gesellschaft und wurde 1940 verstaatlicht. Der Fahrzeugpark ist der ÖBB eingegliedert worden und hat dadurch seine Eigentümlichkeit verloren. Für den Schmalspurfreund aber gilt das Liliput-Modell der Steyrtalbahn für alle ÖBB-Schmalspurbahnen.

Die Steyrtalbahn ist 40 km lang und folgt dem Lauf der Steyr. Der Betrieb wird mit Dampfloks durchgeführt. Da alle Loks dieser Bahn nach dem ÖBB-Nummernschema bezeichnet sind, heißt hier die gleiche Serie nicht U, sondern 298. Liliput hat die Lok 298.14 als Vorbild gewählt.

Die Personenwagen sind vierfenstrige Haubendach- oder Spantenwagen. Die Güterwagen im ÖBB-Dunkelbraun sind ganz ähnlich beschriftet wie die Normalspurwagen.



704

Dampflokomotive, Modell der Baureihe 298.14 der ÖBB, zugehörig zu der Zugförderung Garsten (Steyrtalbahn) mit vorbildmäßiger Beschriftung.

LüP 82 mm Gewicht 113 g

◀ Die Fahrt mit der Bahn durch das romantische Steyrtal war stets ein verlockendes Ziel für viele Fremde, aber auch lange Zeit die einzige Verbindung der Orte im Steyrtal mit der alten Industrie- und Handelsstadt Steyr.



740

Gepäckwagen in Holzbauweise, grün,
Modell des $\frac{D}{s}$ 6460.

LüP 95 mm



742

Personenwagen 2. Klasse, grün, mit Haubendach, Modell des $\frac{Bi}{s}$ 3650.

LüP 96 mm

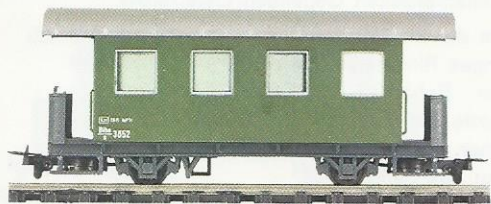


Stirnansicht des
Haubendachwagens

741 Personenwagen 2. Klasse, grün, Haubendach, Abort. Modell des $\frac{Bi}{s}$ 3628.

744 Personenwagen 2. Klasse, Spantenbauweise, Tonnendach, Modell des $\frac{Bi}{s}$ 3870.

LüP 96 mm



743

Personenwagen 2. Klasse in Spantenbauweise, grün, mit Tonnendach und Abort, Modell des $\frac{Bi}{s}$ 3852.

LüP 96 mm



940

Hochbordwagen mit Handbremse, dunkelbraun, Modell des $\frac{Ow}{s}$ 60045.

LüP 87 mm



942

Gedeckter Güterwagen mit Handbremse, dunkelbraun, Modell des $\frac{Gw}{s}$ 10040.

LüP 87 mm



Steiermärkische Landesbahnen

Das Land Steiermark hat auf Grund eines Gesetzes vom 11. Februar 1890 nicht nur den Bau von Lokalbahnen gefördert, sondern zum Teil auch selbst Bahnen gebaut. Davon waren die meisten Schmalspurbahnen. So wurde 1892 die Strecke Pöltzschach — Gobonitz (heute in Jugoslawien) und die Bahn Preding — Stainz, 1893 die Linie Kapfenberg — Au-Seewiesen und endlich 1894 die Murtalbahn vom Lande Steiermark erbaut. Letztere aber wurde nach Fertigstellung einer Aktiengesellschaft, die mit ihrem Kapital sich schon Jahre vorher um den Bau dieser Bahn bemüht hatte, überantwortet.

Bis zum 1. Juli 1922 besorgte den Betrieb auf den Strecken der Steiermärkischen Landesbahnen die k. k. priv. Südbahngesellschaft. Die selbständige Murtalbahn aber wurde von der Staatsbahndirektion Villach für die Gesellschaft betrieben.

Von 1922 an übernahm die Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen den Betrieb, zugleich wurden auch die Murtalbahn und die Strecke Weiz — Birkfeld — Ratten, welche von einer eigenen Lokalbahn AG. im Jahre 1910 erbaut wurde, übernommen.

Derzeit gehören den Steiermärkischen Landesbahnen die Normalspurstrecken Gleisdorf — Weiz (14,5 km), Peggau — Übelbach (10,5 km) und Feldbach — Bad Gleichenberg (21 km) und weiters die Schmalspurstrecken Preding — Stainz (11 km), Kapfenberg — Seebach (20 km), Unzmarkt — Mauterndorf (Murtalbahn, 76 km) und Weiz — Birkfeld — Ratten (42,5 km). Von den Steiermärkischen Landesbahnen wird auch die Schmalspurbahn Mixnitz — St. Erhard betrieben, die aber einer Aktiengesellschaft gehört.

Zu den interessantesten Strecken der Steiermärkischen Landesbahnen gehören die Linien Weiz — Birkfeld — Ratten und Kapfenberg — Seebach.

Die meist beschaffte Lokbauart der Steiermärkischen Landesbahnen ist die Serie U. Der Wagenpark umfaßt eine größere Anzahl von Fahrzeugen aller Bauarten und ist durch den Ankauf von Beständen der stillgelegten Salzkammergut-Lokalbahn weiter vergrößert worden.

Der Murtalbahn, die am 9. Oktober 1969 ihr 75. Jubiläum feierte, hat Liliput eine eigene Zusammenstellung gewidmet.

MURTALBAHN

Die Murtalbahn, die längste österreichische Privatbahn, heute im Betrieb der Steiermärkischen Landesbahnen, führt von Unzmarkt entlang der oberen Mur über Murau, Turach und Tamsweg nach Mauterndorf. Ungefähr zwei Drittel der Strecke liegen im Lande Steiermark, der Rest im salzburgischen Lungau. Das durchfahrene Murtal ist reich an Naturschönheiten und eine der sonnenreichsten Gegenden Österreichs.

Um den Bau dieser Bahn gab es ein jahrelanges Ringen der Bewohner des Tales mit den Behörden. Schließlich und endlich wurde am 7. April 1893 dem Steiermärkischen Eisenbahnamt die Konzession zum Bau der Bahn erteilt.

Ing. Carl Wurmb, seit 1891 erster Landes-eisenbahndirektor, nahm selbst die Planung und den Bau dieser Bahn in seine Hände und führte ihn in 316 Tagen in seiner ganzen Länge durch. Um die 20 Brücken, 3 Tunnel, 12 Stationen und 76 km Bahntrasse errichten zu können, waren bis zu 2700 Arbeiter gleichzeitig beschäftigt.



702

Dampflokomotive, Modell der U 11 der Steiermärkischen Landesbahnen mit Kobl-
rauchfang, Achsfolge C 1, mit vorbildmäßiger
Beschriftung und roten Zierlinien.

LüP 82 mm Gewicht 113 g



720

Gepäckwagen, grün, in Holzbauweise, mit
vorbildmäßiger Beschriftung.

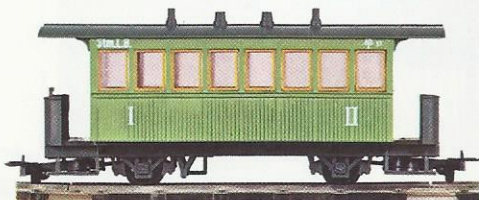
LüP 95 mm



721

Personenwagen 2. Klasse, grün, in Holz-
bauweise, beschriftet, wie es die Fahrzeuge
der StmLB bis etwa 1920 waren.

LüP 96 mm

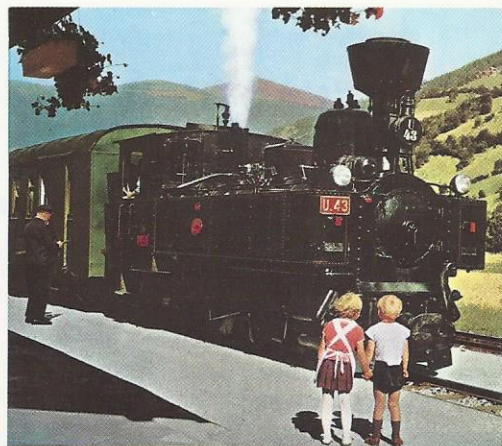


722

Personenwagen 1. und 2. Klasse, grün, in
Holzbauweise.

723 Personenwagen 3. Klasse, grün, in
Holzbauweise.

LüP 96 mm

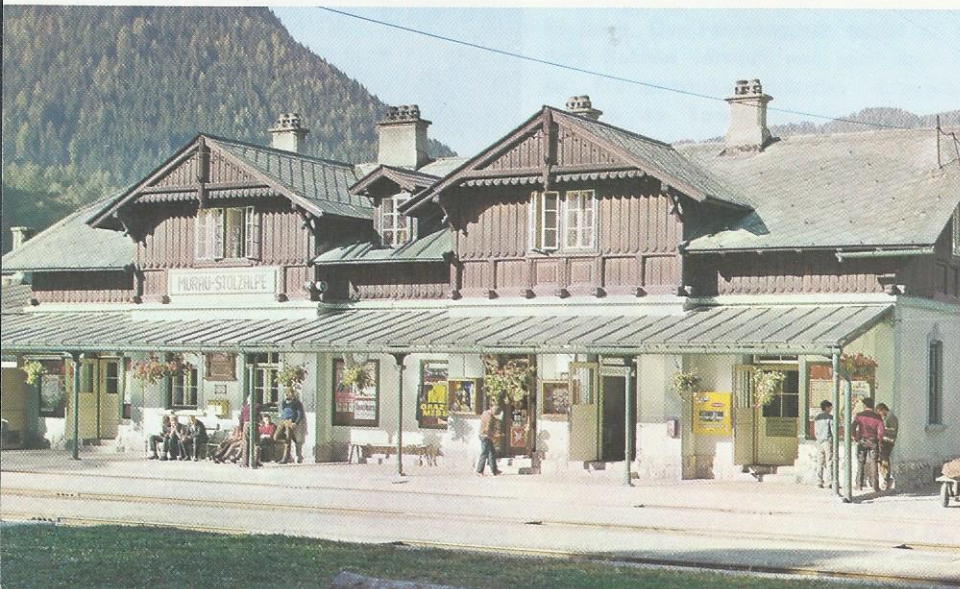


Die Anfangsgarnituren der Liliput-Schmalspurbahnen
werden in einer netten und sicheren Verpackung
zum Versand gebracht. Als Hintergrund ist stets
ein Bild ausgewählt, das die Gegend bekannt
macht, durch welche die betreffende Bahn fährt.
Einzelmodelle sind wie alle Liliput-Erzeugnisse in
einer Klarsichtpackung untergebracht. So kann jede
dieser Garnituren nach eigenen Wünschen
nach und nach vergrößert werden.

Murtalbahn

Der landschaftliche Reiz der von der Murtalbahn durchfahrenen Strecke hat zur Folge, daß in den Sommermonaten wöchentlich zwei „Bummelzugspaare“ eingeführt werden konnten, die von den Fremden stets sehr gut frequentiert waren.

Das Bahnhofgebäude von Murau — im Maßstab 1:87 — bringt eine eigene Note auf die Modellbahnanlage, ist es doch eine genaue Wiedergabe dieses typisch österreichischen Bahnhofs.



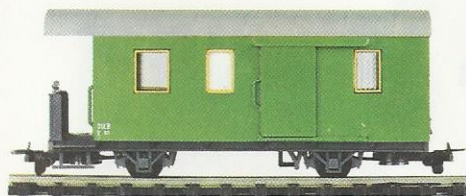
705

Dampflokomotive, Modell der U 43 der Murtalbahn mit Kobelrauchfang, Achsfolge C 1, mit hinten angebautem Kohlenkasten und großer Loklaterne vor dem Rauchfang.
LüP 82 mm Gewicht 113 g



751

Personenwagen 2. Klasse, grün-weiß (als Wagen des Murtalbahn-Jubiläumszuges projektiert), mit verblechtem Aufbau.
LüP 96 mm



750

Gepäckwagen, hellgrün, mit offener Plattform und Tonnendach, Modell des $\frac{D}{s}$ 83.

LüP 96 mm



Ein Lokschuppen ist auch auf den Schmalspurbahnen sehr wichtig. Liliput bringt den Lokschuppen von Mauterdorf als Modell im Maßstab 1:87 mit allen seinen Nebengebäuden vollkommen vorbildgerecht. In diesem Modell haben zwei Loks der Serie U Platz genug zum Unterstellen. Dieser Lokschuppen soll auf keiner Anlage fehlen.



752

Personenwagen 2. Klasse, hellgrün, Modell des zweiachsigen Wagens der Murtalbahn $\frac{C}{s}$ 57.

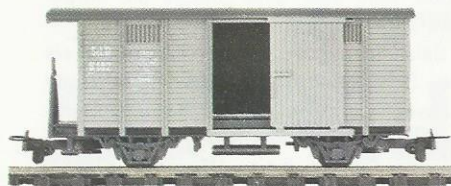
LüP 96 mm



950

Hochbordwagen der Murtalbahn, rotbraun, mit Handbremse. Modell des $\frac{K}{s}$ 652.

LüP 87 mm

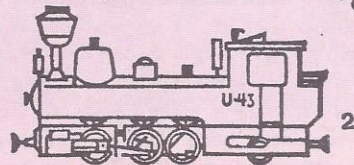


952

Gedeckter Güterwagen der Murtalbahn, grau, mit Handbremse. Modell des $\frac{G}{s}$ 182.

LüP 87 mm

75 JAHRE MURTALBAHN 1894-1969
8850 MURAU



26. JULI 1969
BSV DONAU, TST. MURAU, WERBESCHAU

Anlässlich der Festwoche der Murtalbahn wurde in Murau ein Sonderpostamt in einem Postwaggon der Murtalbahn eingerichtet, das alle Poststücke mit diesem Sonderstempel abfertigte.



Salzkammergut-Lokalbahn

Die Salzkammergut-Lokalbahn, einst viel besungen, wie etwa in dem Lied „Zwischen Salzburg und Bad Ischl“ von Heinz Musil und Albin Ronnert, war bestimmt die populärste Schmalspurbahn. Sie führte von Salzburg über Eugendorf, Thalgau, St. Lorenz mit Abzweigung nach Mondsee, Scharfling am Mondsee, St. Gilgen und St. Wolfgang am Wolfgangsee nach Bad Ischl und endete dort am Hauptbahnhof der Staatsbahn.

Die Streckenführung war nicht immer einfach, besonders der Abschnitt Plomberg — St. Gilgen erforderte sehr viel Aufwand. Dafür bot die Fahrt entlang der beiden Salzkammergutseen einmalige Naturschönheiten, wie sie kaum eine andere Bahn in Österreich zu bieten hatte. Um so betrüblicher ist es, daß gerade zu einer Zeit, wo bereits die Bau- und Betriebsgesellschaft Stern & Hafferl in Gmunden alle Vorbereitungen getroffen hatte, die Salzkammergut-Lokalbahn zu übernehmen und anschließend zu elektrifizieren, die Salzburger Landesregierung als Teilhaber der Bahn den Beschluß faßte, die Bahn stillzulegen und sofort abzubauen. So fuhr am 30. September 1957

der letzte Personenzug, und wenige Tage später, am 10. Oktober, endete auch der Güterverkehr. Die Trasse wurde in überstürzter Hast abgerissen.

Da die Eröffnung der letzten Bauetappe am 3. Juli 1894 stattfand, wurde die Salzkammergut-Lokalbahn nicht viel älter als 63 Jahre. Der Fahrzeugpark wurde an andere Bahnen verkauft und auch zum Teil an Fremdenverkehrsbetriebe abgegeben, wo sie als Touristenattraktion abgestellt wurden, bald aber alles andere als attraktiv waren.

Die Salzkammergut-Lokalbahn beschaffte als erste Schmalspurbahn einen vierachsigen Salonwagen und wenig später auch 6 Stück vierachsige Personenwagen. Sie besaß außerdem 9 zweiachsige Wagen I. Klasse, 43 Wagen III. Klasse und 85 Güterwagen.

Wie jede Lokomotivfabrik hat auch Krauss & Co. in Linz auf allen ihren Erzeugnissen links und rechts ein Fabriksschild angebracht, das außer dem Firmennamen auch die Werksnummern der gefertigten Lok trägt. Diese Nummern sind fortlaufend ohne Rücksicht auf Bauart gezählt und sind nicht zu verwechseln mit der Bahnnummer der Lok. Liliput-Loks der Serie U, deren Vorbilder alle von Krauss gebaut wurden, haben auch ihr Fabriksschild mit der richtigen Nummer.





703

Dampflokomotive, Modell der Lok Nr. 7 der Salzkammergut-Lokalbahn mit dem typischen Rauchfangkranz der SKGLB-Lokomotiven, Achsfolge C 1, vorbildmäßige Beschriftung.
LüP 82 mm Gewicht 113 g



730

Gepäckwagen in Holzbauweise, grün, Modell des Wagens der SKGLB $\frac{DF}{s}$ 851.
LüP 95 mm



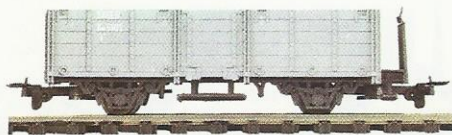
731

Personenwagen 2. und 3. Klasse in Holzbauweise, grün, Modell des $\frac{BC}{s}$ 351.
LüP 96 mm



732

Personenwagen 3. Klasse der SKGLB, verblecht, mit Haubendach, grün, Modell des Wagens $\frac{B}{s}$ 572.
LüP 96 mm



930

Hochbordwagen mit Handbremse, hellgrau, Modell des $\frac{Kw}{s}$ 5101.
LüP 87 mm



932

Gedeckter Güterwagen mit Handbremse, grau, Modell des $\frac{Gw}{s}$ 1109.
LüP 87 mm



Waldenburgerbahn

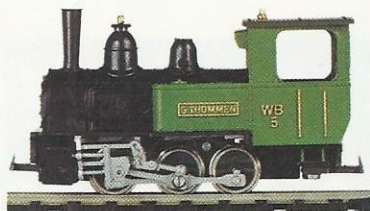
Die einzige Schweizer Schmalspurbahn auf 750 mm Spurweite führt von Liestal an der ehemaligen Schweizerischen Centralbahn nach dem Städtchen Waldenburg. Obwohl die Strecke nur 13,5 km lang ist, hatte die Bahn eine wichtige Aufgabe zu erfüllen, indem sie zur Belebung des Verkehrs, des Handels und der Industrie des Waldenburger Tales beizutragen hatte.

Am 15. März 1880 wurde mit dem Bau der Bahn begonnen, und schon am 1. November des gleichen Jahres fand die Eröffnung statt. Die insgesamt 8 Dampflokomotiven der Waldenburgerbahn leisteten bis zum 25. Oktober 1953 ihre treuen Dienste. Von diesem Tag an übernahmen moderne vierachsige Elektrotriebwagen die Traktion und führen sie bis heute klaglos fort. 23 Zugpaare werden täglich von den Endbahnhöfen abgefertigt. Zur Ausflugszeit werden sogar 5 bis 6 vierachsige Personenwagen angehängt, und solcherart wird die Leistungsfähigkeit der Bahn deutlich unter Beweis gestellt. Aber auch die Dampfloks konnten solche Ausflugszüge ohne weiteres fördern.

Heute hat man besondere Ehrenplätze für zwei der Waldenburger Loks geschaffen. Die Lok Nr. 5 „G. Thommen“ steht auf einem Sockel im Bahnhof Liestal, und die Lok Nr. 6 „Waldenburg“ wurde dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern übergeben.



Als sich die Verwaltung der Waldenburgerbahn im Jahre 1951 entschloß, auf elektrischen Betrieb umzustellen und im Jahre 1953 den Traktionswechsel durchführte, wurden die beiden leistungsfähigen Lokomotiven Nr. 5 „G. Thommen“ und Nr. 6 „Waldenburg“ nicht etwa verschrottet, sondern sind zur Freude aller Dampflokkfreunde als Andenken an das romantische Dampfzeitalter auf besonderen Ehrenplätzen aufgestellt worden. Die Lok Nr. 5 steht am Bahnhof Liestal auf einem Betonsockel, und die „Waldenburg“ ist ins Verkehrshaus der Schweiz in Luzern übersiedelt.



706

Dampflokomotive, Modell der Lok Nr. 5 „G. Thommen“. Achsfolge C. Kesselaufbau, Rahmen, Fahrwerk: schwarz; Führerhaus, Wasserkästen: grün. Drei Achsen angetrieben. LüP 71 mm Gewicht 75 g



761

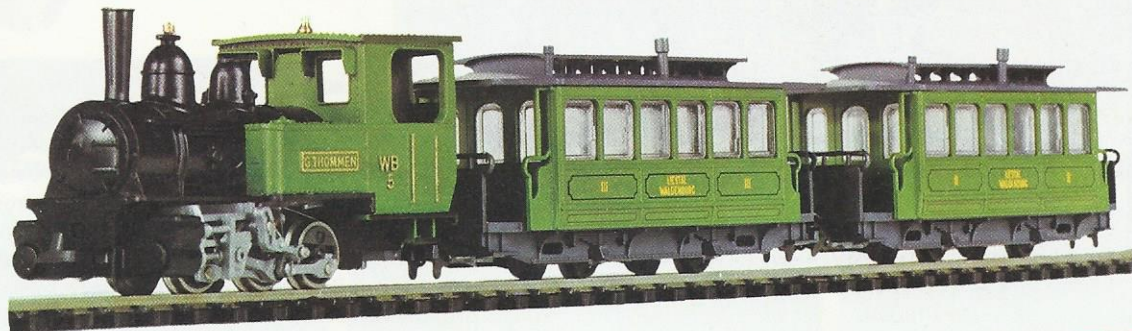
Personenwagen 2. Klasse, grün, mit schwarzen Zierlinien und gelben Aufschriften, Modell der ältesten Waggons der Waldenburgerbahn. LüP 93 mm



762

Personenwagen 3. Klasse, gleiche Bauart wie der Wagen 2. Klasse der Waldenburgerbahn. LüP 93 mm

Wie in alten Tagen das Original, so zieht heute die Liliput-Lok Nr. 5 ihren Waldenburgerzug und läßt die beschauliche Dampflokezeit wieder auferstehen.



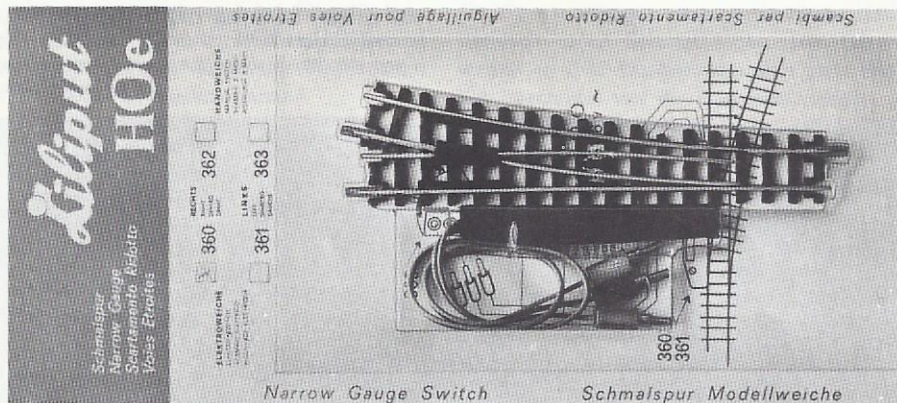
Zubehör

360

Modellweiche mit elektrischem Antrieb, rechts abzweigend, Neigung 14° , Weichenradius 480 mm, auf solidem Plastik-Schwellenrost montiert.

361

Modellweiche wie Nr. 360, jedoch links abzweigend.



362

Modellweiche mit Handantrieb, rechts, sonst wie Nr. 360.

363

Modellweiche mit Handantrieb wie 362, jedoch links abzweigend.

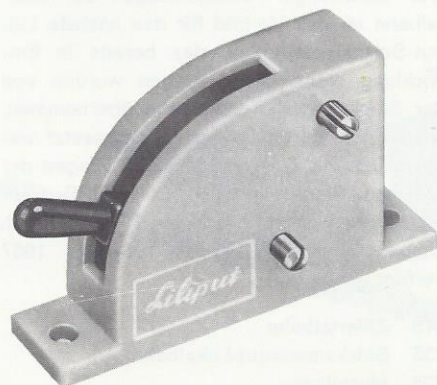


403

Trafo und Fahrregler für Schmalspurbahnen, geeignet zum Anschluß an jede 220-V-Leitung (Wechselstrom 50 Hz), liefert für den Bahnbetrieb 3 bis 14 V Gleichstrom und zusätzlich für die Anlagenbeleuchtung und die Weichenantriebe 14 V Wechselstrom, mit Selbstausschalter bei Kurzschlüssen auf der Anlage. Die Fahrtrichtung wird durch Drehen nach rechts oder links vom 0-Punkt bestimmt, ohne daß ein zusätzlicher Hebel bedient werden muß.

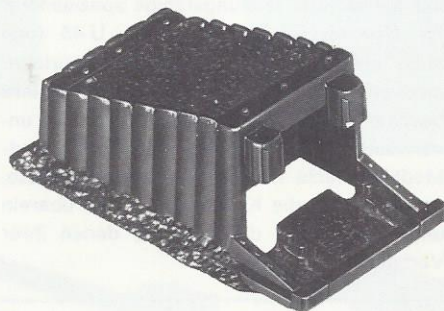
365

Stellpult für elektrische Weichenantriebe. Zur Betätigung wird der Hebel in der entsprechenden Stellung kurzzeitig bis zum Anschlag gedrückt und sofort wieder losgelassen. Bei Anlagen mit mehreren Weichen wird für jede Weiche ein solches Stellpult benötigt, die nebeneinander aufgebaut werden können, da sie durch die seitlichen Stecker miteinander elektrisch verbunden werden.



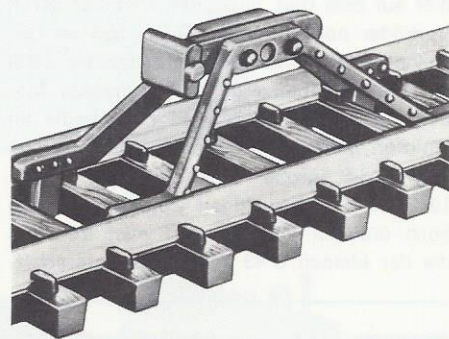
352

Prellbock in Holzbauweise zum Anfüllen mit Gleisschotter, wird gerne als Abschluß von Verladegleisen und Gleisstutzen verwendet.



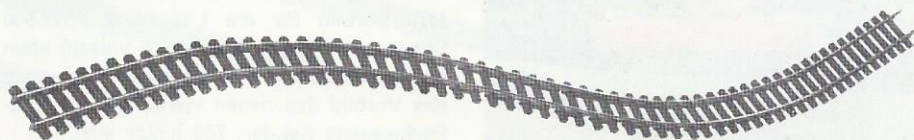
351

Eiserner Prellbock, besonders geeignet zum Abschluß von Lokomotiv-Abstellgleisen.



350

Schmalspur-Modellgleis 9 mm Spurweite, 730 mm lang, auf flexiblem Plastikschwellenband, welches eine Verlegung in jedem gewünschten Bogenradius ermöglicht.





So sieht es aus, wenn die große, modernste Elektrolokomotive der ÖBB im neuen „roten Kleid“ und die kleine Schmalspurlok Serie U der Murtalbahnen — gebaut 1913 — nebeneinander stehen. So wie die beiden Modelle hier auf dem Bild, begegnen einander deren Vorbilder noch oft beim D-Zug 596 im Gemeinschaftsbahnhof Unzmarkt. Besser kann man den Größenvergleich der beiden Modelle kaum darstellen, sind doch beide im gleichen Maßstab hergestellt.

Wenn die große Elektrolok der Reihe 1042.500 ihre gewaltigen Zugkräfte gerade noch erahnen läßt, so darf man trotzdem die der kleinen U 43 keinesfalls unterschät-

zen. Auch die beiden Liliput-Modelle verhalten sich in ihren Leistungen ähnlich wie ihre Vorbilder. So wie die Elektrolok mit dem bekannten und bewährten Liliput-Motor mit fünfteiligem Anker ausgestattet ist, treibt der kleine, aber leistungsfähige Spezialmotor für Schmalspurloks die kleine U 43 (und auch alle anderen Liliput-Schmalspurlokomotiven) an. Beide Motoren sind für ihre bestimmten Zwecke entwickelt und fast unverwundlich. So stimmen bei den Liliput-Modellen nicht nur die Größenverhältnisse, sondern auch die Kräfteverhältnisse überein und entsprechen daher genau denen ihrer Vorbilder.



Das Vorbild für die Liliput-Lok 1042.500 bringt den D-Zug 596 (Wien — Villach) eben nach Unzmarkt. Als Gepäckwagen führt sie das Vorbild des neuen vierachsigen Liliput-Packwagens Kat.-Nr. 289 hinter sich.



Der vierachsige Personenwagen der Murtalbahnen ist das Vorbild für das nächste Liliput-Schmalspurmodell, das bereits in Entwicklung steht. Diese Wagen wurden von der Salzkammergut-Lokalbahn übernommen, wo sie vor deren Stilllegung eingesetzt waren. Auch die Zillertalbahnen hat 2 Wagen der gleichen Bauart, während die ÖBB über eine ganze Anzahl solcher Wagen durch Umbauten in den Jahren 1954 bis 1957 verfügt.

- 715 Zillertalbahnen
- 735 Salzkammergut-Lokalbahnen
- 755 Murtalbahnen

Was den Fahrpark der österreichischen Schmalspurbahnen betrifft, so hat sich zu einer Zeit, da man an eine Normung noch gar nicht dachte, eine staunenswerte Einheitlichkeit im Bau ergeben, die nur zum geringen Teil durch Verbesserungen durchbrochen wurde. Nach anfänglich kleineren Typen entwickelte Krauss in Linz als vorteilhafteste Lokomotivbauart im Jahre 1888 für die Steyrtalbahn eine dreifach gekuppelte Tenderlok mit einer unter dem Führerhaus angeordneten Laufachse (C1 n 2t), die gewissermaßen zur „Grundform“ der österreichischen Schmalspurloks wurde. Als 1894 etwas verbesserte Lokomotiven gleicher Achsanordnung an die Murtalbahn geliefert wurden, schlug die Geburtsstunde der Serie U, so benannt nach Unzmarkt, dem Ausgangsort dieser Bahnlinie. Von dieser Serie wurden nach und nach Maschinen an alle österreichischen Schmalspurbahnen geliefert, sie war die am meisten verbreitete Bauart.

Diese Bauart hat Liliput als Vorbild ausgewählt und dabei auch auf die kleinen Unterschiede nicht vergessen, die teils auf Grund

von Sonderwünschen der Besteller, teils durch spätere Umbauten entstanden sind.

Der Wagenpark ist ebenso einheitlich, und nur bei den Personenwagen findet man heute größere Unterschiede. Anfangs baute man Holzkästen mit 8 dicht nebeneinander liegenden Fenstern, um den Reisenden möglichst viel Ausblick auf die landschaftlich schönen Strecken zu bieten. Als sich jedoch herausstellte, daß diese Bauart dem robusten Bahnbetrieb auf die Dauer nicht gewachsen war, entwickelte man eine widerstandsfähigere, mit Blech beschlagene Bauart mit 4 Fenstern je Seitenwand und einem Haubendach.

Erst nach dem letzten Krieg wurden auf alte Fahrgestelle neue Wagenkasten aufgebaut, die bereits Stahlkonstruktionen mit Tonnendach waren. Einheitlich sind jedoch bei allen diesen Wagen die Fahrgestelle mit Länge, Radstand und Kupplungen. Alle diese Wagen haben offene Plattformen.

Vereinzelt beschafften die Bahnen auch vierachsige Personenwagen, die mit amerikanischen Diamond-Drehgestellen ausgerüstet wurden. Die Wagenlänge ist rund

12 m, der Drehzapfenabstand 8 m. Diese Wagen, die heute durchwegs geschlossene Plattformen und Polstersitze haben, zeichnen sich durch eine besondere Laufruhe aus und bieten den Reisenden die gleichen Bequemlichkeiten wie die vollspurigen Personenwagen. Einige dieser Vierachser entstanden durch Umbauten in bahneigenen Werkstätten aus ehemaligen Güterwagen.

Die Güterwagen sind ähnlich wie die Personenwagen einheitlich gebaut, allerdings hat man aus zweiachsigen Wagen Dreiachser entwickelt, um das Ladegewicht erhöhen zu können. Eine Anzahl vierachsiger Güterwagen, deren Fahrgestell nach den gleichen Prinzipien wie das der Personenwagen entwickelt wurde, vervollständigt den Wagenpark.

Die Liliput-Modelle sind Fahrzeugtypen nachgebildet, die auf allen diesen Bahnen laufen. Anstrich und Beschriftung sind den einzelnen Vorbildern nachgestaltet.

Die Liliput-Schmalspurbahnen werden mit Gleichstrom mit max. 12 V betrieben, sie laufen auf Liliput-Schmalspurgleisen vollkommen störungs- und wartungsfrei.



Überreicht durch Ihren Fachhändler:

*Spielzeug-Zentrale
Berliner Vor*

Sören Sörensen

Zeugburg 1, Beim Strahause 14

Telefon 24 68 21

◀ In diesem modernen Gebäude der Liliput-Spielwarenfabrik entstehen die vielen beliebten Eisenbahnmodelle.

In den geräumigen, hellen Werksälen werden alle Arbeitsgänge an den Erzeugnissen vom Formenbau bis zur Verpackung durchgeführt. Von hier aus gehen die Liliput-Modelle in alle Welt.