

JAHRGANG 8

JULI 1959

7

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN O 17 · EINZELPREIS DM 6,-





## Wissen Sie schon . . .

● daß in der Volksrepublik China kürzlich die erste Diesellok Chinas das Lokomotivbau-Werk in Dairen verließ? Diese Lokomotive hat 4000 PS und ist mit zwei 2000-PS-Dieselmotoren ausgerüstet. Sie zieht einen Zug von 3500 Tonnen mit 100 km/h. Die neue Diesellok trägt den bezeichnenden Namen „Riesendrachen“.

● daß der bekannte Henschel-Wegmann-Zug, der vor dem Kriege die Strecke Berlin—Dresden befuhr, von der westzonalen Eisenbahn bis vor kurzem noch als Fernschnellzug „Blauer Enzian“ eingesetzt wurde? Der Zug wurde aus dieser Verbindung gezogen, da er bei größerem Verkehrsaufkommen nicht verstärkt werden kann.

● daß der Bau der Wiener Schnellbahn so weit fortgeschritten ist, daß der Teilbetrieb am 1. Juni 1959 auf der Strecke Floridsdorf—Hauptzollamt eröffnet werden konnte?

● daß die sowjetischen Eisenbahnen am Ende des Siebenjahrplanes im Jahre 1965 durch den Einsatz von Diesel- und Elloks so viel Kohle einsparen, daß zum Transport dieser Menge 8 Millionen Wagen bzw. 134 000 Eisenbahnzüge erforderlich wären?

● daß der Transitverkehr zwischen Saßnitz und Trelleborg bereits das Dreifache vom Vorkriegsstand im Jahre 1938 erreicht hat? Schon 1957 wurde mit der Beförderung von mehr als 100 000 Personen und weit über 500 000 Tonnen Fracht zwischen Schweden und der DDR das Doppelte der Vorkriegsleistung überschritten.

## AUS DEM INHALT

Der Handel und die Modelleisenbahn . . . . .	173
A. Weßling	
Meine Heimanlage . . . . .	174
Manfred Hollatz	
Bauanleitung für eine Besandungsanlage . . . . .	175
Hans Köhler	
Ein neues Gesicht für Elloks? . . . . .	175
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt . . . . .	179
Und noch einmal Messemodelle . . . . .	180
Lubos Kotnauer	
Die erste elektrische Eisenbahn auf dem Gebiet der Tschechoslowakischen Republik . . . . .	181
Bernd Eydner	
Wir bauen Formsignale, Teil 2: Der Antrieb . . . . .	182
Bist du im Bilde? . . . . .	188
Heinz Kirchhoff	
Die Kennzeichnung der Dampflokomotiven der Polnischen Staatsbahn (PKP) . . . . .	189
Claus Schwarz	
Kleine Bastelei an der Piko-Weiche . . . . .	190
Eberhard Leupold	
Bauplan für einen H0-Doppelstockgliederzug (Teil 2) . . . . .	191
Die Modelleisenbahn einmal anders . . . . .	193
Modelleisenbahnausstellung in Brno . . . . .	194
Klaus Gerlach	
Personenzuglokomotive T 38 3255 mit Abdampfturbinenriebtender . . . . .	197

Beilage: Normenblätter

### Titelbild

Ein gutes Beispiel für die Verkaufskultur auch im Modelleisenbahnwesen gibt der Kollege Martin Maske vom HO-Warenhaus am Alex in Berlin, der seine Kundschaft fachgerecht berät und bedient. Foto: Schleusener

### Rücktitelbild

Bald werden sie wesentlich zur Modernisierung des innerstädtischen Verkehrs in Berlin beitragen, die neu entwickelten S-Bahn-Züge der DR. Werkfoto

## IN VORBEREITUNG

Bauplan für eine Tenderlokomotive der Baureihe 92 der Deutschen Reichsbahn  
Der Einsatz von Hilfszügen bei der DR  
Gleisplan „Puckstadt“

## BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Heinz Bartsch, Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektromontage Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagsdirektor: Walter Franze. Redaktion: „Der Modelleisenbahner“, Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestraße 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1,- DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. Alleinerwerbungsannahme: DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25-31, und alle DEWAG-Filialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 5; Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2; Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

## Der Handel und die Modelleisenbahn

In der letzten Zeit mehren sich die Klagen von Modelleisenbahnern aus allen Bezirken unserer Republik über das nachlassende Angebot in den Einzelhandelsgeschäften, die Modellbahnartikel führen.

Wir haben uns daher mit diesem Problem näher befaßt und Nachforschungen an verschiedenen Orten angestellt. Es ist tatsächlich so, daß eine ganze Reihe von Industriemodellen verschiedener Hersteller zeitweilig, mitunter sogar monatelang, nicht erhältlich sind. Hierzu zählen z. B. Piko-Weichen, Triebfahrzeuge der Firmen Piko und Gützold u. a. m. Wenn man nun diese Tatsache einmal etwas näher untersuchen will, so erfährt man, daß die angebliche Schuld für den Mangel an diesen Artikeln der eine auf den anderen schiebt. Der Facheinzelhandel klagt mit Recht und beweist uns durch Belege, wie wenig er laut Schlüssel durch das Großhandelskontor zugeteilt bekommt. Das GHK erklärt, die Hersteller würden nicht die vertraglich gebundene Ware liefern und außerdem die Termine nicht einhalten. Die Hersteller wiederum sagen, der Großhandel kaufe zu vorsichtig ein, die Terminverzögerungen seien nur unbedeutend. So setzt sich dies als enger Kreislauf fort. Fakt bleibt, unsere Leser sind die Leidtragenden, indem sie heute manchmal wegen einer Lokomotive wochenlang von Geschäft zu Geschäft laufen müssen, die man vor Jahresfrist noch ohne weiteres bekam.

Nach unserer Ansicht liegt die Ursache für diesen Mißstand bei allen Beteiligten.

Die Hersteller müssen ihrerseits dafür sorgen, daß ihre Erzeugnisse kontinuierlich dem Handel zugeführt werden. Es gibt weiterhin Beispiele in unserer Republik, daß Hersteller schon seit Monaten in unserer Fachzeitschrift Modellbahnartikel offerieren, die bisher so gut wie gar nicht im Einzelhandel zu bekommen waren. Dieses verärgert in letzter Konsequenz nur den Kunden.

Auch die Staatliche Plankommission muß in ihrer zuständigen Fachabteilung die Aufmerksamkeit darauf richten, daß das Angebot der Nachfrage gerecht werden kann. Ohne Übertreibung kann man doch sagen, daß unsere Modellbahnerzeugnisse in den letzten Monaten den Anschluß an das Weltniveau in ihrer Qualität erreicht haben. Warum soll dies nicht auch in relativ kurzer Zeit für die Quantität zutreffen? Außerdem sollte man bei aller Exportfreudigkeit unserer Erzeugnisse der Modellbahnindustrie seitens des DIA und der Staatlichen Plankommission auch daran denken, daß unsere Jugend und darüber hinaus viele technisch interessierte Menschen die Modelleisenbahn zu ihrer fachlichen Weiterbildung benötigen und der Bedarf im Lande gedeckt wird. Die Zahl der Modelleisenbahner in der DDR geht bekanntlich in die Zehn-

tausende; diese Zahl ist in den letzten Jahren ständig gestiegen, weil die Menschen jetzt mehr und mehr Geld für Kulturwaren erübrigen können als früher. Eine natürliche Folge der wirtschaftlichen Entwicklung in unserer DDR, dem man sich auch in jeder Hinsicht anpassen muß.

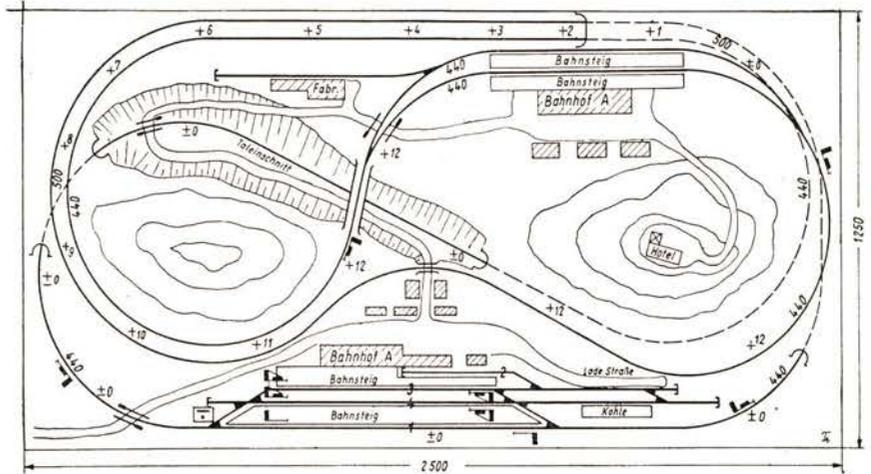
Der Großhandel für seine Seite hat alles daranzusetzen, die Modelleisenbahn nicht als Spielzeug schlechthin und damit nur als ein Saisongeschäft zu betrachten, er muß vielmehr für ständig gefüllte Warenlager und ein reichhaltiges Sortiment sorgen. Das wird er aber nur erreichen können, wenn er sorgfältig den Bedarf der Bevölkerung erforscht und fachgerechter und großzügiger als bisher einkauft. Wir zweifeln nicht daran, daß die Arbeit der GHK bisher gut war, wir behaupten aber, daß sie auf keinen Fall den derzeitigen Anforderungen genügt.

Nun noch ein paar Worte zum Einzelhandel. Was man hier mitunter erlebt, spottet jeder Beschreibung. Hochwertige Präzisionsmodelle, wie sie Modellbahnartikel nun einmal darstellen, werden in HO- und Konsumwarenhäusern und in Industrieläden lieblos wie Pfennigartikel angeboten. Fachkundige Verkäuferinnen geben sich mehr oder weniger große Mühe, um dieses polytechnische Lehrspielzeug zu verkaufen. Dies bemerkten wir nicht nur in Erfurt und Halle, sondern in vielen anderen Orten unserer Republik. Wie es anders besser geht, beweist das HO-Warenhaus am Alex in Berlin, das in Herrn Maske einen versierten Fachmann besitzt, der die Modellbahnabteilung leitet und seine Kundschaft sachgemäß berät und bedient.

Wir sind daher der Ansicht, und diese wurde durch eine große Leserversammlung am 14. Juni 1959 in Erfurt nachhaltig unterstützt, daß man Modelleisenbahnartikel in Zukunft nur noch zentral in besonderen Fachgeschäften handeln sollte, so wie es mit Fahrzeugen und anderen hochwertigen Dingen schon lange geschieht. Die Kunden sind bestimmt dankbar dafür, lieber laufen bzw. fahren sie ein Stück, wenn sie wissen, fachgerecht bedient zu werden und die gewünschte Ware vorzufinden. Es muß gar nicht jedes HO- oder Konsumgeschäft unbedingt immer Modellbahnartikel führen. Außerdem würde durch diese Maßnahme die Warendecke, die ja leider zur Zeit der großen Nachfrage noch nicht ganz nachkommt, in diesen Geschäften gehoben. Wir denken daher, daß es an der Zeit sei, daß sich die zuständigen Stellen, wie Staatliche Plankommission, Zentrale Leitung der HO, des genossenschaftlichen und privaten Einzelhandels, die Großhandelskontore einmal zusammensetzen, um darüber zu beraten. Was uns angeht, so sind wir gern bereit, im Interesse unserer vielen Leser an einer derartigen Diskussion teilzunehmen.

Helmut Kohlberger

# Meine Heimanlage

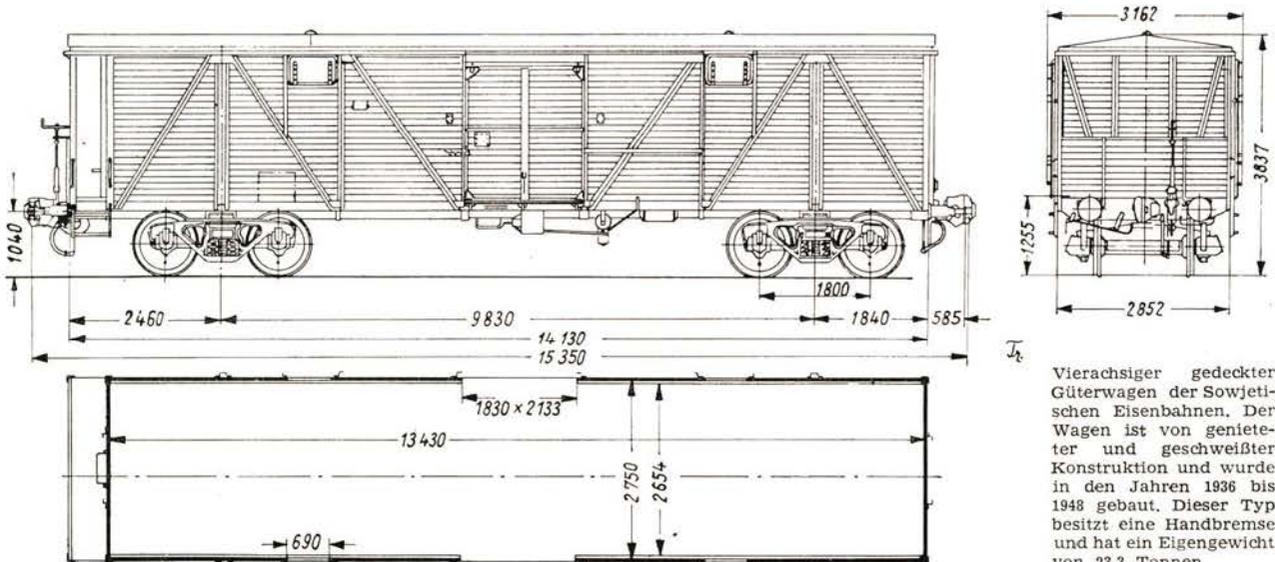


Für den Aufbau meiner Heimanlage stand mir bei der Planung ein Platz von 2,50 m × 1,25 m zur Verfügung. Ich ließ mich bei dem Entwurf meiner Nebenbahn von dem Gedanken leiten, auf kleinem Raum möglichst lange Fahrstrecken unterzubringen. Es ist bei meiner Gleisanordnung möglich, daß ein Zug, der den Talbahnhof A verläßt, dreimal das Oval umfahren muß, ehe er wieder an seinen Ausgangspunkt gelangt. Dabei nimmt die Strecke teilweise den Charakter einer zweigleisigen an, und der Zugverkehr erscheint bei in gleicher Richtung fahrenden Zügen auf diesem Streckenabschnitt als Gegenzugverkehr. Hierdurch wird die Streckenführung recht interessant.

Der Talbahnhof A entspricht dem einer Kleinstadt und besitzt kein Bahnbetriebswerk. Er kann noch durch Auszieh- bzw. Abstellgleise auf dem linken Anlagenenteil ergänzt werden. Der Bahnhof des Höhenluftkurortes B ist als kleiner Durchgangsbahnhof ausgebildet, auf dem sich zwei Züge kreuzen oder überholen können. Ein Werkanschlußgleis führt von diesem Bahnhof zu einer naheliegenden Fabrik.

Für den Betrieb sind auf meiner Anlage zwei Personenzüge im Gegenzugverkehr und ein Güterzug eingesetzt. Diese drei Züge sind fahrplanmäßig im Verkehr. Da die Tunnelstrecken abschaltbar sind, können hier entsprechend dem Fahrplan für bestimmte Züge Wartezeiten eingelegt werden. Mein kleiner „Fahrplan“ läuft

etwa wie folgt ab: Auf dem Talbahnhof A stehen alle drei Züge abfahrtsbereit. Als erster fährt ein Personenzug aus Gleis 3 und kurz danach verläßt in entgegengesetzter Richtung der Güterzug den Bahnhof aus Gleis 1. Da der Personenzug im Tunnel „Wartezeit“ hat\*, läuft der Güterzug zuerst auf dem Gleis 1 des Bahnhofs B ein, wo von diesem die für die Fabrik bestimmten Leerwagen abgekuppelt werden. Der Güterzug verläßt den Bahnhof B, nachdem der Personenzug bereits aus dem Tunnel kam und in Gleis 2 des Bahnhofs B einlief. Nun fährt der zweite Personenzug aus dem Gleis 4 des Talbahnhofs A aus, während der Güterzug von der anderen Seite einfährt. Dieser zweite Personenzug hält nun solange im Tunnel, bis die Lokomotive des auf dem Bahnhof B haltenden ersten Personenzuges die abgekuppelten Leerwagen auf das Werkanschlußgleis geschoben und sich wieder vor ihren Zug gesetzt hat. Daraufhin verläßt der zweite Personenzug den Tunnel, um im Gleis 1 des Bahnhofs B einzufahren. Inzwischen führt die Lokomotive des Güterzuges auf dem Bahnhof A Rangierarbeiten aus, indem sie die Ladestraße und den Güterboden bedient. Nach einer Umsteigezeit für die Reisenden verlassen nacheinander beide Personenzüge den Bahnhof B, von denen der dem Güterzug folgende im Tunnel Wartezeit hat, während der entgegengerichtete im Bahnhof A auf dem Gleis 4 einläuft. Der Güterzug



Vierachsiger gedeckter Güterwagen der Sowjetischen Eisenbahnen. Der Wagen ist von genieteter und geschweißter Konstruktion und wurde in den Jahren 1936 bis 1948 gebaut. Dieser Typ besitzt eine Handbremse und hat ein Eigengewicht von 23,3 Tonnen.

steht bereits wieder abfahrtsbereit auf dem Gleis 1 des Bahnhofs A. Er verläßt ihn, während der Personenzug aus dem Tunnel in das Gleis 1 des Bahnhofs A einläuft. Der Güterzug erreicht das Gleis 2 des Bergbahnhofs B., die Lokomotive kuppelt ab und holt aus dem Anschluß die inzwischen beladenen Wagen wieder ab und setzt diese über Gleis 1 an den auf Gleis 2 stehenden Güterzug. Zwei am Ende des Zuges befindliche Leerwagen werden mit dem ganzen Zug auf den Anschluß gedrückt. Diese paar Beispiele sollen genügen, um dem Leser die vielen Betriebsmöglichkeiten auf meiner Anlage vor Augen zu führen.

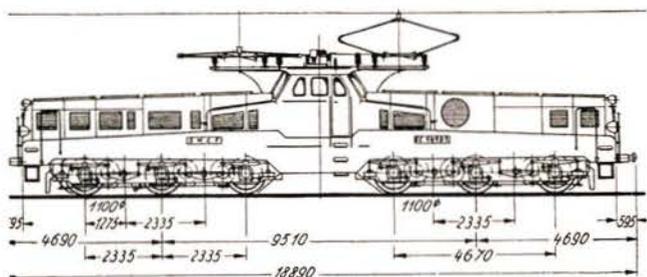
Über die Weichen-, Signal- und Fahrstromschaltung meiner Modellbahnanlage, die ich mit geringen Mitteln ausführte, berichte ich ein anderes Mal. Obwohl ich kein „alter Modellbahnhase“ bin, glaube ich doch, mit meinen Ausführungen manche Anregung gegeben zu haben.

\* Anm. d. Red.: Unter „Wartezeit“ verstehen die Kollegen von der DR etwas anderes, nämlich die Zeit, die ein Zug auf einen anderen verspäteten Zug zu warten hat.

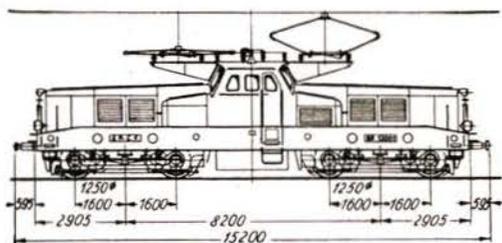
## Ein neues Gesicht für Elloks?

DK 621.335.1

Für das 50 Hz-Elektrifizierungsprogramm Frankreichs sind einige vollkommen neuartige Lokomotiven konstruiert und in den Dienst gestellt worden. Im mechanischen Teil unterscheiden sich zwei Typen, eine vierachsige und eine sechsachsige Bauart. Im elektrischen Teil dagegen unterscheiden sich vier Bauarten. Die einen haben 50 Hz-Reihenschluß-Fahrmotoren, andere sind mit Ignitron-Gleichrichter und Gleichstrom-Fahrmotoren oder mit Strom-Umformergruppe und Gleichstrom-



3000 PS-Umformertlokomotive der Reihe CC 14100



3600 PS-Gleichrichtertlokomotive der Reihe BB 12000

Motoren ausgerüstet und schließlich hat eine Bauart Drehstrom-Fahrmotoren, wobei der Einphasen-Wechselstrom der Fahrleitung in Drehstrom umgeformt wird. Die Lokomotiven der vierachsigen Bauart sind für den Reisezug, die sechsachsigen für den schweren Güterzugdienst auf den Strecken Valenciennes-Thionville und Lille-Strasbourg-Basel bestimmt.

Interessant ist die Ausführung mit einem Zentralführerstand in der Mitte des Fahrzeuges, auf dessen weit vorgezogenen Dachenden die Stromabnehmer montiert sind. Auch in Ungarn werden neuerdings Lokomotiven mit Zentralführerstand gebaut.

Hans Köhler, Erfurt

# BAUANLEITUNG

## für eine Besandungsanlage

MANFRED HOLLATZ, Berlin

DK 688.727.836.22

Zur Erhöhung des Reibungswiderstandes zwischen Rad und Schiene wird von den Lokomotiven beim Anfahren bei feuchtem Wetter, beim Befahren von Steilrampen usw. Streusand benötigt.

In jedem Bahnbetriebswerk befindet sich daher eine Besandungsanlage, die den Rohsand aufbereitet und der Lokomotive zuführt. Eine solche Anlage sollte daher auch nicht auf unseren Modelleisenbahnanlagen fehlen.

Die Besandungsanlage wird zweckmäßig am Einfahrts-gleis des Betriebswerkes zwischen der Schlackengrube und dem Lokomotivschuppen aufgestellt. Im Schuppen selbst ist die Aufstellung nicht zulässig, da hier sonst leicht Sand in die Lager der abgestellten Lokomotiven gelangen könnte.

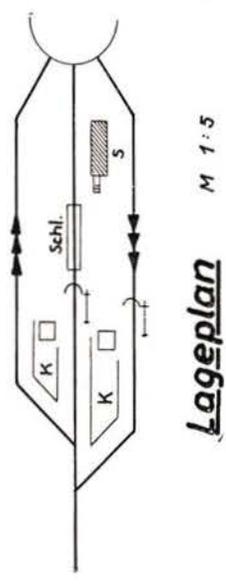
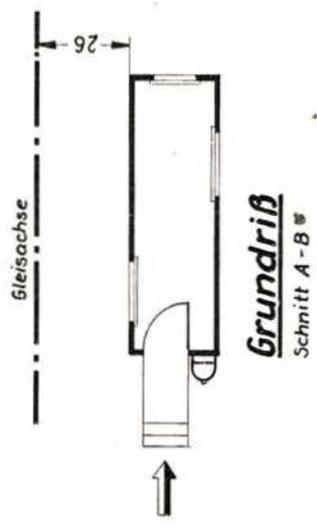
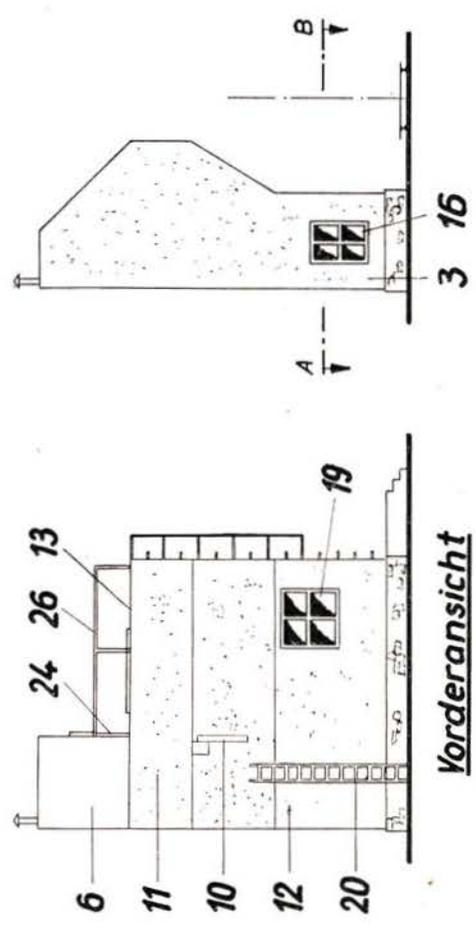
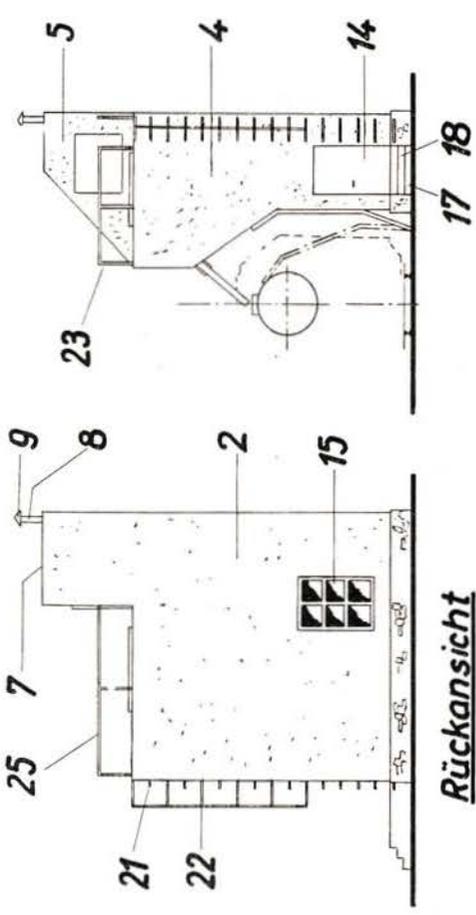
Zum Bau des Gebäudes ist nicht viel zu sagen. Die einzelnen Teile werden nach den Zeichnungen ausgeschnitten und zusammengeklebt. Die Leiter (Teil 20) und das Geländer (Teile 23 bis 26) können auch aus Messingdraht zusammengelötet werden. Dies bleibt der Geschicklichkeit des einzelnen Bastlers überlassen.

Die Farbgebung des Gebäudes richtet sich nach dem Charakter der anderen Bauwerke des Betriebswerkes. So kann es in Ziegelbauweise oder auch als Betonbau ausgeführt werden.

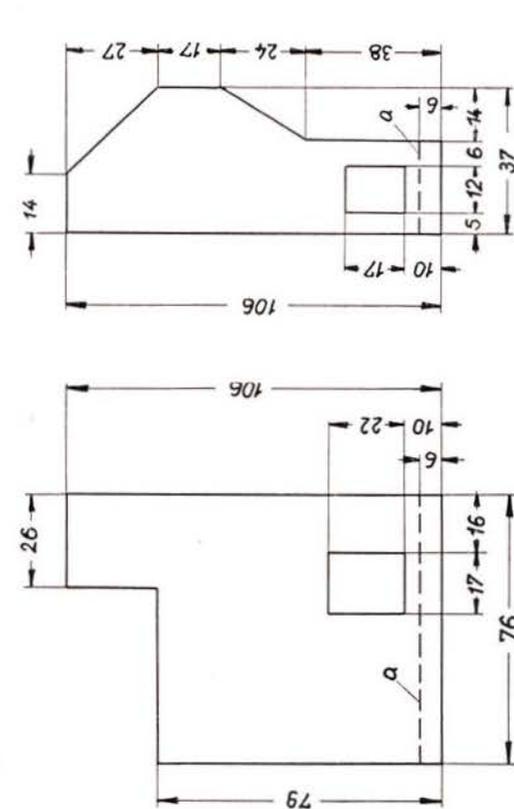
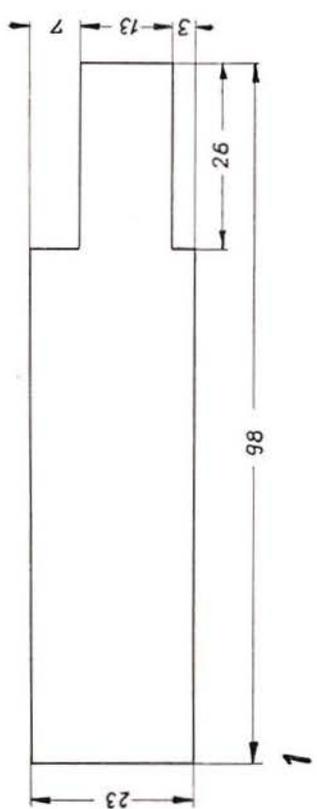
Nach diesen Angaben müßte es jedem Modelleisenbahner an Hand der Zeichnungen gelingen, seine Anlage um ein weiteres Gebäude zu bereichern.

### Stückliste

lfd. Nr.	Stk.	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	1	Grundplatte	Sperrholz	98 × 23 × 2,5
2	1	Rückwand	Pappe	106 × 76 × 2
3	1	Seitenwand	Pappe	106 × 37 × 2
4	1	Seitenwand	Pappe	79 × 37 × 2
5	1	obere Seitenwand	Pappe	39 × 27 × 1
6	1	Dach, Schrägfl.	Pappe	35 × 27 × 1
7	1	Dach	Pappe	27 × 17 × 1
8	1	Schornstein	Rundholz	2 ∅ × 6
9	1	Regenkappe	Rundholz	5 ∅ × 2
10	1	Teleskoprohr	Rundholz	2 ∅ × 12
11	1	Vorderwand	Pappe	76 × 17 × 1
12	1	Vorderwand	Pappe	76 × 66 × 1
13	1	Dach m. Luke	Pappe	49 × 40 × 1
14	1	Tür	Pappe	28 × 17 × 1
15	1	Fenster	Pappe	26 × 21 × 0,5
16	1	Fenster	Pappe	21 × 16 × 0,5
17	1	Treppen- stufe	Pappe	24 × 13 × 2
18	1	Treppen- stufe	Pappe	21 × 13 × 2
19	1	Fenster	Pappe	21 × 21 × 0,5
20	1	Leiter	Pappe	47 × 5 × 0,8
21	13	Sprossen	Draht	0,5 ∅ gestr. Lg. 11
22	1	Schutzkorb	Draht	0,5 ∅ gestr. Lg. 18
23	1	Geländer	Pappe	29 × 11 × 1
24	1	Geländer	Pappe	12 × 11 × 1
25	1	Geländer	Pappe	47 × 11 × 1
26	1	Geländer	Pappe	47 × 11 × 1

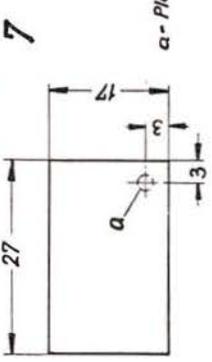


1959	Datum	Name	M. Halletz	Baugröße	HO
Bereich	15. Jan.	Abz.	Berlin		
Geprüft	16. Jan.	Abz.	Stargarder Str. 25		
Maßstab					
1:2					
1:5					
<b>Besandungsanlage</b>				Zeichnungs Nr. Bl. 1	

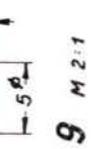


2 M 1:2 a - Pappstreifen 77 x 6 x 0,5 aufkleben

3 M 1:2 a - Pappstreifen 0,5 d. aufkleben



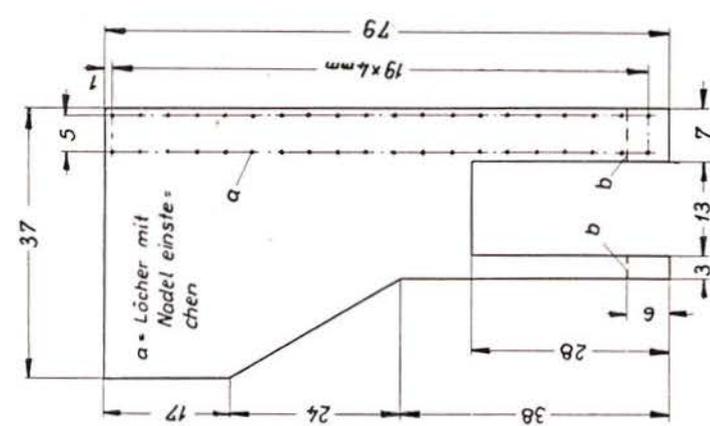
7 a - Platz f. Teil 8



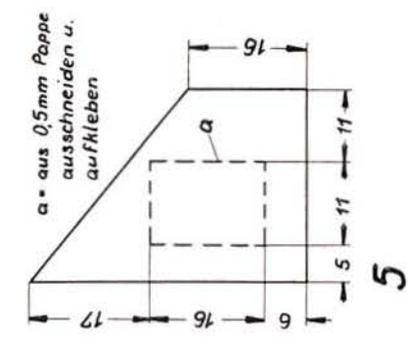
9 M 2:1



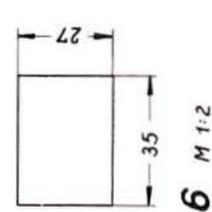
10



4 b - Pappstreifen 0,5 dick aufkleben



5

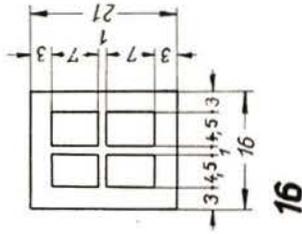


6 M 1:2

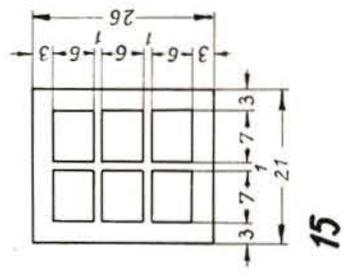
- 10a - Strohalmstramm auf Teil b aufgepaßt 13 lang
- b - Rundholz 2mm  $\phi$  x 12
- c - Holz 3 x 3 x 5
- d - Draht 0,5  $\phi$  x 5
- e - mit dieser Fläche aufkleben

1959	Datum	Name	M. Hallatz	Baugröße	HO
Gezeichnet 17. Jan.		Gezeichnet	Berlin		
Geprüft 18. Jan.		Geprüft	Stargarder Str. 25		
No. Diskoll				Zeichnungs Nr.	Bl. 2
1:1					
1:2					
2:1					

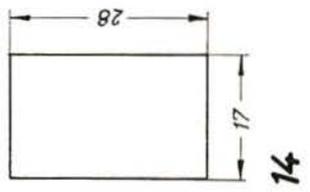
**Besandungsanlage**



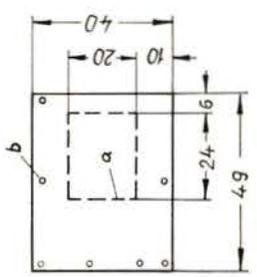
16



15

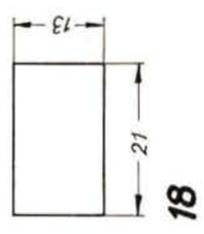


14

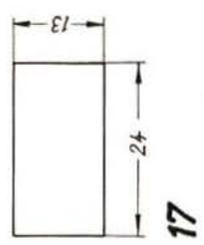


13

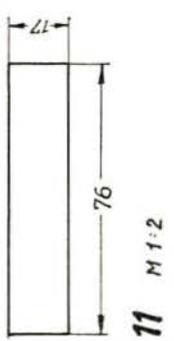
M 1:2  
 a = aus 0,5 mm dicker Pappe ausschneiden u aufkleben  
 b = Bohrungen 1 $\phi$  entspre- chend Teil 23 - 26



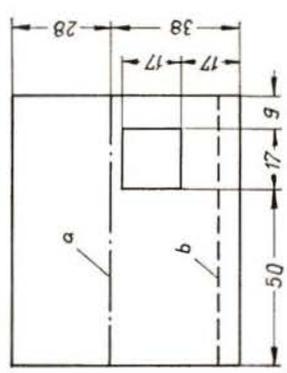
18



17

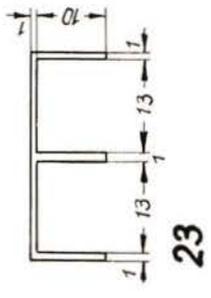


11

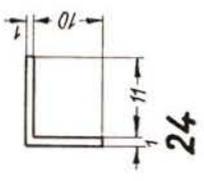


12

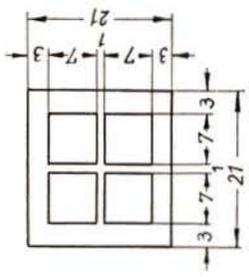
M 1:2  
 a = mit Messer ritzen u. umknicken  
 b = Popstreifen 77x6 x 0,5 aufkleben



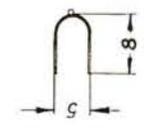
23



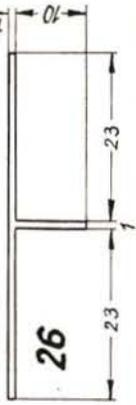
24



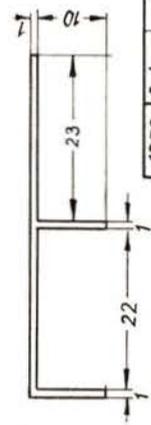
19



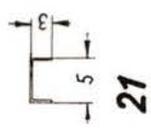
22



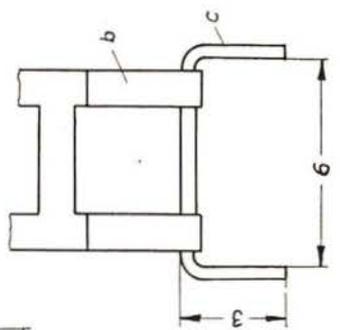
26



25



21

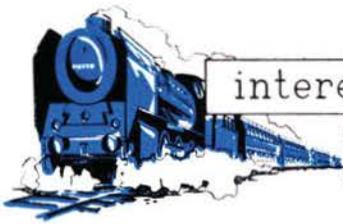


20

a = knicken entsprechend Vorderwand  
 Einzelheit bei Z M 5:1  
 20 b = Papierstreifen 7 x 1 um Leiterfuß kleben  
 20 c = Draht 0,5  $\phi$  biegen als Befestigung der Leiter auf dem Boden

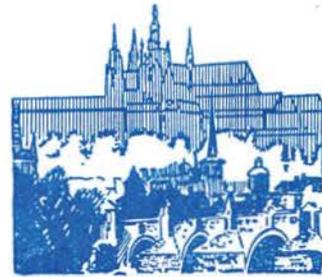
1959	19 Jan.	1959	M. Hallatz	Baugröße	HO
Bezeichnet	20. Jan.	1959	B e r l i n		
Beprüft			Stargarder Str. 25		
Maßstab	1:1			Zeichnungs Nr.	Bl. 3
	1:2				
	5:1				

**Besandungsanlage**



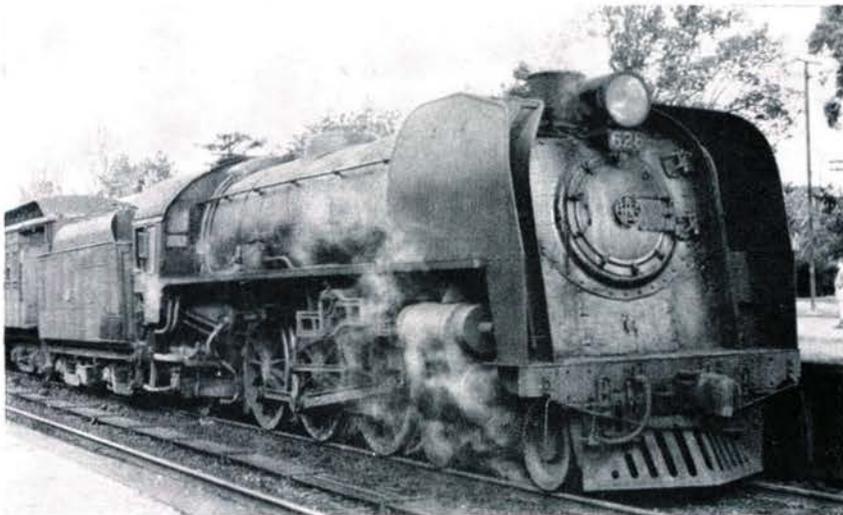
interessantes von den eisenbahnen der welt +

interessantes von den eisenbahnen de



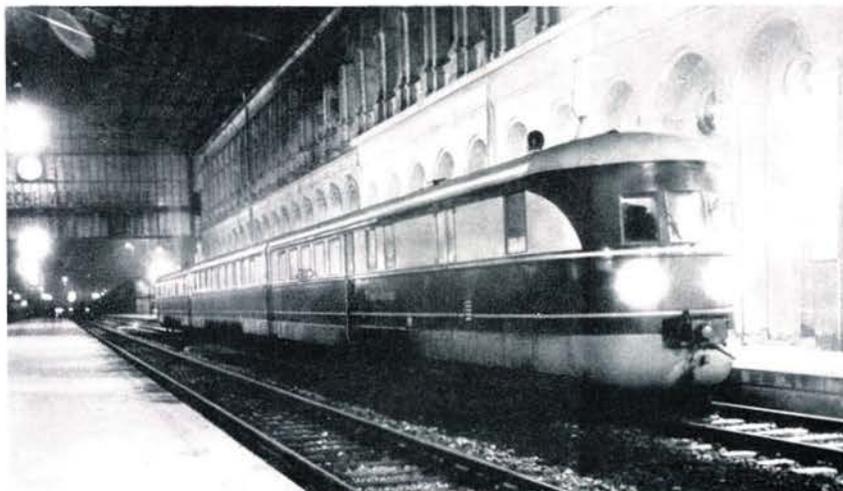
TSCHESCHOSLOWAKISCHE REPUBLIK

Moderner Leichtbau-Speisewagen für das tschechoslowakische Reisebüro Cedok. Das Fahrzeug wurde von der volkseigenen Waggonbauindustrie der DDR hergestellt. (Siehe auch Heft 6 59, 2. Umschlagseite.) Foto: Werkfoto



AUSTRALIEN

Schnellzuglokomotive der South Australian Railways. Spurweite 1600 mm, Achsfolge 2'C1' (4-6-2). Baujahr 1936 bis 1938. Foto: Pearce, Australien



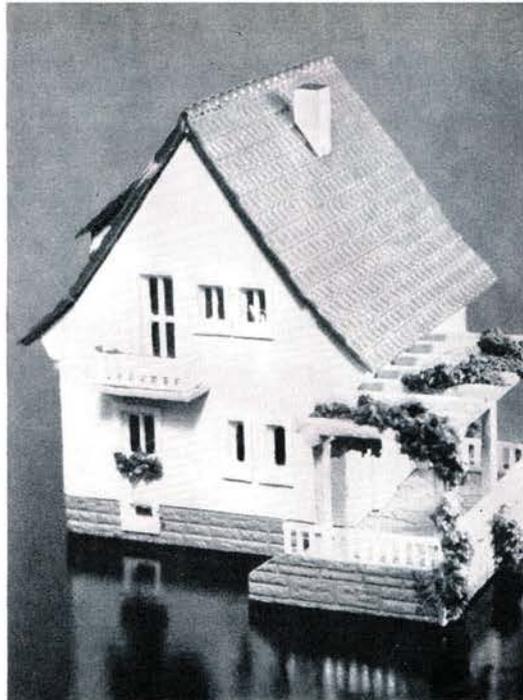
ÖSTERREICH

Der Vindobona-Expreß im Wiener Franz-Joseph-Bahnhof. Dieser Dieselschnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn verbindet Berlin mit der Metropole an der Donau.

Foto: Pfeiffer, Wien

# Und noch einmal Messemodelle

von der Leipziger Frühjahrsmesse. Wenn auch die Modellbahn-Neuheiten auf dieser Messe dem oberflächlichen Betrachter nicht gleich ins Auge fielen, so waren sie doch recht vielzählig, so daß wir hier noch einmal einige Erzeugnisse zeigen.



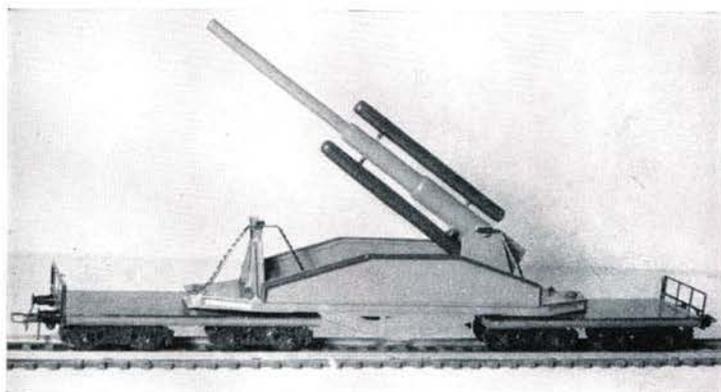
1

Bild 1 Ein Siedlungshaus in der Baugröße H0 mit Terrasse in Plastik-Pappe-Bauweise, von der Olbernhauer Wachsbuntenfabrik (OWO) hergestellt. Dieses Modell bereichert zweifellos das große Sortiment dieser Firma und wird manchen Freund finden.



2

Bild 2 Auch als Kühlwagen für Seefische bezeichnet, ist der neue Piko-Modellgüterwagen mit Flachdach erhältlich. Es entzieht sich jedoch leider unserer Kenntnis, warum Piko diesen Behelfs-Kühlwagen der Gattung Tn 17-50-01 als einfachen G-Wagen beschriftet und damit die Modelltreue vernachlässigt.



3

Bild 3 Die Firma Kurt Dahmer aus Bernburg/Saale produziert jetzt auch Wagenmodelle in der Baugröße H0. Neben einem Trafo-Transportwagen u. a. m. stellte sie dieses Eisenbahngeschütz erstmalig aus.

Bild 4 Von der Firma OWO sind auch diese beiden TT-Neuheiten, ein Güterschuppen und ein formschönes Stellwerk für mittlere bis große Bahnhöfe. Auch die Freunde der Baugröße TT werden immer besser bedient.

Fotos: G. Illner, Leipzig

4

