

# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN  
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1.—M

MAI  
32 542

5/76

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

5 Mai 1976 · Berlin · 25. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR



## INHALT

	Seite
Gedanken zum IX. Parteitag der SED	129
Achim Delang/Helmut Kohlberger Hintergrundgestaltung einer Modellbahnanlage	130
Sie + Er	134
Friedrich Spranger Die Eisenbahnen der Insel Usedom	136
Erhard Seibicke Transistorisierte Netzanschlußgeräte (Schluß)	140
Bernd Kuhlmann Signale der BDZ (8. Folge)	143
Hans Horn Herstellung von Kontaktgleisen	144
Von Freund zu Freund	145
Dr. Fritz Wahl Gleichstrombetrieb von Wechselstrombahnen	146
Aus den DMV-Bezirken berichtet: BV Cottbus	147
Streckenbegehung: Die Gleiswaage	148
Mitteilungen des DMV	149
Wissen Sie schon	150
Maßskizze des Lokfotos des Monats	150
Lokfoto des Monats: Güterzugtenderlokomotive der BR 94 <sup>5-18</sup> (ex pr. T 16 <sup>1</sup> )	151
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	152
Günter Fiebig Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (13. Schluß)	153
Selbst gebaut	3 U. S.

### Titelbild

Der Modelleisenbahner muß nicht unbedingt Schamgefühle haben, wenn er auf seiner Anlage wegen der beschränkten Platzverhältnisse keine langen Züge einsetzen kann. Das Vorbild kennt das nämlich auch.

Ist diese Zugeinheit nicht wie  
direkt für die TT-Freunde geschaffen?

U. B. z. die 35 1036-9 vom Bw Nossen vor dem P 7768 Nossen — Großbotten beim Hp Klosterbuch,  
aufgenommen am 26. Mai 1974.

Foto: Manfred Loos, Berlin

### Titelvignette

Text siehe Heft 4/1976

### Rücktitelbild

Herr Joachim Richter aus Annaberg-Buchholz besitzt eine H0-Heimanlage. Das Bild zeigt einen  
Ausschnitt davon mit einem Containerzug, gefördert von der 118 des VEB EBM Zwickau.

Foto: Joachim Richter, Annaberg-B.

## REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger  
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski  
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,  
DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235  
Telefon: 2 04 12 76  
Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur  
an unsere Anschrift zu richten.  
Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“  
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,  
DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

## HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

## REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)  
Ing. Peter Eickel, Dresden  
Eisenbahn-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Johannes Hauschild, Leipzig  
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Paul Sperling, Eichwalde  
Hansotto Voigt, Dresden

## Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:  
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser  
Chefredakteur des Verlags:  
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze  
Lizenz Nr. 1151  
Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 3,— M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen  
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, DDR-701-Leipzig, Postfach 160, zu entneh-  
men.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit  
Genehmigung der Redaktion gestattet.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.  
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.

## Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,  
Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und  
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige  
Preisliste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,  
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit  
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bun-  
desrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma  
Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der  
örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:  
Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von  
Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entge-  
gen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia.  
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis,  
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,  
Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Ruch: ul. Wilcza  
46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B.  
134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146,  
Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den  
Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpan-  
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonyang. Alba-  
nien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges  
Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten  
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR —  
701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

# Gedanken zum IX. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands

In diesen Wochen findet der IX. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands statt. Er wird, wie die vorhergehenden, besonders der VIII. Parteitag, Beschlüsse von weitreichender Bedeutung für alle Bürger der DDR fassen.

In der Vorbereitung des IX. Parteitages haben in den Betrieben, Dienststellen und Institutionen die Werktätigen in der ganzen Republik über die veröffentlichten Dokumente und Beratungsunterlagen gründlich und ausführlich diskutiert. Die grundlegenden Veränderungen, die sich in den letzten zehn Jahren in der gesellschaftlichen Entwicklung unseres Landes vollzogen haben, finden im neuen Parteiprogramm der SED, über das der IX. Parteitag berät und beschließt, ihren Niederschlag. Das Programm ist für uns alle eine Richtschnur unseres täglichen Denkens und Handelns. Auch die in der „Direktive zur Entwicklung der Volkswirtschaft in den Jahren bis 1980“ abgesteckten Ziele gilt es, mit Optimismus und mit Elan zu verwirklichen.

Die im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR organisierten Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn haben, ein jeder an seinem Arbeitsplatz, ihren Anteil an dem stolzen Ergebnis beim Aufbau des Sozialismus in unserer Republik. Wir freuen uns ganz besonders, daß viele unserer Verbandsmitglieder seit dem VIII. Parteitag der SED für hervorragende Leistungen auf ihrem Arbeitsgebiet mit staatlichen und gesellschaftlichen Auszeichnungen geehrt wurden. Parteitage sind aber auch ein Anlaß dafür, die abgeschlossene Periode einmal kritisch zu überdenken, sich über das Erreichte Rechenschaft zu geben und schließlich die Marschroute für die bevorstehenden Jahre festzulegen. So haben auch die Mitglieder des DMV in Vorbereitung des IX. Parteitags in den Wahlversammlungen ihrer Arbeitsgemeinschaften unter anderem darüber diskutiert, welchen Weg der Verband in der Periode zwischen dem VIII. und dem IX. Parteitag der SED zurückgelegt hat. Dabei kam übereinstimmend zum Ausdruck, daß unsere Organisation mehr und mehr aus einer losen Verbindung von Interessenten an der kleinen und an der großen Eisenbahn zu einer einheitlichen geschlossenen Kraft herangewachsen ist, die fest ihren Platz im Rahmen unserer sozialistischen Gesellschaftsordnung einnimmt. Diese feste Einbeziehung in die Gesellschaft findet vor allem in der Entwicklung einer niveau- und sinnvollen, gesellschaftlich nützlichen Freizeitgestaltung ihren Ausdruck.

Die einzelnen Arbeitsgemeinschaften haben sich durch zahllose Modellbahnausstellungen aktiv an der Ausgestaltung örtlicher gesellschaftlicher Höhepunkte beteiligt. Für viele Beispiele mögen hier nur die Ausstellungen des Bezirksvorstands Berlin, der AG „Friedrich List“, Leipzig, der AG Oberoderwitz sowie die Ausstellungszüge der BV Erfurt und Magdeburg stehen. Bei Exkursionen und Besichtigungen von eisenbahntechnisch interessanten Objekten konnten das Interesse vieler Bürger am Eisenbahnwesen geweckt und gefördert und auch so mancher Jugendliche für den Beruf des Eisenbahners begeistert werden.

Ein weiteres Zeichen aktiver Teilnahme unserer Verbandsmitglieder an gesellschaftlichen Problemen unserer Zeit ist auch die Tatsache, daß von den Arbeitsgemeinschaften eine breite Solidaritätsbewegung für die um ihre Freiheit kämpfenden Völker entfacht wurde, die in beachtlichen Spenden materieller Art ihren Ausdruck fand.

Mit Dankbarkeit registrieren wir die hervorragende Unterstützung unseres Verbandes durch staatliche und gesellschaftliche Organe unserer Republik, und hier allen voran, durch die Deutsche Reichsbahn.

In enger freundschaftlicher Zusammenarbeit konnten solche Fragen, wie die Schaffung von Traditions- und Touristikbahnen, die Durchführung von Fotoexkursionen und die Erhaltung von Museumsfahrzeugen gelöst werden. Selbstverständlich war es für unsere Mitglieder, diesen Dank an die Deutsche Reichsbahn nicht nur mit Worten, sondern auch durch Taten zum Ausdruck zu bringen. Arbeitseinsätze zum Wiederaufbau der Selketalbahn, zur Pflege und Unterhaltung der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg und des auf dieser Strecke verkehrenden Museumszuges sind ein sichtbarer Ausdruck für die Aktivitäten unserer Mitglieder für die Erhaltung eisenbahntechnischer Werte.

Der 3. Verbandstag des DMV legte allen Leitungen unserer Organisation die Verpflichtung auf, alles zu tun, um vielen Modellbahn- und Eisenbahnfreunden eine ihren spezifischen Interessen gerecht werdende sinnvolle Freizeitgestaltung zu ermöglichen. Daß wir auf diesem Wege gemeinsam erfolgreich voranschritten, beweist die Tatsache, daß zwischen dem VIII. und dem IX. Parteitag die Zahl der Arbeitsgemeinschaften von 177 auf 257 und damit die Mitgliederzahl um 65 Prozent, nämlich auf 5360, anstiegen.

So werden wir unsere künftige Tätigkeit bewußt fortführen; das Rüstzeug und die Orientierung dafür geben uns die Beschlüsse des IX. Parteitages der SED, die von den Delegierten gefaßt werden. Ihnen wünschen wir, zum Wohle unseres gesamten Volkes, einen erfolgreichen Verlauf dieser Maitage in der Hauptstadt der DDR.

Ing. Helmut Reinert  
Generalsekretär des DMV

## Hintergrundgestaltung einer Modellbahnanlage

Manches wurde in der Vergangenheit schon in der Fachliteratur für den Modelleisenbahner über das Thema „Hintergrund und Hintergrundkulisse“ geschrieben. Und immer wieder wiesen die Autoren dieser Beiträge mehr oder weniger anschaulich nach, wie wichtig beim Aufbau einer Modellbahnanlage, gleich welcher Nenngröße, die Gestaltung des Hintergrunds und der perspektivische Abschluß der Anlage in der Betrachtungsrichtung sind. Eigentlich könnte man doch nun der Meinung sein, daß die meisten ihre Heimanlagen auch dementsprechend gestalten. Doch weit gefehlt! Die Verfasser dieses Beitrags haben ständig die Gelegenheit, unzählige Anlagen nicht nur anlässlich von Ausstellungen kennenzulernen und können daher aus eigener Erfahrung davon berichten, daß es in der Praxis leider noch ganz anders aussieht. So findet man vorbildlich und mit viel Liebe und Sachkenntnis bis ins letzte Detail nachgebildete Miniatur-Landschaften, in denen sich die Trassen der kleinen Bahn durch Bahnhöfe, über Feld und Flur und über Berg und Tal entlangziehen, und dennoch gewinnt man von der Anlage nicht den Eindruck, den sie eigentlich bieten könnte, und wir meinen, auch sollte. Als Betrachter hat man ganz einfach das Empfinden, daß an der ganzen Sache noch irgendetwas fehlt. Und ein geübtes Auge muß nicht erst lange danach Ausschau halten, was das denn wohl sein könnte. Das Fehlen eines Hintergrunds macht sich insofern unangenehm bemerkbar, als man an seiner Stelle in ein „Loch“ am hinteren Anlagenrand blickt. Eine Modellbahnanlage ist aber nun einmal ein Stückchen nachgebildeter Natur, ein Stückchen Welt im Kleinen. Und da es das menschliche Auge gewohnt ist, beim Betrachten draußen in der Natur stets einen „Hintergrund“ mit zu erfassen, wirkt sich das, vor einer Modellbahnanlage ohne hinteren Abschluß stehend, so schlecht aus. Wir können daher nur jedem Modellbahnfreund den guten Rat erteilen, die Zeit dafür

zu opfern, seiner Anlage durch einen geeigneten Hintergrund den letzten Pfiff zu geben! Zwar wird jeder erst einmal nach dem Aufbau der Gleisanlage und deren Anschluß an den oder die Netzanschlußgeräte bestrebt sein, „die Züge rollen zu lassen“. Das ist auch völlig richtig so, denn noch lassen sich dabei erkennbare Fehler in der Gleisverlegung leichter beheben als später, wenn alles fertig ist. Doch sollte sich jeder davor hüten, in dieser Phase mehr Zeit als unbedingt dafür erforderlich sinnlos zu vertun und zu spielen anfangen. Diese Zeit läßt sich eben u. a. viel besser und nutzbringender für eine Hintergrundgestaltung verwenden.

Warum noch so viele Modelleisenbahner auf einen Hintergrund verzichten, das ist eine Frage, die man nur schwer beantworten kann. Mancher wird sich vielleicht nicht an diese nicht jedem liegende Tätigkeit heranwagen, er besitzt einfach nicht das geringste künstlerische Geschick dazu. Ein anderer mag die Bedeutung der Hintergrundkulisse verkennen oder nach dem Leitmotiv handeln: „Mir reicht und gefällt es so, und ein anderer schau nicht hin!“. Der Dritte ist ein absoluter Neuling im Metier, ihm hat es einfach noch keiner gesagt. Und gewiß wird es noch manchen anderen Grund dafür geben. Deshalb entschloß sich die Redaktion dazu, wieder einmal einen Beitrag über dieses Thema „Hintergrund“ zu veröffentlichen.

Daß wir grundsätzlich dafür plädieren, daß zu jeder guten Heimanlage — bei anderen setzt es sich von allein voraus — nun einmal eine Hintergrundkulisse gehört, wird der Leser ohnehin schon aus den ersten Zeilen entnommen haben, ohne daß wir es hiermit nochmals deutlich zum Ausdruck bringen. Ausnahmen sollten wirklich nur ausgesprochene Anfänger- oder Experimentieranlagen bilden.

### Möglichkeiten der Hintergrundgestaltung

„Viele Wege führen bekanntlich nach Rom“, und so gibt es auch für die Ausgestaltung des Hintergrunds einer Modelleisenbahnanlage einige brauchbare Lösungen, die mehr oder weniger gut zum Ziele führen und für jedermanns Geschick und Fertigkeiten etwas beinhalten. Beginnen wir beim relativ einfachsten Weg, der natürlich auch nicht das erzielt, was sich mancher wünschen möchte, aber immerhin eine Lösung aufzeigt, die besser ist als gar kein Hintergrund. Es bietet keinen guten Anblick, wenn man eine Anlage direkt oder in nur ganz geringem Abstand vor bzw. von einer Zimmerwand aufstellt, zumal wenn diese vielleicht noch mit geblümter Tapete versehen ist. Das muß ganz einfach den optischen Eindruck, den der Beschauer in sich aufnimmt, stark herabsetzen. Wir tun daher wenigstens schon ein bißchen, wenn wir anstelle der bunten Tapete (natürlich trifft das auch schlechthin für gemusterte zu) eine **unifarbene, am besten ins Weiße gehende Tapete** an die Wand anbringen. Noch besser wirkt es jedoch, wenn wir eine ganz zartblaue Tapete erwischen bzw. die weiße selbst entsprechend streichen. Dann nämlich gaukeln wir einen „Himmel“ hinter der Anlage vor, der ihr zumindest einen Abschluß verleiht und durchaus perspektivisch wirken kann. Wer sich dann noch zutraut, eine Wolkenformation aufzumalen, gelangt sogar noch ein Stückchen weiter. Diese „Kulisse“ gibt dem Ganzen einen neutralen Charakter, das Auge des Betrachters wird nicht abgelenkt

*Bild 1 Eine an sich hervorragend gestaltete Schmalspuranlage mit einem Zug der leider nicht mehr lieferbaren Erzeugnisse der ehemaligen Firma Herr KG, Berlin. Auf eine Hintergrundkulisse wurde verzichtet. Der Leser kann sich damit selbst ein Bild davon machen, was dieser Verzicht bedeutet.*





Bild 2 Und hier ein typisches Beispiel dafür, wie ungünstig eine gemusterte Tapete im Hintergrund hervortritt, den Blick des Betrachters ablenkt und damit die Gesamtwirkung einer Anlage herabmindert

oder gar gestört. Diese Methode läßt sich wohl von jedem ohne Probleme anwenden, und allzu große Kosten entstehen dabei auch nicht.

Merken wir uns daher als erstes: Ein neutraler Hintergrund führt bereits zu einem begrenzten Ergebnis, er ist jedenfalls viel besser als gar keiner.

Befassen wir uns jetzt mit einer anderen Methode, die weniger künstlerischen Geschmacks und Können erfordert als mehr handwerkliche Fähigkeit. Der Fachhandel bietet seit längerer Zeit eine **fertigbedruckte Landschaftskulisse** (Hersteller: VEB Mamos, Modellsportwaren Marienberg/Sa.) an, die aus mehreren gleichgroßen aneinanderpassenden Teilen besteht. In der Höhe ist diese so bemessen, daß sie gut für TT geeignet ist, aber auch gerade noch für H0 benutzt werden kann. Preislich ist sie durchaus erschwinglich, und bei sauberer Arbeitsweise läßt sich mit diesem Material auch schon etwas anfangen. Die Kulisse hat den Nachteil, daß man bei größeren Anlagen (über 3350 mm) mit einem Satz nicht auskommt und dann irgendwie selbst einen passenden Übergang zum zweiten schaffen muß. Über ihre günstigste Anbringungsweise werden wir später noch etwas aussagen.

Zuletzt, gewissermaßen als Krönung der Kulissengestaltung, kann man die **Selbstanfertigung** ansehen. Natürlich sollte derjenige, der sich dieser zuwendet, schon ein wenig mit einem Aquarellpinsel und Wasserfarben umgegangen sein und einige Landschaftsbilder im kleinen zuwege gebracht haben. Kurz und gut, ein wenig künstlerisches Empfinden und Geschick gehören schon dazu. Ein unschönes „Landschaftsgemälde“ wirkt nämlich wesentlich schlechter als die beiden erstgenannten Methoden. Doch sollte auch davor keiner zurückschrecken, denn schließlich macht ja Übung den Meister. Es gab auch schon ganz Findige, die noch nie im Leben „gemalt“ haben, aber sich mit folgendem Kniff geschickt aus der Patsche halfen: Sie suchten aus ihrer Diasammlung ein passendes Farbfoto aus, projizierten es auf die zu bemalende Wand und malten es dann, wie etwa ein Kind sein Malbuch ausmalt, ganz einfach in entsprechenden Farben nach. Zu empfehlen ist in jedem Falle, erst einmal das vorgesehene Bild auf einem Blatt Zeichenkarton oder dgl. im Kleinformat anzufertigen. Dann übt man sich, und außerdem erhält man einen gewissen Eindruck von der beabsichtigten Kulisse. Nun gibt es aber vielleicht doch noch, sozusagen zwischen den beiden letztgenannten Methoden, eine durchaus erwähnenswerte Lösung. Diese wenden viele an, die sich nicht an die Eigenmalerei herantrauen, denen aber die fertigbedruckte Landschaft nicht zur Anlage passend erscheint. Geschmäcker sind ja glücklicherweise verschieden! Diese Freunde beschaffen sich erst einmal **alle möglichen farbigen Illustrierten, Reisebüroprospekte usw. und schneiden die ihnen zusagenden Motive aus,**



Bild 3 Bei dieser TT-Anlage wählte der Modellbahnfreund einen neutralen Hintergrund. Wenn vielleicht auf Grund des Schwarz-Weiß-Druckes auch der Unterschied zum Bild 1 nicht besonders deutlich wird, so macht es sich aber in natura doch stark bemerkbar.

um diese zu sammeln. Hat sich genug Material angeeignet, dann beginnen sie ein Puzzle-Spiel, indem sie einigermaßen passend die Ausschnitte auf eine Unterlage (am besten Rückseite einer Tapetenrolle oder Hartfaserplatte) aufkleben und diese notfalls nur mit ein wenig „Übergangsmalerei“ retuschieren. Und so kommt man dann unter Umständen auch zu einer Art Hintergrundkulisse, die brauchbar sein kann. Diese Methode bereitet aber viel Mühe und Sorgfalt, und sie kann wohl auch nur für nicht allzu breite Anlagen gewählt werden. Manche verbinden aber diesen Lösungsweg mit einem anderen und gelangen so zu einer **Abart**, die aber auch durchaus gute Ergebnisse bringt: **Sie schneiden nur einzelne Gebäude aus Illustrierten, Prospekten usw. aus,** die einigermaßen in Größe und Bauweise (Landschaftsgebundenheit!) zueinanderpassen. Die eigentliche Kulisse aber fertigen sie sich in der beschriebenen Weise selbst an. Die Gebäude werden dann an die gewünschte Stelle auf die Kulisse aufgeklebt, so daß ein Dorf oder eine kleine Stadt entsteht. Diese Methode ist für viele wesentlich leichter als die völlige Selbstanfertigung durch Malen. Bekanntlich lassen sich Wälder, Felder, Wiesen, Straßen usw. doch nicht so schwierig mit Pinsel und Farbe herstellen, wie gerade Gebäude. Da nämlich hört bei manchen die Kunst auf! Aber auch hier gilt wiederum der Grundsatz: Alles muß harmonisch zueinander passen.

#### Die praktische Ausführung

Im vorigen Abschnitt wurden mehrere Methoden für die Hintergrundkulissengestaltung beschrieben, die, wie auch erwähnt, unterschiedliche Schwierigkeitsgrade haben. Machen wir uns nunmehr mit einigen Kniffen und

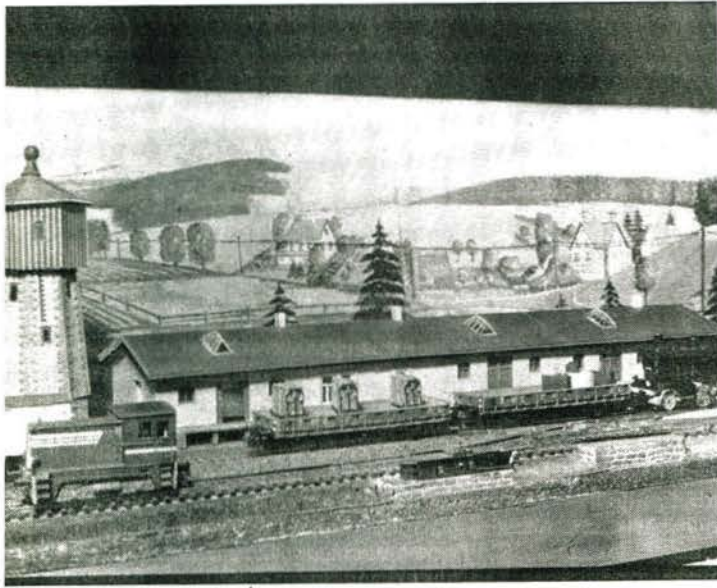


Bild 4 Das ist ein Teil der im Handel erhältlichen fertigen Mamos-Kulisse. Für viele wird sie am geeignetsten sein, wenn man über keine „malerischen“ Fähigkeiten verfügt.

Hinweisen vertraut, die bei der Anfertigung und Anbringung einer Kulisse von Bedeutung sind.

Zur ersten Methode — der Verwendung einer neutralen bzw. „Himmel“-Tapete — ist nicht allzu viel zu sagen. Steht die Anlage ständig und hat man gar dafür einen eigenen Raum, dann kann man diesen von vornherein an der betreffenden Wand entsprechend tapezieren oder auch anstreichen. Wer das noch niemals selbst getan hat, dem sei zuvor ein Blick in ein entsprechendes Fachbuch für den Heimwerker empfohlen, um dabei keine Enttäuschung zu erleben.

Kann man aber die Zimmerwand nicht verwenden, weil der Raum auch noch für andere (z.B. Wohnzwecke) genutzt wird, dann bleibt nichts anderes übrig, als die Tapete auf einen genügend stabilen Leistenrahmen aufzubringen, oder aber, was viel besser ist, sie auf eine feste Unterlage, wie Hartfaserpappe und dgl., aufzukleben. Die Befestigung der Kulisse an der Anlage kann dann so erfolgen, daß man auf der Rückseite in Abständen von etwa 1m Holzleisten (ungefähr 20mm x 30mm) aufleimt oder -schraubt, die oben mit dem Kulissenrand bündig geschnitten werden, während man sie unten um die Breite der Anlagenrahmenleisten überstehen läßt. An diese Anlagenrahmenleisten bringt man dann entsprechende Halterungen aus Holz oder auch aus Metall an, die unten verschlossen werden, damit die Kulisse beim Einstecken in die Halterungen nicht nach unten durchfallen kann, aber jederzeit abgenommen werden kann. Wir glauben, daß diese wenigen Worte genügen, um jeden in die Lage zu versetzen, diese Arbeiten auszuführen. Auch bei der Methode, die fertigbedruckte Mamos-Kulisse zu verwenden, kann man, was die Halterung angeht, in gleicher oder ähnlicher Weise verfahren. Wichtig mögen jedoch noch ein paar andere Hinweise sein. Die Kulisse ist auf Papier gedruckt, das bedeutet, daß auch sie erst auf einen festen Untergrund, der sich nicht verzieht, aufgebracht werden muß. Wir raten dazu, möglichst einen entsprechend breiten und langen Streifen stabiler Hartfaserplatte auszuschneiden und diesen dann auf der rauhen Seite

durch Leisten zu versteifen. Natürlich kann man auch solche Streifen in geringerer Länge verwenden, so daß vielleicht nur ein oder zwei Kulissenteile daraufpassen. Dann macht sich zwar ein Aneinanderreihen dieser einzelnen Stücke unvermeidlich und man muß auf einen guten stoßfreien Übergang achten, aber es kann auch von Vorteil sein, wenn man die Kulisse einmal wegen einer Betriebsstörung oder eines späteren Umbaus der Anlage abnehmen muß, um an eine bestimmte Stelle zu gelangen, dann muß es nicht gleich eine meterlange Platte sein, sondern nur das betreffende Teilstück.

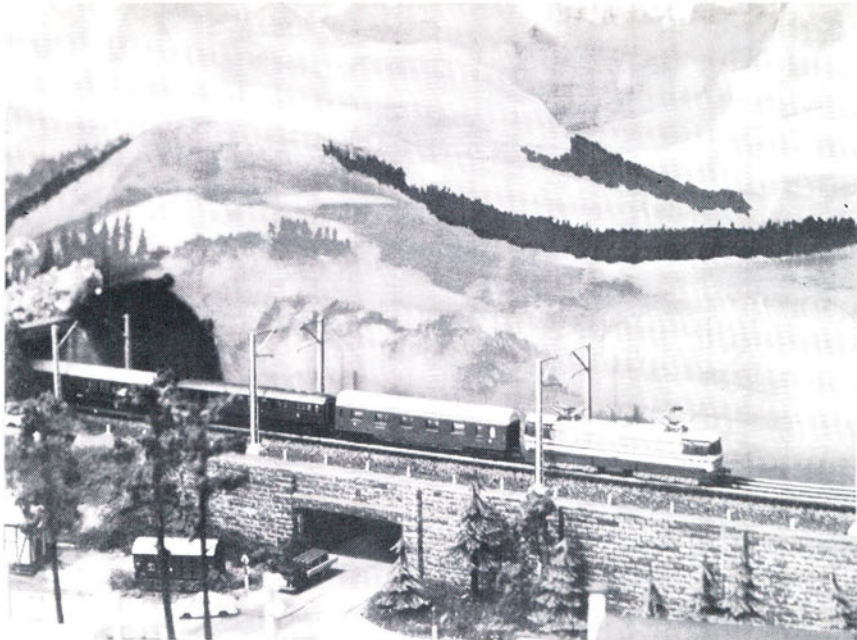
Beim Aufbringen der Kulisse auf die Hartfaserplatte ist, wie beim Tapezieren, stets der Kleister auf das Papier, nicht aber auf den zu beklebenden Untergrund aufzutragen. Nach einer kurzen Zeit, bevor das Papier vom Leim ganz durchweicht ist, faßt man es am besten an den beiden oberen Ecken an und bringt es so auf die Unterlage, daß die Ecken übereinstimmen. Dann streicht man es von oben nach unten mit einer weichen Bürste vorsichtig auf der Hartfaserplatte glatt und achtet vor allem darauf, daß keine Blasen entstehen. Das sieht später recht unschön aus, wirft Schatten und läßt sich kaum noch beseitigen. Also sauber und vorsichtig arbeiten, um zu einem guten Ergebnis zu kommen!

Und nun schließlich noch einige Ausführungen zu der Methode der Selbstanfertigung einer Kulisse. Dabei sind grundsätzlich folgende Dinge zu beachten: Grelle Farbtöne vermeiden wir, wir beginnen mit dem Malen beim Horizont, den wir uns nur ganz leicht provisorisch andeuten, am besten mit einem Bleistift, was sich später wieder ohne Schwierigkeit entfernen läßt. Dann gestalten wir, von der Ferne beginnend, also unterhalb des vorgezeichneten Horizonts, die Landschaft. Helle pastellartige Farbtöne verwenden wir für die weiter entfernt gelegenen Landschaftsteile, bei Bergen bringen wir einen Dunstschleier in zartblauen Farbtönen an, und immer mehr zum Vordergrund hin, in unserem Falle also zur Unterkante der Kulisse zu, gehen wir in allmählich immer etwas kräftiger werdende Töne über, um an der Stelle, an der Kulisse und Anlage zusammentreffen, eine annähernd farbliche Übereinstimmung erreicht zu haben. Wir malen grundsätzlich „naß in naß“, so daß die Farben etwas ineinander verlaufen; denn auch in der Natur sind die Landschaftskonturen nicht „wie mit dem Messer geschnitten“. Für Wälder, Wiesen und Felder usw. benutzen wir verschiedene Grün- und Brauntöne. Selbstverständlich muß man bei Straßen, Bächen usw., die von vorne, vielleicht sogar noch auf der Anlage beginnend, ausgehen und sich irgendwo in der Ferne verlieren, die Grundsätze der Perspektive beachten. Sind also im Vordergrund beispielsweise noch beide Straßen- oder Uferländer zu erkennen, so werden diese weiter hinten nur noch durch einen Strich dargestellt, der immer dünner wird.

Gelingt nicht gleich das erste Landschaftsgemälde so, wie wir es uns vorgestellt haben, so wird ein weiterer Versuch schon ein besseres Ergebnis bringen. Wie schon erwähnt, benutzt man günstig die Rückseite einer Tapetenrolle. Zum einen hat diese das für unseren Zweck richtige Format, dann nimmt das saugfähige Papier die Farbe gut auf und allzu teuer kommt uns die Sache auch nicht, zumal, wenn man eine billige Tapete aussucht oder gar auf alte Reste zurückgreift oder aber auch eine Hartfaserplatte, die vorher mit weißer Latex-Farbe grundiert wird, auswählt. Die Anbringung der fertigen Kulisse entspricht mehr oder weniger der schon beschriebenen Weise, wobei aber jeder die Freiheit besitzt, eigene Ausführungen auszudenken und anzuwenden.

Fortsetzung folgt

*Bild 5 Für diese N-Anlage malte der Erbauer den Hintergrund nach eigenen Vorstellungen selbst. Es ist ihm zu bescheinigen, daß ihm das durchaus gut gelungen ist. Ob aber nun die mit „ewigem Schnee“ bedeckten Hochgebirgsgipfel in der Ferne unbedingt notwendig waren oder nicht, das hängt schließlich vom persönlichen Geschmack, aber auch von der gesamten Anlagengestaltung ab.*

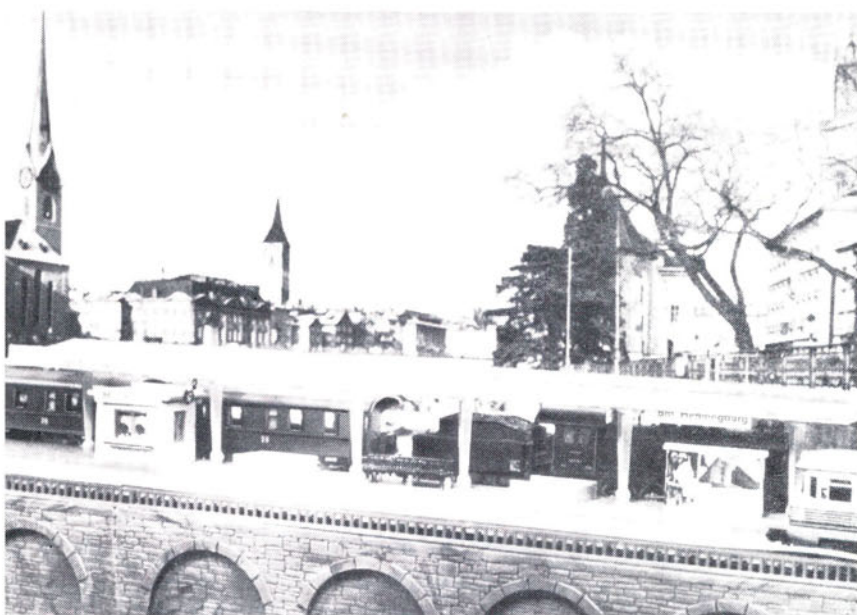


*Bild 6 Das ist ein Beispiel dafür, wie man ein Dorf auf der ansonsten selbst gemalten Kulisse durch Katalogausschnitte, die aufgeklebt werden, nachbilden kann*



**Hintergrund-  
gestaltung  
einer  
Modell-  
bahnanlage**

*Bild 7 Wer sich als Hintergrund ein Stadtmotiv auswählt, hat es nicht gerade leicht. Hier griff man zu dem Kniff, dafür große Farbfotos — zum Beispiel Kalenderblätter entsprechender Größe — zu nehmen. Setzt man diese geschickt aneinander, so erhält man eine Kulisse von verblüffendem Eindruck mit großer Tiefenwirkung.*



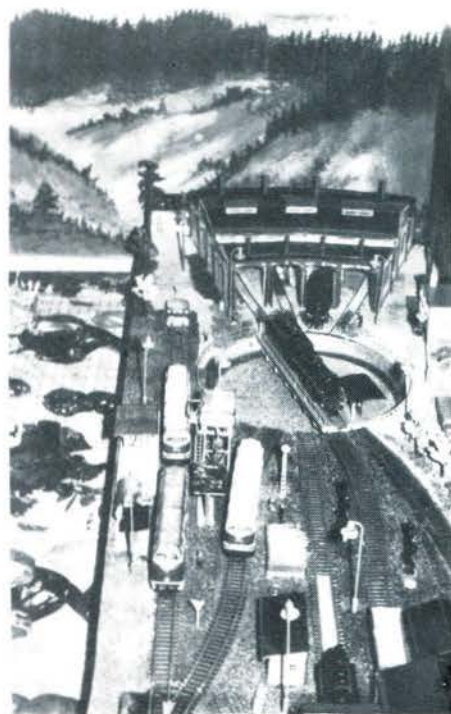
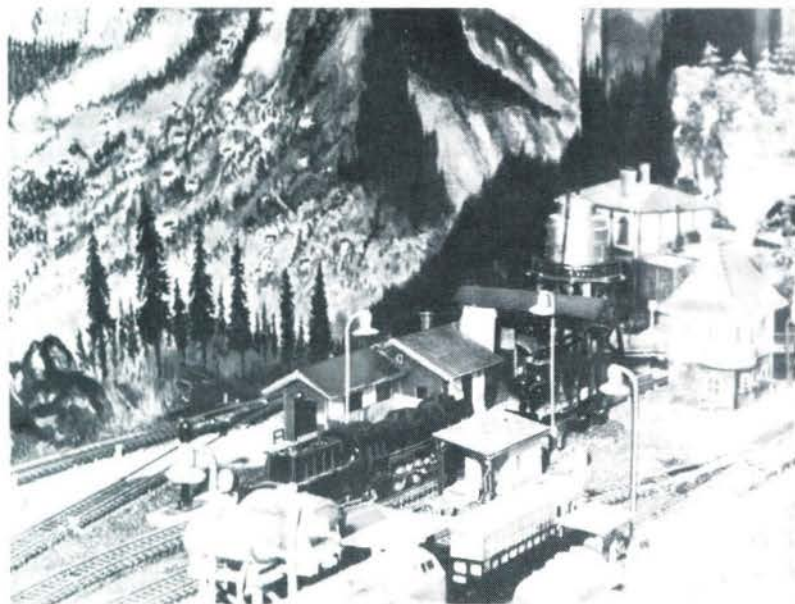
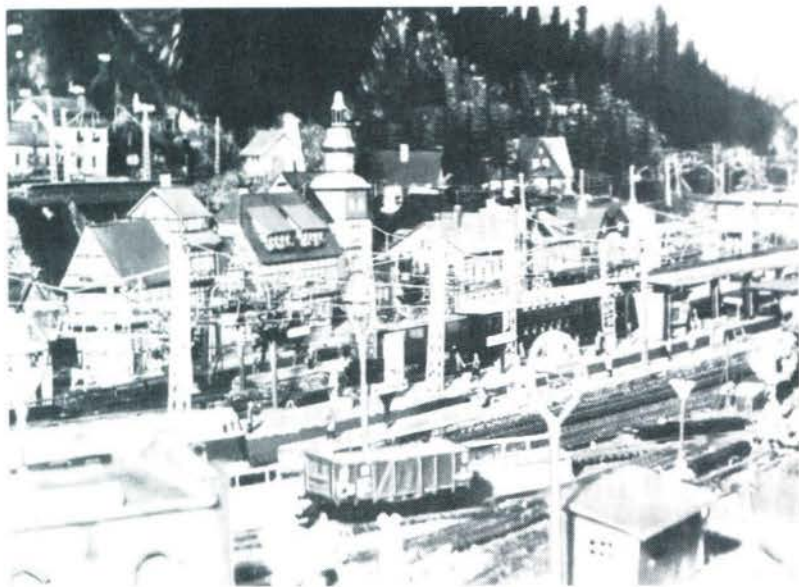


Bild 1 Blick über den Bf „Hasselbach“

Bild 2 Auch die landschaftliche Ausgestaltung macht keinen schlechten Eindruck! Hier sehen wir die maschinentechnischen Anlagen, wie Bekohlung, Dieseltankstelle, Besandung usw.

Bild 3 Das ist das angesetzte Stück mit dem Bw. Der selbstgefertigte Hintergrund wirkt recht gut, in der rechten Ecke hinter dem Lokschuppen könnte noch eine Abrundung der Kulisse durch ein Waldstück oder dgl. erfolgen.

Fotos: Eberhardt Becker, Erfurt

2

Der Berufssoldat Eberhardt Becker und seine Ehefrau, Erfurt, beschäftigen sich in der Freizeit allzu gerne mit der Modelleisenbahn. Nachdem zuerst 2 H0-Anlagen entstanden waren, entschlossen sie sich im Jahre 1972, auf die Nenngröße TT umzusteigen.

Herr B. schreibt dazu ehrlich: „Es fiel mir gewiß nicht leicht, aber ich hatte den Wunsch, in einer Schrankwand von 2500 mm eine entsprechend breite und 1300 mm tiefe Anlage unterzubringen...“.

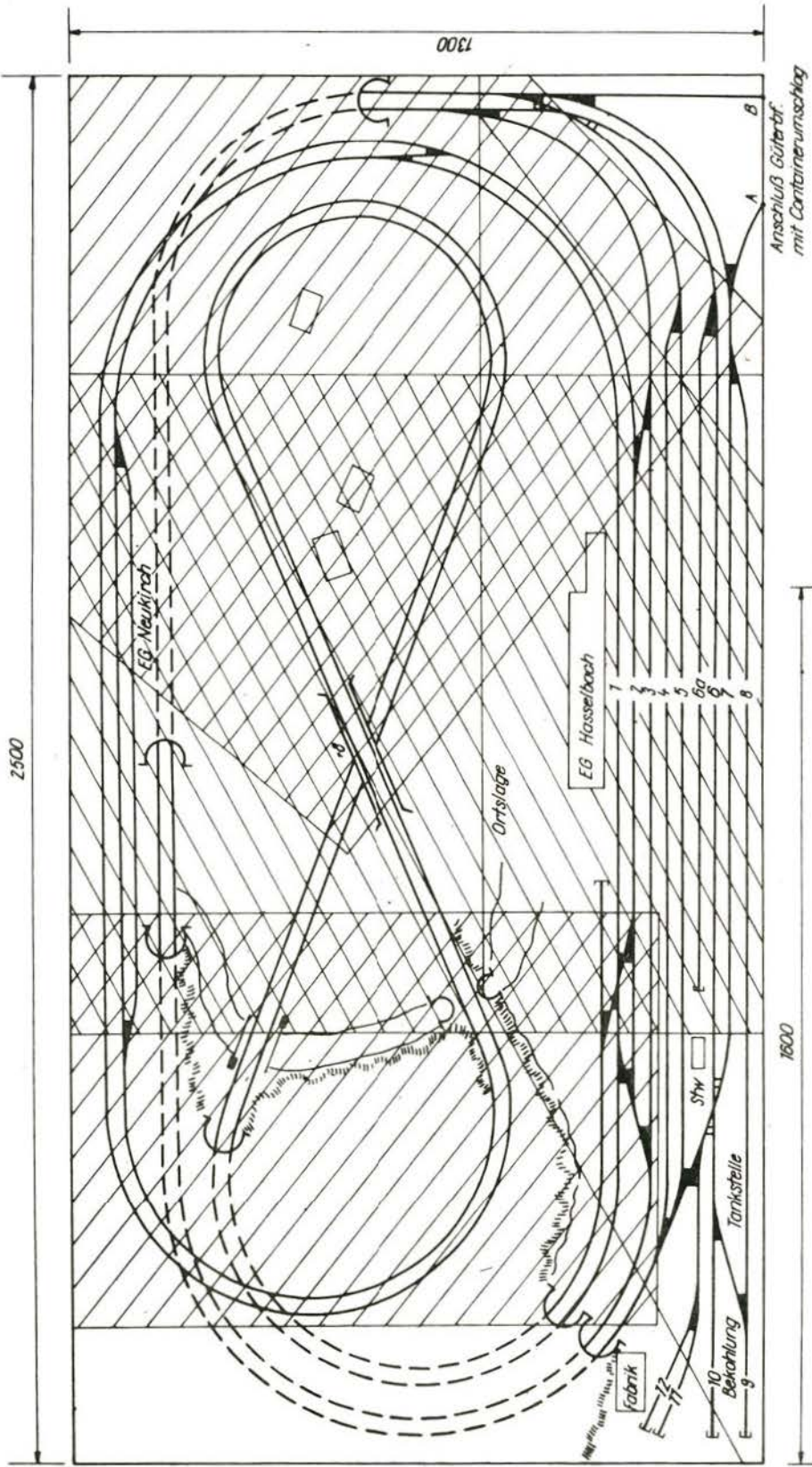
Der Bau dieser neuen Anlage schritt zügig voran, da Frau B. sämtliche Hochbauten aus Bausätzen anfertigte. Da sie sich so ernsthaft für das Hobby interessiert und sogar aktiv mithilft, kennt der Modellbahnfreund B. keine Sorgen in der Hinsicht, daß seine Frau Einspruch erhebt, wenn es etwa um die Einschränkung des häuslichen Milieus geht. Gemeinsam beschloß man, diese „Spezial-Schrankwand“ im Wohnzimmer aufzustellen. Der Gleisplan umfaßt eine 2gleisige elektrifizierte Hauptbahnstrecke sowie eine zweite ebenfalls 2gleisige Hauptbahn

für Dampf- und Dieseltraktion. Vom Gleis 7 des Bf „Hasselbach“ zweigt eine Verbindung zu einem Containerumschlagbahnhof ab. Außerdem bieten sich durch diesen Abzweig noch weitere Möglichkeiten. So können ein Brückenteil und eine Kehrschleife angesetzt werden. Eine andere Variante erlaubt es, dafür eine Platte von 1400 mm x 450 mm mit einem Bw anzuordnen, das übrigens über eine funktionsfähige Drehscheibe verfügt. Auf der Stammanlage sind 24 Weichen, 1 DKW, 2 Kreuzungen, 5 Entkopplungsgleise und 21 Signale (Form- und Lichtsignale) installiert.

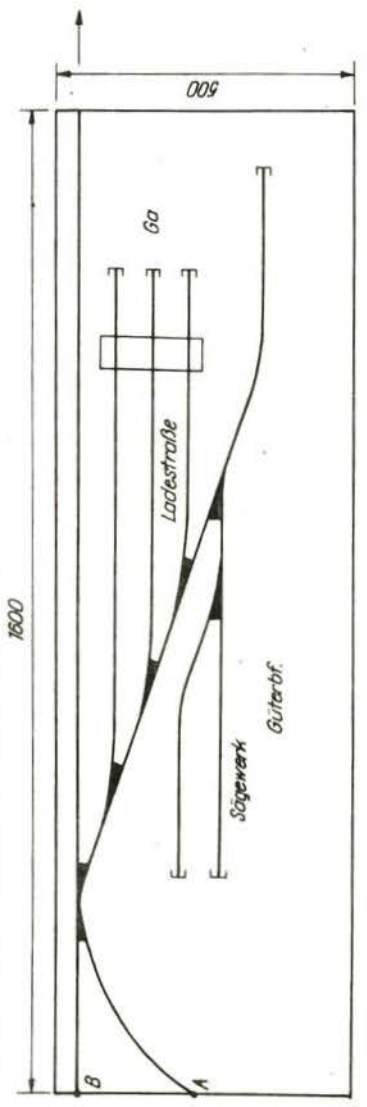
Die gesamte Anlage ist in 5 Fahrstrombereiche unterteilt, die nach der Z-Schaltung eingespeist werden. Das Bedienungspult befindet sich in einem Tisch von 900 mm x 500 mm, es ist mit der Anlage durch Kabel und Messerleisten verbunden. Im Ruhezustand dient es als Blumentisch.

Die Fotos und der Gleisplan mögen diese Ausführungen über die TT-Schrankanlage der Familie Becker ergänzen.





Anschluss Güterbf  
mit Containerumschlag



## Die Eisenbahnen der Insel Usedom

### 1. Entstehung und Geschichte

Bis 1945 war die Insel durch eine 2gleisige Hauptbahn zu erreichen. Diese 1876 eröffnete Eisenbahnverbindung zweigte in Dücherow von der Strecke Berlin—Pasewalk—Stralsund ab und führte über die Inselorte Karnin, Usedom, Swinemünde (jetzt Swinouscie) und Seebad Ahlbeck zum Seebad Heringsdorf. Der Peenestrom, der die Insel vom Festland trennt, wurde durch die fast 300 m lange Karniner Brücke überquert. Außerdem entstanden bis 1900 in Swinemünde zwei kurze Stichbahnen, die vom Hauptbahnhof zum Hafen bzw. zu einer Eisenbahnfähre nach der Nachbarinsel Wollin führten.

1911 wurde die Insel Usedom in ihrer ganzen Ausdehnung durch eine neue Nebenbahn erschlossen, die vom Seebad Heringsdorf in Ost-West-Richtung über so bekannte Badeorte wie Seebad Bansin, Ückeritz, Koserow, Zinnowitz und Trassenheide nach dem 35 km entfernten Bahnhof Wolgaster Fähre führte. Von hier aus konnte man ursprünglich nur mit einer Personenfähre zu dem auf dem Festland gelegenen Bahnhof Wolgast Hafen gelangen. Später baute man an dieser Stelle eine Straßenbrücke über die Peene; dieses Bauwerk wurde 1934 dem Verkehr übergeben. Den Bau einer Eisenbahnbrücke hielt man nicht für notwendig, weil die Insel vom Festland aus günstiger über die Karniner Brücke zu erreichen war.

Mit dem Ausbau des faschistischen Luftwaffen- und Raketenstützpunkts Peenemünde entstand auf der Insel 1936 eine Privatbahn, die in Zinnowitz Anschluß an das Netz der DR hatte und mit rund 12 km Streckenlänge über Karlshagen nach Peenemünde führte. Neben dem Transport von Baustoffen und Rüstungsmaterial bewältigte diese Bahn einen umfangreichen Berufsverkehr. Bei der Projektierung wurden damals neueste Erkenntnisse auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues zugrundegelegt. Mit ihren Bildstellwerken zählte die Strecke zu den modernsten Bahnen des damaligen Deutschen Reichs. Sie wurde später elektrifiziert, und für den Personenver-

kehr standen ab 1942 elektrische Oberleitungstriebwagen zur Verfügung, deren wagenbaulicher Teil dem der BR 167 (neu: 277 ...) der Berliner S-Bahn entsprach. Insgesamt wurden 16 Viertelzüge, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen, gebaut (siehe auch: „Der Modelleisenbahner“, 2/74, S. 34 „Peenemünder Wagen“). Die Triebwagenzüge, die gewöhnlich aus 2 Steuer- und 2 Triebwagen zusammengesetzt waren, verkehrten in einem starren Fahrplan. Zu bestimmten Tageszeiten betrug der Zugabstand 10 Minuten. Im Gegensatz zur Berliner S-Bahn wurde anstelle der seitlichen Stromschiene eine Oberleitung benutzt, damit auch Elloks zur Beförderung der Güterzüge einsetzbar waren. Dafür standen 2 Maschinen für 1100 V Gleichstrom, 2 Diesellokomotiven V36 und 10 Kleinlokomotiven zur Verfügung. Noch heute sind in Zinnowitz einige Fahrleitungsmasten zu sehen, und auf der Strecke gibt es Bahnsteige mit 960 mm Höhe über SO, wie sie bei S-Bahnen häufig üblich sind. Seinerzeit wurde erwogen, den elektrischen Betrieb bis Swinemünde auszuweiten.

Der letzte Weltkrieg und dessen Folgen brachten grundsätzliche Veränderungen für den Betrieb der Inselbahnen mit sich. Auf der Strecke Zinnowitz—Peenemünde mußte 1946 der elektrische durch Dampftrieb ersetzt werden, weil die Ausrüstungen als ehemals militärisches Eigentum demontiert wurden. Noch 1945 wurde von der faschistischen Wehrmacht die Karniner Brücke gesprengt und damit die Schienenverbindung zum Festland unterbrochen. Durch die neue Grenzziehung nach dem 2. Weltkrieg kamen einige Kilometer der Hauptbahn Dücherow—Seebad Heringsdorf auf polnisches Territorium, so daß man sich 1946 dazu entschloß, die auf dem Gebiet der heutigen DR gelegenen Streckenabschnitte zwischen Dücherow und Seebad Ahlbeck abzubauen. Der etwa 2 km lange Abschnitt Seebad Ahlbeck—Seebad Heringsdorf wurde zu einer eingleisigen Nebenbahn und bildet heute die Ergänzung zur Strecke Wolgaster Fähre—Seebad Heringsdorf. Er ist



Bild 1 Das Empfangsgebäude und der Vorplatz des Bf Seebad Heringsdorf, einst die Endstation der 2gleisigen Hauptbahn aus Richtung Dücherow