

lich. Abnutzungsspuren beim wiederholten Ein- und Auspacken werden durch eine den Wagen umhüllende Kunststofffolie verhindert.

Kleine Fächer am rechten Verpackungsrand enthalten Zurstteile und die üblichen Standard-Bügelkupplungen für den NEM-Schacht.

### Die Modelle

Bezüglich des deutschen Packwagens Dms<sup>905.0</sup> (Bilder 8+9) mit Heimatbahnhof «Frankfurt (Main)» verweise ich auf den Beitrag in LOKI 2014/11 «Expressgut – Fracht im Rei-

sezugtempo unterwegs». Das Augenmerk soll hier den Liegewagen der FS gelten (Bilder 10–15).

### Farbegebung und Beschriftung

Auf Anhieb gefallen die Liegewagen. In allen Merkmalen wird das klimatisierte Vorbildfahrzeug im Modell wiedergegeben. Keine Kritikpunkte gibt es an der Lackierung oder der mehrfarbigen Beschriftung (Bild 16). Sämtliche Farbübergänge, selbst an den Ecken der Wagen, sind trennscharf lackiert (Bild 17). Die Anschriften können mit Hilfe einer Lupe gelesen werden. Auch

der beim Vorbild vorhandene Hinweis auf den Status des Liegewagens im Hinblick auf noch freie Plätze («cuccette libere»/«cuchettes libres»/«Freie Liegepläetze») ist lesbar.

Im Bereich der Schürze erlauben Ösen ein Verzurren des Fahrzeugs auf einer Fähre. Nachzugverbindungen nach Sizilien gibt es bis heute. Weitere Ösen für den Bereich um die Drehgestelle liegen zum Ankleben dabei. Dies kommt aber nur für Vitrinenfahrzeuge in Frage. Ohne geklebte Ösen sind die Wagen bis zu einem Mindestradius von 450 mm einsetzbar.



Bilder 10 + 11 Gang und Abteilseite des FS Bc 61 83 50-70 314-6.



Bilder 12 + 13 Gang und Abteilseite des FS Bc 61 83 50-70 493-7.