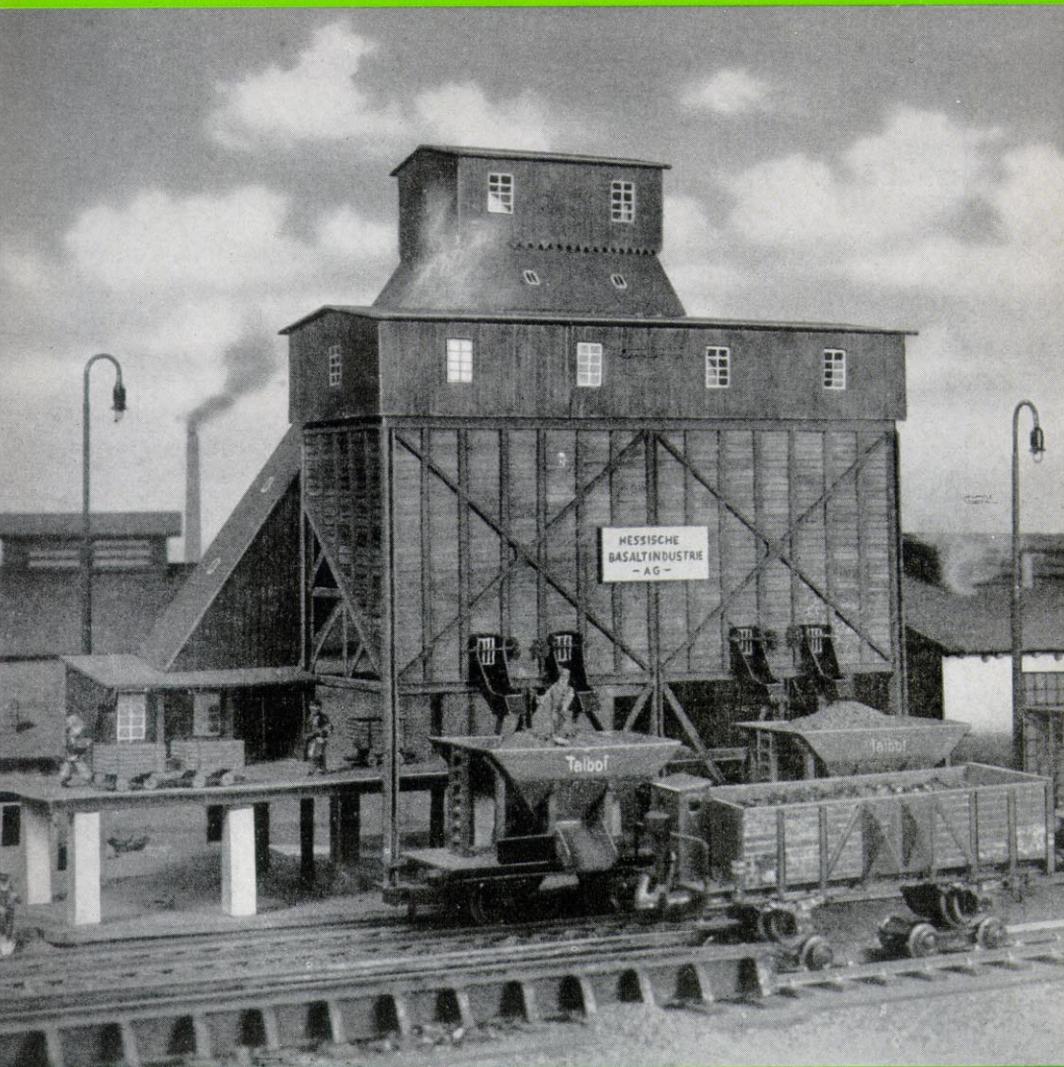


Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 4 / BAND V 1953

NÜRNBERG



Spielwarenfachmesse Nürnberg 1953

Kurzbericht im Telegrammstil

(Ausführlicher Bilderbericht in Heft 5/IV)

Gebr. Fallert
Gütenbach/Schw.

Neue Bahnhofs- und Häusermodelle in verbesserter Ausführung mit gespritzten plastischen Fenster- und Türzeinsätzen. Schmucke Neuschöpfungen. Kirche mit Geläut und schwingender Glocke. **Plastische Dächer** und Tunnelportale. Hintergründhäuser, auch für TT passend.

Gebr. Fleischmann
Nürnberg

H0-Weiche mit Streckenblockierung, schweizerische Ellok Ee 3/3, verbesserte Radsätze.

HAMO
Nürnberg

Die verbesserte (chem. Femo-)Straßenbahn in H0 mit automatischer Kupplung, ferngesteuerter Entkupplungsvorrichtung, 7-poliger Motor.

Gebr. Märklin & Cie.
Göppingen

Die Sensation für Märklinisten: Neue Modellgleise mit Punktkontakten, verblüffende Wirkung als 2-Schlenengleis, Radlen 111 cm und 121 cm, 5 cm Gleisabstand, Gleislänge 22,4 cm. Winzige Weichenlaternen.

Eine kleine Rangierlok (Modell der BR 89) in gewohnter Qualität zu nur 16.— DM! Schrittfahren möglich! Die E 63 (mit Wechsellicht) zu nur 25.— DM. Vollständig neues Signalsortiment zu volkstümlichen Preisen. Neue Oberleitung mit Turmmasten und Querverbindungen.

MOBA
Erlangen

Neue Haustypen in Baukastenform, kombinierter Bahnhof, Hochhaus mit „Neonröhren“ (Plexiglas) und Schaufenstern, Wasserturm usw.

Preiser
Steinsfeld

Neue Figurentypen und fertige Motive (Hühnerhof, Schwimmbad, Schmiede u. dgl.), Schiffsmodelle, holländische und schweizerische Trachtenfiguren, Besatzungstruppen usw.

Rokal-TT
Lobberich

Außer der 2' C1' noch neue D-Zugwagen (Rheingold-Typ) und Packwagen. Neues Anschlußgerät: Trafo und Fahrtregler getrennt, verbesserte Gleise.

Sommerfeldt
Göppingen

demonstrierte auf einer H0-Selbstbauanlage das sichere und wirklich verblüffende Funktionieren seiner H0-Kupplung sowie seine Oberleitung. Ausführlicheres über diese in mancherlei Hinsicht interessante Vorführanlage im nächsten Heft.

Dr. Spitaler
Creglingen

(Vertriebsfirma Kindler & Briel, Göppingen) **Völlig neue Häuserkollektion** in gewohnter Ausführung, Bahnhof mit bestuhltem Terrassenkaffee, Industriegebäude usw.

TRIX-Werke
Nürnberg

Die Sensation für Trix-Freunde: Grundlegende Umstellung auf 12 V Gleichstrom, neue Gleise! Ideales Fahrpult mit Ein-Knopfbedienung. Verbesserte Lokmodelle, verschiedene interessante Wagenmodelle. Das Wichtigste: Kombinationsmöglichkeiten (in jeder Hinsicht) mit Seitherigem! Näheres im nächsten Heft!

Trolley-Bus

der Firma Braun, Waiblingen, nunmehr in H0! Neues Mehrzwecke-Relais für 2 Stromkreise. Doppelte Verkehrsampel.

Vollmer
Stgt.-Zuffenhausen

Oberleitungssortiment nicht erweitert, dafür neu: Glittermast-Bogenlampen, Fischbauch-Trägerbrücken, Auffahrten, Telegrafmasten, fernsteuerbarer Wasserkran, Straßenlaternen.

(Die Aufzählung der Firmen erfolgte nach dem Alphabet und stellt keinerlei Werteskala dar!)

Heft 5 mit Messebericht ist am 15. April bei Ihrem Händler!

Die „Streckenpläne“ sind - oh Schreck! -
Bis auf vierhundert alle weg!
Ein Kritikaster macht „meck-meck“
und fällt vor Eifer in den - Dreck!

Glosse und Ernst

(in 1 Aufzug)

Im schweizerischen „Eisenbahn-Amateur“ stand kürzlich über unsere „Streckenplan-Broschüre“ Folgendes zu lesen (natürlich ohne meine Randbemerkungen):

„Nach dem Titel des Büchleins zu schließen, könnte man leicht in Freude kommen (*Juhu!*) und sagen: „Endlich einmal Unterlagen für modellbaumfähige Gleisanlagen!“ (*Aaah!*) Leider währt diese Freude nicht lange (*Oooh!*), schon das Titelbild läßt ahnen (*Hm!*), daß es den Verfassern herzlich wenig an der Modellmäßigkeit (lies Wirklichkeitstreue) lag. (*Päng!*) Wir (*Nanu? Unten steht doch „-We“?*) möchten vorwegnehmen: Kein einziger Gleisplan weist eine klare Linienführung auf, wie es der Modellbauer wünscht, (*Pfui Deibel!*). Nicht einmal die Grundsätze einer einwandfreien Bahnhofsanlage sind eingehalten (*Nicht zum Aushalten!*); so weist z. B. kein Plan eine durchgehende Doppelspur auf (*Doppelt und dreifach zugenüht!*), kein Bahnhof „richtige“ Durchfahrleise ohne ablenkende Weichen (*Da sollte man doch gleich dreifahren!*) Die Miba-Streckenpläne ergeben sich (*Hui, wie „vornehm!“*) in phantastischen „Figuren“ (*Schööön . . .*) mit möglichst vielen Kreisen. (*Hab ich dem Zeichner doch gesagt, er soll das verflixte Dings, das Kurvenlineal, endlich weglegen!*) Solche Pläne wurden in den Dreißigerjahren (*Na ja! vor 1933!*) von den Spielwarenfabrikanten gratis mit jeder Eisenbahn abgegeben (*So was muß einem aber auch vorher gesagt werden!*) mit dem Zweck, daß jeder Plan möglichst alle fabrizierten Artikel aufweist (*Fabriziös! Fabriziös!*) Auf jede Seite muß unbedingt eine Kreuzung, ein Engländer usw. hinein. (*In der Zeitung steht, sie sollen „raus“ . . .*) Abzweigungen auf offener Strecke sind an der Tagesordnung (*z. Zt. sehr aktuell!*), nur um viele Weichen verwenden zu können. (*. . . zu müssen! . . . verwenden zu müssen!*) Wir bedauern die „Entgleisung“ bei den Miba-Streckenplänen umso mehr (*Herzliches Beileid!*) als wir sonst von diesem Verlag in puncto Modellbau eher verwöhnt worden waren. (*Njet! - Veto!*) Wieso diese unvorteilhafte Wendung zum Kitschigen?“ — We. (*Eja! Das frage ich auch! Also dieser letzte Film „Der Schuß nach hinten“ . . .! Souvas Kitschiges!*)

We-WauWau.

Das ist — auf Ehr und Gewissen! — kein von uns bestellter neumodischer Reklametrick, mein lieber Herr T. in Z.! Ob — We dann „Welli“ heißen könnte, läßt sich drüber bestimmt leichter feststellen, aber ich glaube dies kaum, weil ich den Redakteur des EA als Berufskollegen und Fachmann zu sehr schätze. Schätzungsweise dürfte es sich hier um einen notorischen Besserwisser handeln, der in seiner Ueberheblichkeit (oder Verbohrtheit?) noch nicht einmal merkt, daß er auf diesem glatten Parkett in lächerlichster Weise ausgerutscht ist (wie Sie gleich sehen werden.)

Kein einziger Streckenplan ist also richtig? — Ei, ei, ei! Und dabei haben wir

alle Gleispläne des Kapitels „Bahnhofsgleispläne“ nahezu „strichwörtlich“ von Prof. Blum übernommen, während für 80% der übrigen Bahnhofspläne alle möglichen authentischen Unterlagen zur Verfügung standen, von denen wir gerade die etwas absonderlichen herausgesucht haben; der Rest besteht aus unproblematischen Allersweltlösungen oder aus ausländischen Vorschlägen, die unverändert übernommen wurden. Es ist wirklich schade, daß Prof. Blum, die deutsche Koryphäe auf dem Gebiet der Gleisplanung, bereits die ungastlichen Gefilde dieses Erdballs verlassen hat, sonst hätte er sich bestimmt sofort — tief zerknirscht — pensionieren lassen und Herrn We an seine Stelle berufen! Es steht natürlich jedem frei, dem MIBA-Verlag alle möglichen Schandtatzen zuzutragen, aber für z u d u m sollte man uns nicht halten! Gerade, weil ich mit solchen 150%igen Besserwissern rechnen mußte, habe ich mich gesichert! Sicherheitshalber! Wohlweislich!

Schon das Titelbild läßt ahnen . . . ! Hm! Ein Kritiker muß bei der Beurteilung einer Publikation unbedingt Sinn und Zweck berücksichtigen. Genau so wenig, wie er eine Eisenbahnlektüre für Jungens nicht als „mißglücktes Lehrbuch“ ankreiden kann, genau so wenig kann er unserer Streckenplan-Broschüre etwas unterschieben, was von vornherein garnicht beabsichtigt war und was sowohl aus der Einleitung (falls man sie gelesen hat), als auch aus vielen anderen Stellen einwandfrei zu entnehmen ist. Aus diesem Grund nennt sich der Titel auch ganz schlicht „Modellbahn-Streckenpläne“ und nicht „Vorbildgetreue Streckenplanung“ o. dgl., was übrigens ja eben im Titelbild symbolisch zum Ausdruck kommt. Ich habe bewußt jedes irgendwie irreführende Deckblatt vermieden (was im Falle We allerdings nichts genützt hat!)

Wer sich auch nur einigermaßen in unserem Metier auskennt, weiß, daß trotz aller schönen Predigten von wirklichkeitsgetreuer Streckenplanung, Themabeschränkung und dergleichen hochtrabenden „Lehrsätzen“ (von denen auch die Miba voll ist) dem überwiegenden Teil der Modellbahner (im In- und Ausland!) „das Hemd näher ist als der Rock.“ Das heißt mit andern Worten: Daß sie auf ihrem durchwegs geringen Platz fahren und Betrieb

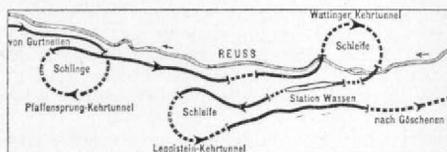


Ins Hochgebirge versetzt fühlt sich der Besucher dieser großen Spur 0-Anlage. Kein Wunder, denn erstens befindet sich diese in der Nähe von Interlaken und zweitens nahm sich die Heimwehfluh-„Eisenbahngesellschaft“ die heimliche Gebirgswelt zum Vorbild. Mehr hierüber sowie den Streckenplan finden Sie auf den übernächsten Seiten.

machen wollen, ob dies nun hundertprozentig richtig oder falsch ist. Ein Blick in die amerikanischen Modellbahnzeitschriften oder in das Streckenplanbuch des Kalmbach-Verlags bestätigt allen deutlich diese internationale „Krankheit“, wobei aber noch die in Deutschland — durch dominierende Industriefabrikate — anders gelagerten Verhältnisse zu berücksichtigen sind, die einen für alle Teile äußerst problematischen Zwitzerzustand schaffen. Die Wünsche, die uns im Laufe der Jahre zuzingen, bewegten sich durchwegs in dieser Sphäre, sodaß wir mit unserer Broschüre Tausenden behilflich sein mußten und nicht nur wenigen Gerechsamten, die sich eher zu helfen wissen und in der Beschränkung tatsächlich den Meister zeigen. Aber auch diese finden einige Anregungen vor, und wenn Herr We ein Kritiker von Format wäre, der neben Negativem grundsätzlich auch positive Punkte anführt — schon um seine Objektivität zu unterstreichen —, so hätte er die Pläne Nr. 9, 30, 36, 38, 42, 44, 56 und 89 nicht verschwiegen, die wirklich nur für einen Modellbauer

infrage kommen. (Das jeder fachlichen Kritik unbedingt standhaltende Kapitel „Bahnhofsgleispläne“ hat er ja auch „geflossentlich“ übersehen!)

Und überhaupt: Wenn der schweizerische Autor des Buches „Unsere Bahnen im Dienst des Landes“, Herr Dr. E. Schulz, die unten abgebildete Strecke als „eindrückliches Beispiel guter Linienführung“ bezeichnet (und noch weitere bekannte Beispiele verschlungener Großtraktion mit Kehrtunnels, Kehrschleifen usw. anführt), so ist dem Modellbahner mit seinen noch engeren Platzverhältnissen eine solche Streckenführung erst recht und billig. Daß es natürlich vom jeweiligen Können abhängt, die



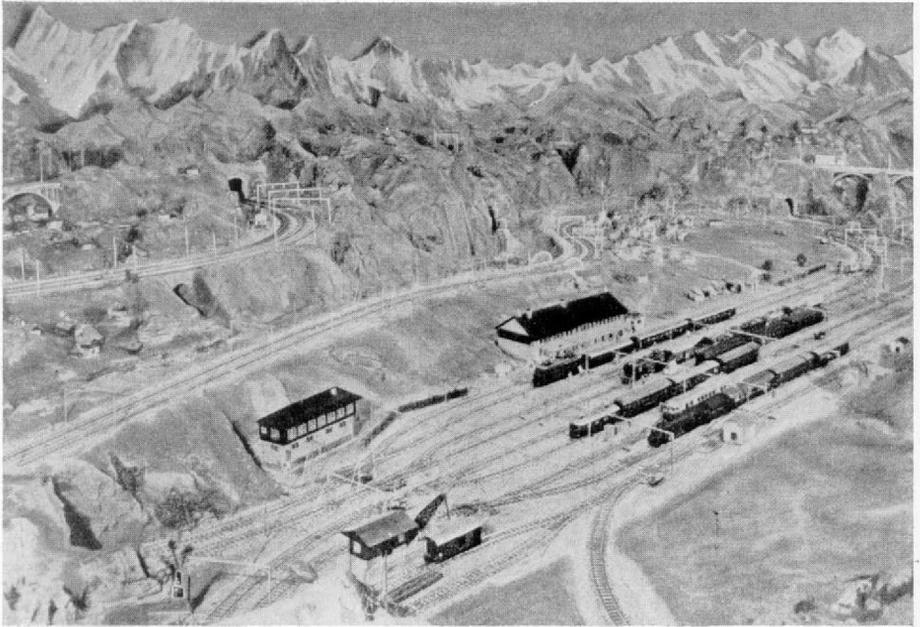
zwangsläufig gegebenen Gleisverschlingungen“ durch eine geschickte Landschaftsgestaltung abzuschwächen oder ganz zum Verschwinden zu bringen, das ist auch in der Streckenplanbroschüre deutlich zum Ausdruck gebracht!

Ein Musterbeispiel zweifacher Art bietet in diesem Zusammenhang die — ebenfalls schweizerische — Heimwehfluh-Großanlage, deren Gleisplan auf Seite 115 auf den ersten Blick zweifellos weit „sinnverwirrender“ erscheint als unsere Vorschläge, der aber mit so viel Können und Geschick landschaftsverkleidet ist, daß er wohl mit Recht ein weithin bekannter Anziehungspunkt ist. Wer will es einem „problembedrückten“ Modellbahner verwehren, eine ähnliche Anlage auf wesentlich kleinerem Platz nachzugestalten, und wer den ersten Stein werfen, wenn ihm nun mal nicht der Sinn nach einer „vorbildgetreuen Themabeschränkung“ steht? Noch handelt es sich um eine Liebhaberei und nicht um ein Lehrfach! Noch ist eine allein-seligmachende Auslegung des Begriffes „Modellbahnerei“ nicht gefunden. Diese Weisheit haben wir in den ganzen Jahren „mitbekommen“ (müssen!), nachdem uns in der anfänglichen „Sturm- und Drang-

zeit“ (jetziger Zustand des Herrn We) einigemal recht deutlich vor den Kopf gestoßen wurde. Wenn wir uns heute toleranter verhalten, so heißt das noch lange nicht, daß wir den internationalen Modellbahn-Richtlinien untreu geworden wären, im Gegenteil, wir sind sogar bemüht, die in namhaften ausländischen Modellbahnzeitschriften (mit einer augenblicklichen Ausnahme) gepflogene Fairneß und Toleranz strikte zu beachten und die Kirche im Dorf zu lassen (zur Freude und Erbauung der „Mühseligen“ und „Ueberladenen“ — zur Genugtuung der „Intellektuellen.“) — Soweit der Ernst, doch wieder zurück zur Glosse:

Ein paar ganz neugierige Fragen: Wo hat denn Herr We seine eigene Anlage? Mußte er etwa vor seinen eigenen verworrenen Ansichten resignieren? Wo blieb denn Herr We die ganzen Jahre, seit der EA erscheint? Wie hätte sich sein Redakteur doch gefreut, wenn ihm nur einmal ein gescheiter Einfall zugeflattert wäre! Wir sind wirklich alle gespannt, wie so ein vorbildlicher, wirklichkeitsgetreuer Streckenplan des Herrn We aussieht, aber wohl-gemerkt für eine kleine Fläche, sagen wir mal 1,50 m × 2,50 m und unter Berücksich-





Das Schaubild der Heimwehfluh-Anlage, vom linken Ecken des Vorführraumes aus gesehen. Die wichtigsten Daten im Telegrammstil: Größe 12 m x 6,50 m = 80 m², Spur 0, Zweischiengleis, 200 m lange Doppelstrecke (in 12 Blockstrecken aufgeteilt); die 5 - 6 gleichzeitig fahrenden Züge legen bei „Hochbetrieb“ rund 50 km (!) pro Tag zurück (fast dieselbe Strecke wie von Interlaken nach Bern!); verwendete Materialien: 17000 Holzschwellen, 3 km isolierter Schalldraht, 1000 Natursteine, 80 Relais. Für die landschaftliche Ausgestaltung zeichnet Innenarchitekt G. Ritschard, Unterseen, sodaß uns bezüglich „gekonnter“ Landschaft wohl ein „Seifensieder“ aufgeht!

Für die Oberleitung waren 267 modellmäßig gebaute Maste erforderlich. Sämtliche Loks und Wagen sind ebenfalls Selbstbau. Spezial-Lichteffekte und Lautsprecheranlage vervollständigen diese wirklich sehenswerte Anlage!

tigung der allgemeinen herrschenden (nicht „gültigen“) Anschauungen, auf die ein Verlag nun mal wohl oder übel Rücksicht nehmen muß, sollen alle seine Leser zufrieden gestellt werden! Kritisieren ist bekanntlich immer leichter als das Bessermachen. Ich werde seinen Vorschlag sofort

veröffentlichen, da wir alle gerne etwas lernen wollen — nur nicht, wie man „in Kritik macht“, (das kann zu leicht in die Hosen gehen!) WeWaW

P. S.: Eine Zuschrift aus der Schweiz, die sich wohl am sarkastischsten ausdrückt:

„... Nehmen Sie die konkurrenzneidische Kritik im EA auf keinen Fall ernst, da Sie auch in hiesigen Schweizer Modellbahn-Kreisen nicht tragisch genommen wird. Kein Mensch bestreitet Herrn We das Recht zur Kritik, nur macht eben der Ton die Musik und ein Schuß Objektivität gehört nun auch mal dazu. Würde ein Deutscher so fahrlässig und oberflächlich eine schweizerische Veröffentlichung kritisieren, so wäre man schnell bereit, von einem typischen „Herrenmenschen-Ton“ zu reden. Nun, diesen gibt es auch gelegentlich auch bei uns hier, wie Sie leider gesehen haben. Abgesehen davon, daß der Herr Kritiker offenbar die Einleitung zu den Gleisplänen ganz übersehen zu haben scheint, gibt es auch bei uns viele Modellbahner, die mit ihren Problemen infolge Platzmangels nicht anders zu Rande kommen, als eben Kompromisse zu suchen. Und hierbei kam ihnen das Streckenplanbuch, das ja insbesondere Anregungen vermitteln will, sehr gelegen. Ich persönlich gehöre ja zu den Anhängern einfacher Trassen, aber ich muß sagen, ich habe manchen Vorschlag eingehend studiert und finde das Buch sehr interessant. Soll Herr We doch einmal zeigen, ob er es besser machen kann. Unter uns: Nicht ohne Grund halten so viele Schweizer die MIBA!

Übrigens, schön wäre es schon, wenn Sie noch mehr solche Ausgaben erscheinen ließen, z.B. über den Anlagenbau, wobei dann wir Selbstbauer mehr zu unserem Recht kämen. (Wird gemacht, Herr A., ist bereits in Vorbereitung! d. Red.)

Bahnkörper, Bahngräben und Böschungen

Tatsächlich, Herr M. hatte recht, als er uns vor kurzem darauf aufmerksam machte, daß er über dieses Thema noch nichts in der MIBA gefunden habe. Und gerade das Doppelgleis mit Gleisüberhöhung interessiert besonders. Da hieß es also, sich auf den Hosenboden zu setzen (zum Hinterm-Ohr-kratzen hat es nicht mehr gereicht) und das Versäumte umgehend nachzuholen.

Bahnkörper: Der Bahnkörper besteht aus dem Unterbau und dem Oberbau. Der Unterbau ist der Bahnkörper im Auftrag und Abtrag. — So steht es wenigstens im „Leitfaden für den Eisenbahnbau“ von Dipl. Ing. Rasch, Reichsbahndirektor i. R. Lassen wir ihn also „in Ruhe“ und fangen wir in Ruhe nochmals von vorne an, sonst sind Sie am Ende so klug wie zuvor. In der Kürze liegt bekaunlich die Würze (Zeit habe ich sowieso nicht viel); lassen wir also Blumen sprechen, was heißt „Blumen“ — Blätter — Skizzenblätter. Die Maße für die einzelnen Bahnkörper-Querschnitte gehen aus den Zeichnungen hervor. Hierzu ist nur noch zu bemerken: In

der Regel gestaltet der Modellbahner nur den oberen Teil des Bahnkörpers. Das Planum (schraffiert dargestellt) wird jedoch vernachlässigt, obwohl es bestimmt in unserem Gedächtnis als bekanntes Merkmal fast eines jeden Bahndammes verankert und nicht nur in den Zeichnungen, sondern auch draußen in der Wirklichkeit deutlich gegenüber dem Gleisbettungskörper abgesetzt ist. Die Planums oberseite stellt den höchsten Wasserstand (H. W.) des jeweiligen Grundwasserspiegels dar, was von Fall zu Fall je nach dem Landschaftscharakter Ihrer Anlage unbedingt zu berücksichtigen ist. In der BO ist z. B. vorgeschrieben, daß die Schienenunterkante mindestens 60 cm über H. W. liegen muß! Nur eingedeichte Strecken sind hiervon ausgenommen (und bei uns Ausnahmen). Und um auf den besagten „Auf- und Abtrag“ zurückzukommen: Das heißt, daß der Bahnkörper je nach den landschaftlichen Gegebenheiten aufzuführen oder abzutragen ist; wo nicht möglich, wird der Bahnkörper durch Bauwerke wie Brücken, Dämme usw. ersetzt. Doch nun zu den Querschnitten:

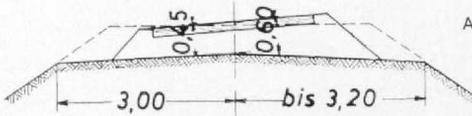


Abb. 1 Querschnitt durch Bahnkörper für einseitige Vollstreckbahnen und zwar in der Kurve mit (Schienenüberhöhung) Schraffierter Teil = eigentliches Planum

Bei sämtlichen Zeichnungen sind die Originalmaße in Metern eingetragen!

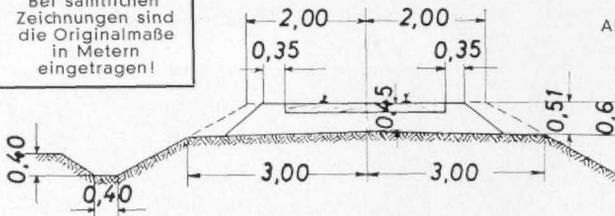


Abb. 2 Bahnkörperquerschnitt bei gerader, einseitiger Strecke

H. W. = Höchster Wasserstand

Abb. 3 So sieht die Angelegenheit bei einer zweigleisigen, geraden Strecke aus.

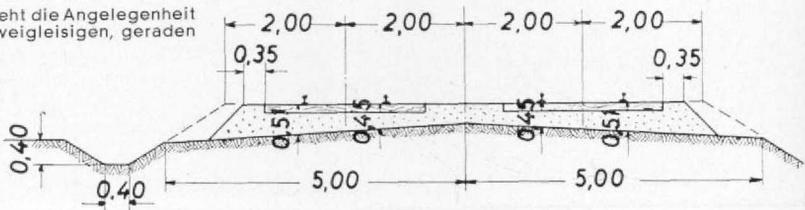


Abb. 4 Das Bahnkörperprofil einer im Bogen verlaufenden zweigleisigen Strecke. Die Schienenüberhöhung richtet sich im Modellbau je nach der gewünschten Schräglage (s. Heft Nr. 15/III S. 537)

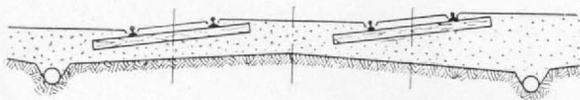
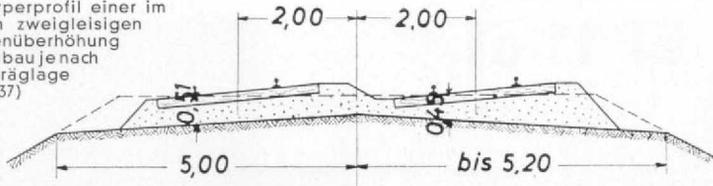


Abb. 5 Jedem Kraftfahrer „bestens“ bekannt: Der Übergang bei Doppelstrecken in Kurven. Noch schlimmer für den Autofahrer, wenn der Überweg zu allem auch noch schräg angeordnet ist.

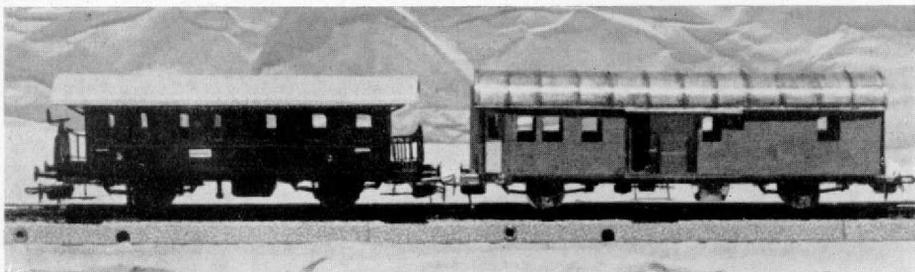
Alle diese Maße gelten für Vollbahnen. Bei Nebenbahnen kann die (gedachte) Kronenbreite von durchwegs 4 m auf 3,50 m, bei Lokalbahnen sogar auf 3 m herabgesetzt werden.

Bahngräben, wie sie in den Abb. 2 und 3 mit eingezeichnet wurden, haben den Zweck, das Grundwasser vom Bahnkörper abzuleiten. Bei regelrechten Dämmen ist nur ein Bahngraben erforderlich, und zwar an der Bergseite. Liegt der Bahnkörper jedoch in einem Geländeeinschnitt oder nicht höher als 50 cm über dem Gelände, so sind an beiden Seiten Bahngräben anzuordnen. Die Breite der Gräben richtet sich wiederum nach der Menge des abzuführenden Wassers. Es steht uns also frei, auch in diesem Punkt einige „Variationen“ vorzusehen, um eine Gelegenheit zu haben, einem Laien einen zwei-stündigen Vortrag auch über dieses Kapitel zu halten.

Böschungen: Die Regelneigung beträgt „in der Regel“ regelmäßig 1:1,5, „außer der Regel“ für die Schotterbettung (wiederum regelmäßig) 1:1,25, was uns aber nicht anzufechten braucht, weil es auf diesen winzigen Unterschied bei unseren Gleis-

körpern wirklich nicht ankommt. Abweichende Böschungsneigungen — und das ist auch für uns wieder von Interesse! — sind zulässig, wenn diese durch die Art des Aufschüttmaterials nicht zu umgehen oder durch geologische Verhältnisse (Felseinschnitte u. dgl.) gegeben sind.

So das wär's! Nur noch einen kleinen Hinweis: das abgeschragt gezeichnete Planum kann im Modellbau selbstverständlich ein ebenes Brett sein, auf das wir unsere landläufigen Gleisbettungskörper aufleimen. Wie die Ueberhöhungen der Außenschiene bei gleisüberhöhten Kurven auszubilden sind, wurde bekanntlich in Heft 15/III ausführlich aufgezeigt, sodaß ich an dieser Stelle nicht nochmal darauf einzugehen brauche (weil der betreffende Artikel sonst zum zweitenmal gedruckt werden würde und viele Leser meinen Körper die Böschung hinunter in den Bahngraben rollen würden, was ich 1. nicht gerade gern hätte und 2. nach der BO sicher ganz bestimmt! — strafbar wäre!)



Unser Ciuv 24/35 (aus Heft 2/III) neben einem Sonderwagen aus der „Waggonfabrik Schiff“ Innsbruck. Trotz „Schuhgröße 16,5“ ist der Baumaßstab 1:80. Unterbau und Dach: Weißblech; Wagenkasten und Inneneinrichtung: Sperrholz.