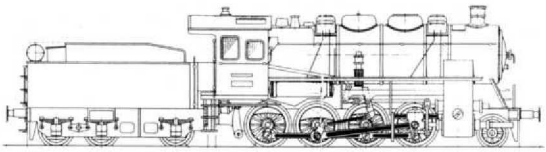
12/86 Dezember • ISSN 0723-3841
38. Jahrgang • DM/sFr 6,50
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA

Miniaturbahnen

Seite 60
Vielen Touristen wohlbekannt ist die Bayerische Zugspitzbahn, kurz BZB genannt. Lothar Weigel stellt sie unter dem Modellbahn-Aspekt vor.

Seite 81
Die 56.20, in der Gunst von Eisenbahnfreunden schon immer an vorderer Stelle zu finden, war schon öfter Gegenstand von MIBA-Abhandlungen (BZ in 15/62). Klaus Dieter Elias baute sie aus einer Roco-58.



MEINE ANLAGE

„Italo-Western": Die Tall Pine Rail Road (H0) 26
Modellbahn in der Vitrine – Baugröße 0! (4) 71

REVUE DER ANLAGEN

Steinkohle aus Zeche Edith 34
Justin + Orbex als Initialzünder 38
Erzbergbau im Hessischen 40

ANLAGEN-PLANUNG

Zeche im hessischen Erzbergbaugebiet 43
Mit der BZB durchs Werdenfelser Land:
Die Bayerische Zugspitzbahn (1) 60

SELBSTBAU

Gms 35 aus Glmhs 50:
Eine Erweiterung des Spur-0-Güterwagenparks 16
Greifbare Straßenbahn 52
56.20 aus Rocos 58 81

VORBILD

Mit Bellingrodt im Brohltal 25

NEUHEITEN-MAGAZIN

Neue Kataloge 20
Vollmer-Wasserturm 46
Beschriftung für den „Blauen Enzian" 46
Rheinischer Bauernhof von Revell 46
„Spantenwagen" von Klein-Modellbahn 46
Alle Kibri-Neuheiten 1986 ausgeliefert 47
Eaos von Kleinbahn 47
Kohlenlagerschuppen von Hapo 47
71 in H0 von Weinert 51
Schweizer Berghäuser von Wabu 51
Spannprofi für H0 51
D + W-Bäume im MZZ-Vertrieb 51

MESSEN + AUSSTELLUNGEN

Hannover + Luzern 1986 48
Weihnachten in Salzburg 70

PRÜFPROTOKOLL

Ein Schweizer aus Italien kommt auf den
deutschen Markt: Limas TEE „Gottardo" in H0 14
Die „badische 75" als N-Modell von Arnold 68

JUGEND MIBA

Samstag in Nieder-Ramstadt/Traisa 22
Ich hätt' da mal 'ne Frage 23
JUGEND MIBA-Dreikampf 23

FOTO-PREISRÄTSEL

Nr. 7: Wo wurde diese Lok fotografiert
und wann wurde sie ausgemustert? 13

EISENBAHN-SPIEL

1830 12
Rail 12

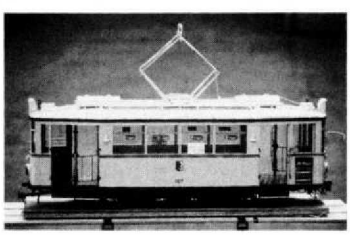
NICHT NUR AM RANDE

Preise, Preise . . . Handelsspannen 83

RUBRIKEN

Zur Sache 9
Panorama 10
Termine 21
Leser-Diskussion 21
Neue Bücher 24
Impressum 82
MIBA intern 82

Seite 26
„Italo-Western" ist der Titel der Geschichte über eine amerikanische Anlage, die in Italien entstand.



Seite 52
Ein handfestes, quasi greifbares Modell eines Straßenbahn-Triebwagens schuf Michael Tusch in 10jähriger Bauzeit.

Titelbild: Vorbild oder Modell? Diese oft zu Unrecht strapazierte Frage drängt sich bei der Betrachtung unseres heutigen Titelbildes in der Tat auf. Für Gestaltung und Foto dieses winterlichen H0-Dioramas zeichnet denn auch kein Geringerer als Super-Modellbauer René-Charles Keromnes verantwortlich.

Vom deutschen Wesen

Ein Italiener baut eine amerikanische Modelleisenbahn. Ein Franzose gestaltet das Titelfoto einer deutschen Modellbahnzeitschrift als SNCF-Motiv. So geschehen und zu sehen in dieser Ausgabe 12/86; und wenngleich wir nicht zum ersten Mal zum all- und gegenseitigen Blick über die Grenzen einladen, hat es damit heute doch seine besondere Bewandtnis. Nicht ohne Grund erinnern wir wenige Tage vor dem Weihnachtsfest an eine Eigenschaft, die bei den Anhängern unseres Hobbys mehr Gewicht haben sollte als alle anderen Fertigkeiten zusammen: gegenseitige Toleranz. Und die beste Voraussetzung zur Erlangung dieser Eigenschaft ist, sofern man nicht von Geburt an damit gesegnet wurde, noch immer das gegenseitige Kennenlernen, um Meinungen, Ansichten und Neigungen des anderen besser zu verstehen. Warum dies hier und heute?

Wie schon im Jahr zuvor ergreifen wir die jahreszeitlich passende Gelegenheit, um in die „Stimmungslage der (Modellbahn-) Nation" hineinzuhören. Und hier, so will es zumindest scheinen, haben sich die linden Frühjahrslüftchen über ein Sommergewitter hinweg zu schweren Herbststürmen aufgepustet; bevor es zu einem winterlichen Orkan kommt, sei an einiges erinnert. Was wir mit unseren klimatischen Metaphern meinen? Sie gelten ein weiteres Mal der Modul-Diskussion, genauer gesagt, der Norm-Diskussion. Barsinghausen oder FREMO? Ein- oder zweigleisig? Ja zum T . . ., pardon, warum um alles in der Welt muß denn auch das noch genormt werden? Werden alle in der Welt verstehen, daß man mit deutscher Gründlichkeit ohne jede Not – die bei Radsätzen oder Kupplungen zweifelsohne vorhanden war und ist – eine theoretische Vereinheitlichung festschreiben möchte, deren praktischer Nutzwert durch nichts bewiesen ist? Laßt doch die beiden und ruhig auch noch einige weitere friedlich koexistieren; es werden sich schon gleich und gleich zusammenfinden. Wenn nicht: „Irren ist menschlich" sagte der Igel und stieg von der Klobürste. Lieber diese Vorstellung als die einer von Flensburg bis Freilassing reichenden Modul-Anlage, die sich irgendwo in Franken mit der von Forbach nach Freyung kreuzt. Wer normt das Kreuzungsstück mit seinen vier Anschlüssen?

Woran wir erinnern wollten? An einen schon häufig zitierten Satz, der indes immer wieder in Vergessenheit zu geraten droht. Rufen wir ihn uns in den Sprachen der eingangs erwähnten Hobby-Kollegen und -Länder einmal wieder ins Gedächtnis:

il modellismo ferroviale è divertente
model railroading is fun
le train miniature, c'est passionnant
Modellbahn macht Spaß.

mm

Faller für Bonn

Jedes Jahr findet zur Vorweihnachtszeit in der Landesvertretung in Bonn eine Ausstellung statt, bei der sich Firmen aus Baden-Württemberg präsentieren. In diesem Jahr wird Faller aus Gütenbach das ausstellende Unternehmen sein. Vom 10.–21. 12. 1986 wird dem interessierten Publikum ein Querschnitt des umfangreichen Produktionsprogrammes anhand von liebevoll gestalteten Schauanlagen und Dioramen gezeigt. Aufgelockert wird die Präsentation durch informative Bilddokumentationen, die den 40jährigen Werdegang des Unternehmens und die Entstehung eines Modells (vom Original bis zum fertigen Produkt) darstellen. Den Auftakt bildet ein Eröffnungsabend, zu dem 600 geladene Gäste erwartet werden. In den folgenden Tagen ist die Präsentation für jedermann zugänglich. Neben Faller wird auch die Firma Steiff (Knopf im Ohr) ihre Produkte zur Schau stellen. Zu finden ist die Ausstellung in der Schlegelstr. 2 in 5300 Bonn 1.

Neues von der Pt 2/3

In MIBA 9/86 veröffentlichten wir an dieser Stelle einen Aufruf, die in Österreich vor sich hinrostende Pt 2/3 zu retten. Die Resonanz darauf war durchaus befriedigend. Der Senior-Chef der Brenner + Brenner Dampflokgesellschaft in Wien ließ z. B. verlauten, er würde vielleicht einmal dafür eintreten, die Maschine vom Sockel zu holen und eventuell für einen Einsatz innerhalb Österreichs aufzuarbeiten. Auch könnte mit Unterstützung durch B + B zumindest eine zeitweise Unterstellmöglichkeit gefunden werden. Wer an der Erhaltung der Lok interessiert ist, setze sich mit H. Strasser, Schafgasse 33, 6082 Mörfelden 1, in Verbindung.

Regio-S-Bahn für Basel

Die Schweizer Stadt Basel grenzt an Frankreich und die Bundesrepublik, dadurch kommt es zu Vernetzungsproblemen im Schienenverkehr. Zollformalitäten und Währungsschranken sind dafür mitverantwortlich. Um den Reisezugverkehr zu erleichtern, haben SBB, SNCF und DB beschlossen, ein sogenanntes Regio-S-Bahn-System ins Leben zu rufen. Die Realisation wird voraussichtlich erst im nächsten Jahrtausend stattfinden können. Am 3. 9. 1986 konnte man zwischen Basel-Lörrach und Basel-Mulhouse einen internationalen Probezug sehen. (Foto: Rolf Ronner)

Druckfehlerteufel hat zugeschlagen

In MIBA 10/86 muß der Wohnort des Autors von „Unbeschrankte Bahnübergänge" (S. 47) nicht Plattling, sondern **Palling** heißen. Wir bitten den Fehler zu entschuldigen.

Hohe Auszeichnung für BD-Präsident

Aus der Hand von Dr. Reiner Gohlke, Vorstandsvorsitzer der Deutschen Bundesbahn, erhielt der Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, Dr.-Ing. E.h. Horst Weigelt, im Auftrag des Bundespräsidenten das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Bei der Würdigung der Leistungen und Verdienste Weigelts hob Dr. Gohlke seine erfolgreiche Arbeit als Präsident der nordbayerischen Bundesbahndirektion hervor. Seit 1979 nahm Dr. Weigelt entscheidende Strukturprobleme mit positiven Ergebnissen in Angriff; dazu zählen neben dem Ausbau der Hauptstrecken, der Erweiterung des Containerbahnhofs und der Umgestaltung des Rangierbahnhofs auch Planung und Bau der Nürnberger S-Bahn. Weiter ist es seinem Engagement zu verdanken, daß das Jubiläumsjahr 1985 als voller Erfolg verbucht werden konnte. (Foto: DB)

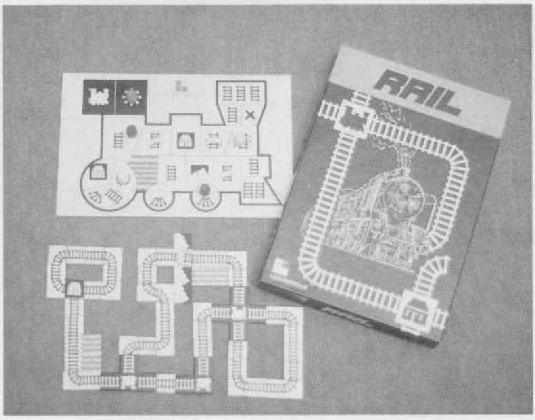
Rail: Wer schafft das optimale Netz?

Wer den blau/orangefarbenen Karton in den Händen hält, sollte sich nicht täuschen lassen: Das Produkt kommt nicht aus Salzburg, sondern aus Bordeaux. Enthalten sind: 1 Spielbrett in Form einer stilisierten 2′ A-Dampflok, 6 verschiedenfarbige Spielsteine, 214 Schienenkarten und 52 Sonderkarten (die Bahnhöfe und Haltestellen, Gebirge und Seen sowie Schienennetzverbindungen darstellen) und natürlich das Spielregelheft.

Wenn der Karton also keine Lok oder Waggon enthält, was kann man dann damit anfangen? Also der Reihe nach: Jeder Mitspieler erhält einen Spielstein und sucht sich seinen Heimatbahnhof heraus. Dieser wird auf dem als Spielfläche dienenden Tisch plaziert. Nun setzen alle Mitspieler ihren Spielstein auf das schwarze Lokfeld des Spielbretts und ziehen nacheinander von dort auf die benachbarten Felder. Dadurch erhält man das dem Symbol entsprechende Streckenkärtchen und muß es, wenn es sinnvoll ist, an die eigenen Strecken anbauen, oder aber – wenn es nicht gefällt – dem Gegner in den Weg legen. Das Spiel ist beendet, wenn ein Spieler sämtliche eigenen Bahnhöfe und Haltestellen (entgegen der Vorbilddefinition mit 3 abgehenden Strecken) mit der erforderlichen Zahl von Anschlüssen verbunden hat. Jetzt wird die Anzahl der in Gleisverbindungen verlegten Gleiskärtchen ermittelt. Der Spieler, der die meisten Punkte gesammelt hat, ist Gewinner – und das muß beileibe nicht derjenige sein, der sein Netz als erster vollendet hatte!

Spielcharakterisierung: taktisches Legespiel

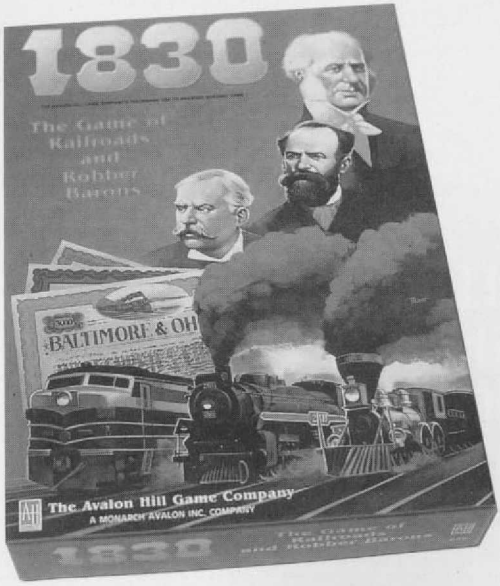
Spielregeln: gut verständliche deutsche Regeln, leider mit mehreren Rechtschreibfehlern verunziert.



Spieldauer: ½ bis 3 Stunden

Spielteilnehmer: 2–6, ab 8 Jahren

Wertung: Für ca. 50,– DM erhält man ein gutes Spiel mit vielen möglichen taktischen Varianten. Um als Sieger die Spielrunde verlassen zu können, muß man ständig die Situation auf dem Spielbrett und auf dem Tisch im Auge behalten: Wo auf dem Spielbrett befinden sich die Spielsteine der Mitspieler? Welche Strekkenkärtchen können sie von dort aus neu erhalten? Welches Kärtchen verhilft ihnen zum Sieg? Wie verhindere ich das, und wie vollende ich am besten und schnellsten mein eigenes Netz? Da kein Spiel wie das vorherige verläuft, bleibt der Spielreiz bestimmt lange erhalten.



1830 – ein amerikanisches 1829

Alles klar? In Heft 2/85 ist ausführlich das Spiel „1829" – Bau von Eisenbahnlinien in England und Aktienhandel – beschrieben worden. In diesem Jahr erschien nun in den USA „1830" (das ist das Geburtsjahr der amerikanischen Eisenbahnen). In diesem Spiel wird im Nordosten der USA und im Südosten von Kanada die Pionierzeit der dortigen Eisenbahn nachvollzogen. Gegenüber der englischen Variante ist, bei sonst fast gleichen Spielregeln, dem Aktienhandel mehr Bedeutung beigemessen, und es wird mit erheblich härteren Bandagen gekämpft. Fazit:

1829 – ein Spiel für englische Gentlemen im Geschäftsleben
1830 – ein Spiel für amerikanische Businessmen.

Detlev Hagemann

Bezugsquellennachweis: Das Spiel, Rentzelstraße 4 2000 Hamburg 13

Foto-Preisrätsel Nr. 7:

Wo wurde die Lok fotografiert – und wann wurde sie ausgemustert?

Für die weihnachtlichen Muße-Stunden – so es diese tatsächlich geben sollte – haben wir diesmal ein Rätselfoto herausgesucht, das nur auf den ersten Blick „kindereinfach" zu entschlüsseln ist. Um welche Lok es sich hier handelt, dürfte indes nicht allzu schwer herauszufinden sein, wenngleich wir die Betriebsnummer zwecks Erschwerung der Wahrheitsfindung unkenntlich gemacht haben. Auf jeden Fall war von dieser Maschine – im Großen wie im Kleinen – schon öfter in der MIBA die Rede (und Abbilde). Intime Kenner ihrer nur 16jährigen Biografie werden in diesem Heft ein weiteres Bezugsbild entdecken; uns dieses auch noch mitzuteilen, läßt zwar den betreffenden Leser in unserer fachlichen Hochachtung, nicht jedoch seine Gewinnchancen steigen. Für diese ist die exakte Beantwortung der zwei Fragen relevant, wobei wir mit dem Ausmusterungs-Zeitpunkt das genaue Datum der entsprechenden Verfügung meinen. Wohlan denn! Wie immer ist der Rechtsweg ausgeschlossen; wie immer gibt es einen Einsendeschluß, es ist der

15. 1. 1987

(Poststempel), und wie immer gibt's etwas zu gewinnen: Unter den Einsendern richtiger Lösungen verlosen wir

10 Exemplare MIBA MODELLBAHN PRAXIS 7 „Supern, Altern und Verbessern".

Die Vertriebsabteilung informiert:

Wir haben für alle MIBA-Leser eine erfreuliche Nachricht: **Der Preis für das Heft (auch im Abonnement) bleibt auch 1987 unverändert!** Zumindest gilt dies so lange, bis durch außerordentliche Faktoren (Druckkosten, Lithokosten) eine Korrektur notwendig wird.

Ihre Vertriebsabteilung

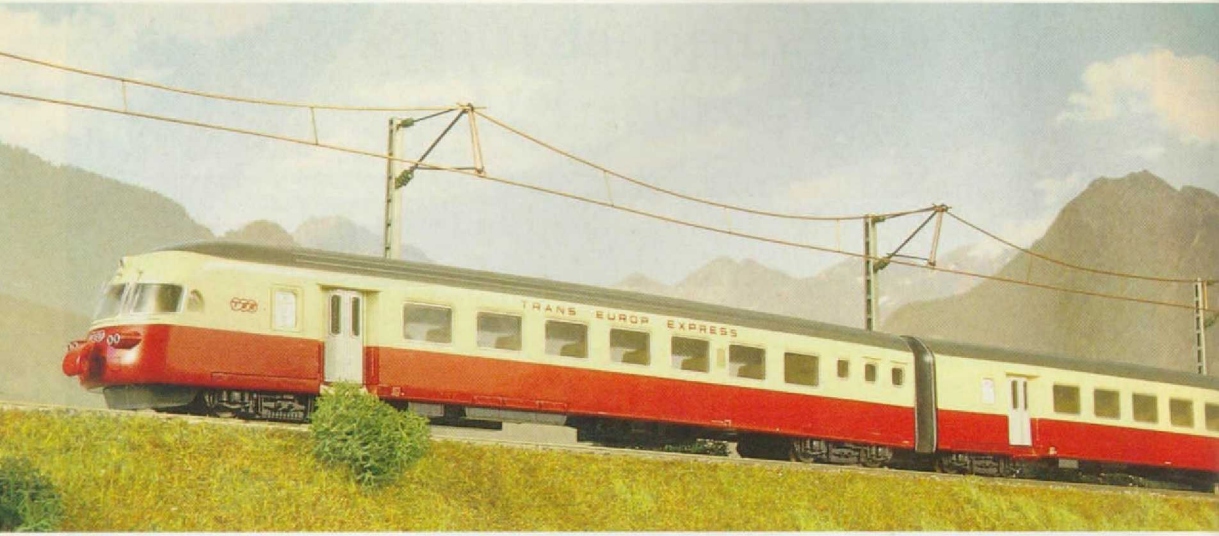


Bild 1. Detaillierung, Farbgebung und Beschriftung des vierteiligen Triebzuges sind sehr gut getroffen; die Scheibenwischer an den Führerständen werden extra angesetzt.

Ein Schweizer aus Italien kommt auf den deutschen Markt:

Limas TEE „Gottardo" in H0

Modellgewicht: *4teiliger Zug insgesamt 1065 g, Motorwagen einzeln 473 g*
Anfahrspannung: *ca. 5 V*
Mindestgeschwindigkeit: *8,5 km/h = 0,027 m/s*
Höchstgeschwindigkeit bei 12 V: *135 km/h = 0,431 m/s*
Maximal befahrbare Steigung: *10 %*
Radsatz-Innenmaß: *14,3 mm*
Spurkranzdicke: *0,8 mm*
Spurkranzhöhe: *1,15 mm*
Antrieb: *Von dem im Motorwagen in Fahrzeugmitte befindlichen DC-Motor mit dreipoligem Anker werden mittels Gelenkwellen, Schnecken- und Stirnradgetrieben jeweils die äußeren Achsen der beiden Drehgestelle angetrieben. Ein Radsatz ist mit Gummi-Haftreifen belegt. Auf beiden Wellenenden des Motors sind Schwungmassen aus Messing mit den Maßen 13 mm Ø x 15 mm Länge angebracht. Die Schnecken (Modul 0,5, 2gängig) bestehen aus Messing, die Schnecken- und Stirnräder aus verschleißfestem Kunststoff; die Getriebe sind verschmutzungssicher gekapselt.*
Laufeigenschaften und Fahrgeräusch: *Mit dem SBB-TEE-Zug wird von Lima nunmehr ein Modell angeboten, welches hinsichtlich Antriebskonzeption und Laufeigenschaften als vorbildlich zu bezeichnen ist. Im gesamten Regelbereich ist der Fahrzeuglauf gleichmäßig, ausgewogen und taumelfrei; das Antriebsgeräusch ist sehr gering. Die gesamte Gleisgeometrie der Testanlage mit Weichen der verschiedensten Form wurde sicher befahren. Die beiden Schwungmassen verleihen dem Zug aus voller Fahrt (12 V Spannung) bei Stromunterbrechung einen Auslauf von ca. 10 cm. Der Dauereinsatz von einer Stunde bereitete keinerlei Schwierigkeiten.*
Kleinster befahrbarer Radius: *358 mm*
Stromabnahme: *Seinen „Saft" (ein Potential) bekommt der Antrieb von den Rädern der vorderen Drehgestelle der beiden Triebköpfe (insgesamt 4 Räder) und von sämtlichen Rädern einer Seite beim Motorwagen. Der Abgriff erfolgt bei den Treibachsen durch Federstahldrähtchen, die in mit Rillen versehene Radansätze (hinter den Rädern) eingreifen, und bei den antriebslosen Achsen durch Achsschleifer aus Bronzeblech. Durch die lange, auf viele Abnahmepunkte verteilte Stromabnahme ergibt sich ein sehr sicherer Betrieb. Stoppgleise müssen entsprechend der Zuglänge (plus Auslauf) bemessen sein!*
Ballastgewichte: *Das Antriebs-Chassis besteht aus Metall-Druckguß, in die Böden der „Mitläufer" sind Blechstreifen eingelegt.*
Beleuchtung: *Die Dreilicht-Spitzensignale sind fahrtrichtungsabhängig beleuchtet, rückseitig wird auf rotes Zugschlußsignal umgeschaltet. Die Beleuchtung ist schon bei geringer Geschwindigkeit erkennbar. In die Führerstände kommt es etwas zur Streulichtabstrahlung, was aber nicht weiter stört. Die Fahrzeuge sind für den Einbau von Innenbeleuchtung vorbereitet.*
Pantographen: *Entsprechend dem Vorbild ist der Motorwagen mit 4 Dachstromabnehmern ausgerüstet. Die 4 Scherenstromabnehmer bestehen aus Kunststoff-Spritzteilen und Stahldraht. Sie sind ihrer Vorbildbauart nachempfunden und fungieren als reine Attrappen. Die Federung ist so „müde", daß sie kaum den Bügel in aufgestelltem Zustand halten kann; ein Oberleitungsbetrieb ist serienmäßig nicht vorgesehen. Ein Nachrüstsatz hierfür soll jedoch lieferbar sein.*
Kupplungen: *Die Kupplung der Fahrzeuge untereinander erfolgt durch Rastkupplungen aus Stahlblech, mit denen gleichzeitig auch die Übertragung des einen Fahrstrompotentials von den Steuerwagen zum Antrieb erfolgt. Gekuppelt wird durch Zusammenschieben der Fahrzeuge auf einem geraden Gleisstück. Das Entkuppeln ist nur durch Herausnehmen in vertikaler Richtung (nach oben) oder durch leichtes Kippen des zu entkuppelnden Fahrzeugs*

Maßvergleich (Maße in mm)	Vorbild	1 : 87	Modell
Wagenkastenlänge			
Triebköpfe:	25 200	289,6	286
Motorwagen:	24 200	278,1	273,5
Zwischenwagen:	23 900	274,7	270
Wagenkastenbreite:	2 840	32,6	32,6
Höhe:	4 000	46	46
Drehzapfenabstand:			
Steuer- u. Zwischenwagen:	18 300	210,3	210
Motorwagen:	17 000	195,4	195
Drehgestellachsstand:			
Steuer- und Zwischenwagen:	2 700	31	31
Motorwagen:	3 800	43,7	43,5
Treibraddurchmesser:	1 110	12,8	11,5
Laufraddurchmesser:	940	10,8	10,5

Vorbilddaten:
Betriebsnummern: RAe 1051–1054 Indienststellung: 1961
Achsfolge der Triebdrehgestelle: A-1-A
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Hersteller: SIG Neuhausen am Rheinfall/Masch.-Fabrik Oerlikon Zürich
Besonderheiten: Die elektrische Ausrüstung ist für die in Europa vorkommenden Bahnstromsysteme ausgelegt (Gleichstrom 1,5 kV; Gleichstrom 3 kV; Wechselstrom 16⅔ Hz, 15 kV; Wechselstrom 50 Hz, 25 kV). Der Einsatz erfolgt als TEE „GOTTARDO" bzw. als TEE „TICINO" zwischen Zürich–Gotthard–Mailand (293 km). Bis zum Einsatz des TGV waren die Züge auch zwischen Mailand – Simplon – Paris (822 km) als TEE „CISALPIN" planmäßig eingesetzt. Seit 1984 werden nunmehr zwischen Bern und Lausanne Anschlußzüge zur TGV-Verbindung Lausanne–Paris gefahren.

möglich. Bei richtiger Höhenjustierung (wenn's hier nicht stimmt, kommt es unweigerlich zu Zugtrennungen) sind die recht robusten Kupplungen betriebssicher. Beim Zusammenstellen des Zuges ist zu beachten, daß Steuer- und Motorwagen jeweils ein unterschiedliches Potential erhalten (die Stromabnahme erfolgt ja bei den Fahrzeugen nur einseitig), da sich sonst natürlich absolut nichts tut, d.h. der Zug bleibt stehen. Stirnseitig sind Scharfenbergkupplungen nachgebildet.

Gehäusebefestigung: *Die Gehäuseteile sind durch Nokken-Rastverbindungen befestigt. Die Demontage geht nur unter Zuhilfenahme eines Schraubenziehers mit dem üblichen Hebeln und Spreizen – eine problematische Angelegenheit, von der (wenn vermeidbar) man die Finger lassen sollte! Das Zusammenfügen geht dagegen ohne nennenswerte Schwierigkeiten.*

Detaillierung: *Wie von den anderen Lima-Triebwagenzügen gewohnt, so sind auch bei diesem Modell die Vorbildeinzelheiten bestens wiedergegeben. Ganz besonders hervorzuheben sind die filigran durchbrochenen und gesondert anmontierten Abdeckgitter auf dem Dach des Motorwagens. Dagegen wirkt die Dachleitung, die mit den Isolatoren aus einem Kunststoff-Spritzteil besteht, etwas zu grob. Zu kritisieren sind auch die nicht in Radebene befindlichen Bremsklötze bei den ansonsten gut gestalteten Drehgestellen. Die Fahrzeuge (bis auf den Motorwagen) besitzen Inneneinrichtung, die Fenster sind glasklar, plan und exakt eingepaßt. Durch aufsteckbare Übergangsblenden (Gummibalgnachbildungen) ergibt sich ein geschlossenes Zugbild. Wenngleich hinsichtlich der Blendenführung – wegen zuviel Führungsspiel hängen sie nicht immer in der korrekten Position – sicher noch Verbesserungen möglich sind, so bedeutet schon die jetzige Lösung einen gewaltigen Schritt in die richtige Richtung und man sieht, daß Lima bestrebt ist, mit den anderen Anbietern gleichzuziehen. Die wegen der Modellbahnradien unumgänglichen Rahmenausschnitte im Bereich der Drehgestelle können für Vitrinenmodelle mit beiliegenden, einsteckbaren Füllstücken geschlossen werden. Ein weiteres Novum: winzige Scheibenwischer aus Kunststoff für die Führerstände zur Selbstmontage. Des weiteren gibt es einen Satz Zuglaufschilder (Kunststoff-Steckschilder) wahlweise für den „GOTTARDO" oder den „CISALPIN". Die Wagenkästen der Steuer- und des Zwischenwagens waren bei unserem Testexemplar etwas verzogen (durchgebogen), wie die Kontrolle mit einem Lineal bestätigte.*

(Weiter auf Seite 19)

Bild 2. Blick auf die Dachpartie des Motorwagens; die Abdeckgitter sind durchbrochen und gesondert eingesetzt.