



Italienischer Dampftriebwagen FS Reihe 60

Baujahr ab 1907 Bis Ende der 1930er-Jahre im Einsatz Dunkelgrüne Ursprungs-Farbgebung



3er-Set: »Carro Automotore«

Baugröße **N** 1:160



Dampftriebwagen mit Gepäck- und Postabteil FS Reihe 60 (dunkelgrün)

4-Achs-»Centoporte»-Wagen 3. Klasse FS Serie Cz 36 000 (dunkelgrün)

3-Achs-»Centoporte»-Wagen 3. Klasse FS Serie Ciy 34 000 (dunkelgrün)



FS Gr. 60

Feinste Qualitäts-Handarbeits-Messing-Modelle in limitierter einmaliger Kleinstserie

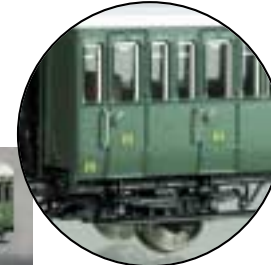
Modellausführung: Lok: Fahrwerk und Aufbau vollständig in Messing. Antrieb durch Faulhaber-Motor auf zwei Antriebsachsen. Feinste Nachbildung der Heusinger-Steuerung. NEM-Kupplungsschacht auf der Gepäckabteilseite des Fahrzeugs. Für die Stirnseite liegt eine auswechselbare Kupplungshaken-imitation bei. Dunkelgrüner Wagenkasten. Die Wagen sind mit NEM-Kupplungsschächten, N-Standardkupplungen und Kurzkupplungs-Kinematik ausgerüstet. Radsätze mit 0,5 mm Spurkränzen. Gleisradien ab 22 cm befahrbar. Gehäuse aus Messing. Die filigranen, einzeln (!) eingesetzten Türgriffe, Trittbretter, Griffstangen, Gestänge, feinst geätzte Fensterrahmen etc. sind wohl das Maximum, was in der Baugröße N technisch und handwerklich an Detailtreue in Metallbauweise machbar ist. Und das alles bei höchster mechanischer Stabilität. Präzision, die auch in der Lupenansicht keine Wünsche offen lässt!



»Cubo«

Italienischer Dampftriebwagen mit Gepäck- und Postabteil FS Reihe 60

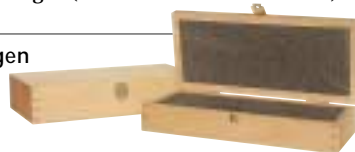
Ab 1907 von der italienischen Staatsbahn in 85 Exemplaren für leichte lokale Personenzüge und Nebenbahnen beschafft (Fahrzeugnummern 601-685). Höchstgeschwindigkeit ca 45 km/h. Einige dieser Loks wurden von Maffei in München gebaut. 16 Exemplare wurden ab 1911 in B-gekuppelte Kastendampflokomotiven Reihe 800 (800.001-800.016) umgebaut, wahrscheinlich, um auch den Einsatz auf Strecken zu ermöglichen, die keine Wendeeinrichtungen für Loks besaßen. 53 Exemplare wurden am Ende ihrer Laufzeit zu Heizwagen (Serie Vicr 808.200 - 808.252) umgebaut.



Kastendampflok FS Reihe 800» cubo«

Entstanden ab 1911 durch Umbau aus Dampftriebwagen der Reihe 60 durch Entfernen des Gepäck- und Postabteils in die markante Würfelform, woher die Lok auch ihren Spitznamen »cubo« erhielt. Einige dieser Maschinen waren noch bis Mitte der 1960er Jahre im Regeldienst auf Nebenlinien eingesetzt. Ein Museums-Exemplar soll heute noch in Italien vorhanden sein. (Lok Nr. 800.008, FS MUSEO FERROVIARIO DI PIETRARSA, Napoli. Schwarzes Gehäuse. Techn. Eigenschaften des Modells ansonsten wie Dampftriebwagen Reihe 60.

Lieferung in hochwertigen Massivholz-Kassetten mit individueller Seriennummer und Zertifikat.



FINE SCALE MÜNCHEN
Exclusive Kleinstserien-Eisenbahnmodelle

Die Modelle aus dem Hause FINE SCALE MÜNCHEN sind begehrte Sammlerobjekte und werden in limitierter Stückzahl einzeln in Handarbeit hergestellt.
Bitte reservieren Sie rechtzeitig Ihr Exemplar!

Italienischer Dampftriebwagen FS Reihe 60, Kastenlok FS Reihe 800^{II} »cubo«



Dampftriebwagen FS Reihe 60, Kastenlok FS Reihe 800^{II} »cubo«, 3-Achs- Centoporte-Wagen. Fotografiert auf "variablen Mini-Dioramen"-Elementen. Beschreibung und Tipps zum Bau solcher frei aufstellbaren Dioramenelemente siehe die bisher über ca. 50-seitige, reich bebilderte PDF-Datei: "Tipps ital N-Modellbau, Modellbahnlandschaften und Kleindioramen im südländisch-italienischen Stil". Kostenlos downloadbar von der FINESCALE MÜNCHEN -WEBSITE: www.finescalemuc.de (niedrigaufgelöste Version) sowie in hochaufgelöster Vollversion auf vielen FINESCALE-CDs zu finden. Siehe auch die Informationen zum geplanten FINESCALE Messingbausatz für typisch-italienische Bahn-Zubehörteile, die bisher von keinem anderen Hersteller erhältlich sind.

Ein seltenes Fotodokument:

**Werkshof von J.A. MAFFEI in der Hirschau im Englischen Garten, München 1907,
mit dem auslieferungsbereiten Dampftriebwagen Nr. 674.**

Die fertigen MAFFEI-Loks wurden seit der Anfangszeit des Werks 60 Jahre lang mit einem vielspännigem Pferdefuhrwerk, später mit 2 Straßenlokomotiven durch den Englischen Garten und die Stadt zur Endmontage in die Zentralwerkstätte der Kgl. Bay. Staatsbahn am Marsfeld gezogen (nähe heutiger Donnersberger Brücke, dort befand sich auch das Hauptwerk von KRAUSS, übernahm 1931 MAFFEI), bis 1901 ein Anschlussgleis genehmigt wurde. Im Englischen Garten München steht heute noch eine für den Lokomotivtransport besonders verstärkte Bachbrücke. Das Maffei'sche Eisenwerk Hirschau befand sich kurz vor der Einmündung des Eisbachs in die Isar. Das heutige Tivolikraftwerk, die fast originalgetreu erhaltene Turbinenhalle von Maffei, ist das einzige, was vom Werk übriggeblieben ist. Der Eisbach war der Maffei'sche Werkskanal und Energielieferant, ansonsten im Winter vor der Einführung von Kältemaschinen zum Brechen von Natureis für die Münchener Brauereien genutzt. Bei zugefrorenem Bach mussten Dampfmaschinen die Wasserkraft ersetzen. Kleine Abbildung rechts: Ansicht des TIVOLI-Kraftwerks heute, mit Eisbach.



Historische Vorbild-Fotos