Peterswalder Kleinbahnpostille

Nr. 9 – Merseburg-Peterswalde-Krüsitz – Februar 2015

Liebe Eisenbahn- und Modellbahnfreunde,

seit Jahren schon geistert in meinem Kopf die Idee zu einem Modulsystem mit einfachstem Standard, weniger, um wie bei „FREMO“ große Anlagen zusammenzustellen und wirklichkeitsnahen Modellbetrieb durchzuführen sondern, um einfach nur dem bei dem einen oder anderen Modellbahnfreund aus dem Kreis des „MEC Halle-Neustadt“ mehr oder weniger großen H0-Fahrzeugpark einen „artgerechten Auslauf“ zu ermöglichen.

Im Grunde sollte das „Bodenbahnmodul“ eine aufgewertete Version des „Rammelbretts“ sein – mit einfachsten Mitteln und schnell zu bauen, im Pkw transportabel, um es mit zu einem Treffen zu nehmen. Aber auch mit einer Landschaftsgestaltung versehen, die den Fahrzeugen einen gewissen Hintergrund bietet und in der nicht für den Fahrbetrieb genutzten Zeit durchaus zur Präsentation der Modelle genutzt werden kann.

Basis sind die bekannten Leimholzbretter mit 17 mm Dicke die es zwischen 200 und 400 mm Breite, in 50 mm-Schritten gestuft in jedem Baumarkt gibt. Die schmalen reichen für einen Streckenabschnitt aus, die breiteren für kleinere Bahnhöfe mit mehreren Gleisen, Werksanschlüsse oder kleine Lokeinsatzstellen. Ihre in 400 mm-Schritten gestufte Länge zwischen 800 und 2400 mm harmoniert mit dem 200 mm-Raster des Fleischmann-Profi-Gleises.

Ab 300 mm Breite gelingen auch Bogenmodule. Allerdings ist dabei genaue Sägearbeit notwendig, die über den simplen Längenzuschnitt der 30 mm-Quadratleisten aus Hartholz, die unter den Brettenden zu platzieren sind deutlich hinausgeht. Sinnvoll ist, diesen Zuschnitt bei einem Tischler in Auftrag zu geben. Mit dessen Werkzeug sind gerade und senkrechte Schnitte kein Problem.

Die Modulverbindung erfolgt „oben“ über die eigentlichen Schienenverbinder, „unten“ über eine „Klammer“. Diese Klammer besteht aus einer 4mm dicken Sperrholzplatte auf die mit gut 60 mm Abstand zwei ca. 10 mm x 10 mm Leisten geleimt und/oder genagelt werden. Benutzt man für die Sperrholzplatten auf A4-Größe zugeschnittenes Bastelsperrholz, ergibt sich „von selbst“ eine Klammer- bzw. Leistenlänge von 210 bzw. 297 mm, die für viele Anwendungen ausreichend ist. Zur Verbindung zweier Module werden zunächst die Schienenverbinder auf ein

Gleisende aufgesteckt und anschließend beide Module über diese aneinander. Dann werden beide etwas angehoben und die Klammer entweder von der Seite untergeschoben oder beide Modulenden von oben in die Klammer gedrückt. Um dies einfacher zu gestalten kann man die Leisten entsprechend der Montagerichtung etwas anfasen oder anschrägen. Noch nicht ausprobiert wurde eine noch primitivere Modulverbindung mittels Weckgummi, da ein solcher nicht zur Hand war.

Die auf dem Baumarkt erhältlichen Halbzeuge sind in der Regel recht genau. Allerdings hatte ich auch schon „30er“ Hölzer mit 29 mm Kantenlänge. Der fehlende Millimeter in Modullängsrichtung ist zu verschmerzen; damit nicht die ganze Last auf den Schienenverbindern liegt empfiehlt es sich, schmale Pappstreifen als Höhenausgleich unterzulegen.

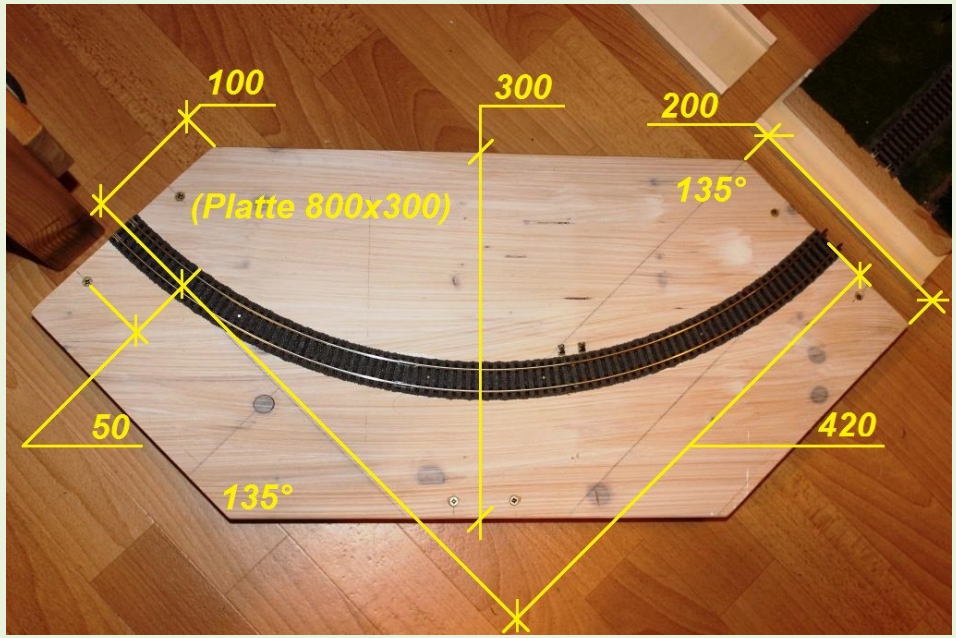
Die Module können auf dem Fußboden aufgebaut werden; mit Bogenmodulen wie dem ausgeführten mit 420 mm Bogenradius passt das Arrangement auch auf ausgezogene Ess- oder zusammengestellte Kneipentische.

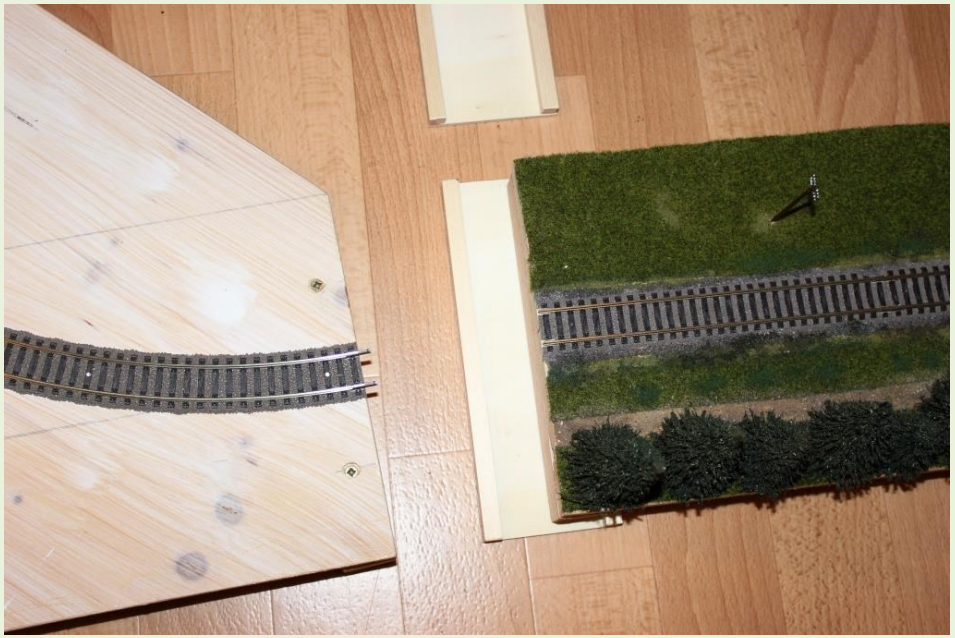
Ach so, die Spannungsversorgung der ausgeführten Module erfolgt über die von unten ans Gleis zu klipsenden Anschlüsse und zwei in diese einzusteckende Drähte vom Fahrtrafo oder Regler aus. Abschaltbare Abschnitte lassen sich über die Stopp-Funktion der Fleischmann-Weichen realisieren oder herkömmlich über abgetrennte Abschnitte und Schalter, angeordnet auf dem Brett selbst. Einfacher geht’s nun wirklich nicht mehr.

Die in der Zwischenzeit gemachten Fotos und der Probeaufbau der vorhandenen Module zeigen, dass die Idee durchaus funktioniert. Die 3D-Anlagenentwürfe entstanden mittels des kostenfrei im Internet erhältlichen Planungsprogramms „SCARM“. Dieses ist recht einfach zu bedienen, bietet einen umfangreichen Gleiskatalog vieler bekannter und unbekannter Hersteller in praktisch allen Nenngrößen und liefert in der Anwendung schnell attraktive Ergebnisse.

Könnte das für den einen oder anderen eine Anregung für eine Wochenendbastelei sein?

Fragt Peter.





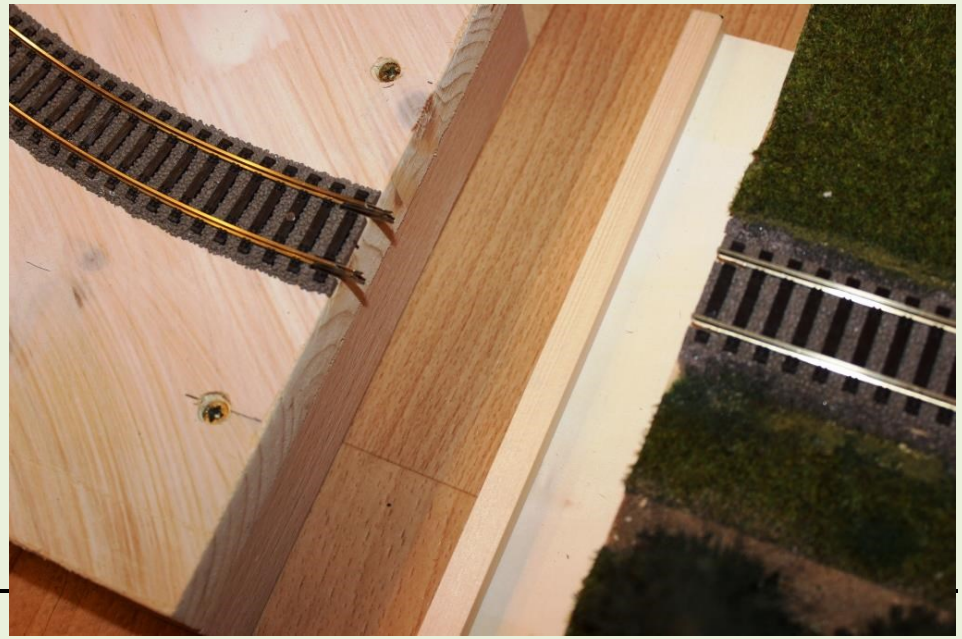


Bild oben: Eckmodul mit Hauptmaßen. Die sichtbaren Schraubenköpfe an der Kante unten gehören zu zwei Schrauben, mit denen ein kurzes Klötzchen aus 30er Quadratleiste hier unter der Platte befestigt ist – sonst würde diese nach dorthin kippen.

Bild oben rechts: Das rechte gerade Streckenmodul steht bereits in einer Klammer. Darüber ist der einfache Aufbau einer solchen Klammer zu sehen.

Bild unten rechts: Die Schienenverbinder werden auf die Schienen eines Moduls aufgesteckt, bevor beide Module über sie erstmalig verbunden werden. Dabei darf die Klammer allerdings noch nicht an der gezeigten Stelle sein.

Bild nächste Seite: Nach mehreren Kombinationen der Modulenden war das der ungünstigste Fall mit dem größten Spalt zwischen den Schienen. Zu beachten ist, dass immer auch das andere Modulende mit 4 mm Sperrholz unterlegt werden muss.

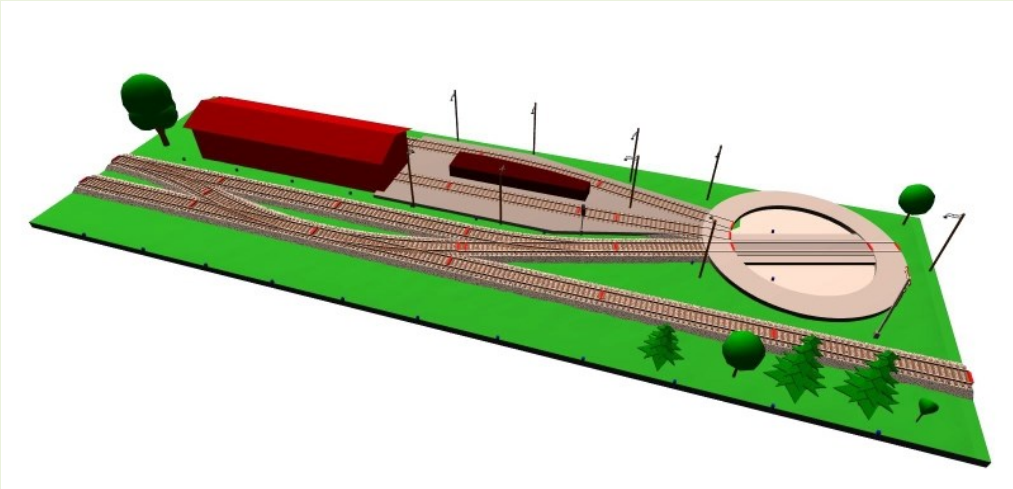


Bild oben: Streckenmodul mit 20 cm Breite plus Hintergrundkulisse gleich Modellbahnstimmung!

Bild links: Auf 1,2 m mal 0,4 m lässt sich eine Bahnhofseinfahrt mit Signal und kleiner Lokeinsatzstelle mit Drehscheibe aufbauen. Platz genug, um z. B. mehrere Dampfloks nicht nur zur Schau zu stellen sondern auch zum „Schaulaufen“.

Text und Fotos: Peter Semmler, Gerichtsrain 46, 06217 Merseburg.
E-Mail: elkepetersemmler@web.de.
3D-Darstellungen: SCARM

September 1969

Es ist vorbei!

Was ist denn heute an der Haltestelle Grützkow los? Der letzte Zug zwischen Krüsitz und Grützkow fuhr doch schon vor Wochen? Und nun dampft es doch wieder?

Bevor es an den Abbau der Gleise geht und die Strecke unbefahrbar wird hat man noch einige gedeckte Güterwagen an den Streckenendpunkt gebracht.

In Grützkow gibt es Verwendung für die alten, nun für ihren eigentlichen Zweck nutzlos gewordenen Fahrzeuge. Für Schuppen und Hühnerställe sind sie noch gut genug und den Interessenten die zu zahlenden 300 Mark allemal wert.

Treckerfahrer Alwin soll mit seinem Kumpel die Gefährte auf der Straße an ihre letzten Aufstellorte bringen. Der neue Besitzer ist mit dabei und auch Opa Kruse schaut dem sich anbahnenden Treiben interessiert zu. Da hatten es sich die Eisenbahner wohl etwas einfach gemacht und die Wagen einfach unmittelbar ans Streckenende geschoben. Die Männer sind überzeugt: Aus dieser Position bekommen sie auch mit dem nagelneuen „Zetor“ die Wagen jedenfalls nicht um die Ecke in Richtung Dorf. Aus dem Umfahr- oder Ladegleis heraus wäre es ein Leichtes. Noch sind die Eisenbahner mit der Lok aber vor Ort und können die Fuhre einfach

rüber auf die andere Straßenseite bringen. Also die Kette wieder ab vom Wagen, mit Lok und Niederbordwagen vor auf den Bahnübergang und die G-Wagen wieder angekuppelt.

Der Lokführer winkt bestätigend. Natürlich können sie die Wagen wieder zurückziehen. Er und sein Kollege hatten den Führerstand kurz verlassen, um sich nach der Fahrt hierher die Beine zu vertreten. In den nächsten Wochen werden sie noch die Abbauzüge fahren, eine Arbeit, die schon jetzt bei ihnen gemischte Gefühle hervorruft. Die Diesellok, die eigentlich für diese Arbeit ganz gut zu gebrauchen gewesen wäre, ist vor über einem Jahr mit einigen irreparablen Defekten abgestellt worden – und steht jetzt auf dem Grützkower Ladegleis, ohne Fenster, Lampen und bereits mit deutlichen Rostspuren.

Also zieht man die drei Wagen zurück auf das Umfahrgleis. Da hätte man aber auch gleich drauf kommen können – von hier aus haben die Wagen sozusagen schon die richtige Richtung. Die „Ecke“, um die herum sie mit etwas Gewalt gezerrt werden müssen, ist dann nicht ganz so gewaltig.

Jetzt steht der nunmehr als erster abzufahrende Wagen aber genau richtig, nämlich gerade auf dem Bahnübergang. Zwei große Holzkeile werden in den Spalt zwischen Schienen und Ausbohlung gesteckt. Auf sie sollen die Räder der Wagen aufrollen und so das Gleis einfach verlassen. Alwin befestigt die Kette an der Kupplung des „Zetors“, schwingt sich auf seinen „Bock“ und zieht vorsichtig an. Tatsächlich bewegt sich der Wagen wie erhofft und klettert auf den Keilen aus dem Gleis. Noch mal ein Kontrollblick (Bild auf der nächsten Seite) und weiter geht es, bis, begleitet vom Kreischen der über das Straßenpflaster schrammenden Spurkränze, auch der zweite Radsatz auf der Fahrbahn steht (Bild unten). Bruno auf der Bremserbühne soll den Wagen im Ernstfall mit dessen Handbremse zum Stehen bringen.

Die letzte Fahrt dieses Wagens beginnt. Vielleicht findet sich für einen anderen ein Liebhaber alter Technik, bei dem er zwar auch anders genutzt wird aber durchaus als das erhalten bleiben wird, was er dann ist. Als ein Zeugnis der Verkehrs- und Regionalgeschichte und vergangener Zeiten.

Deutsche
Reichsbahn
Dresden
K 9485
Gw

Der Doppelwasserturm in Neustadt (Dosse)

September 1969 – es ist vorbei?

Anders als bei vielen ehemals realen Schmalspurbahnen natürlich noch nicht. Aber mir fiel nichts ein, um diese Ausgabe voll zu bekommen.

Außerdem musste der „Zetor“, den ich bereits vor mehr als einem Jahr angeschafft hatte, ja mal zünftig präsentiert werden. Und an Straßenfahrzeugen ist noch einiges anderes in den vergangenen Monaten dazugekommen, so dass sicher auch 2015 einiges Neues aus Grützkow und Peterswalde zu berichten sein wird.

Vor allem soll auf dem Peterswalder Anlagenteil weiter gebaut werden. Der Lagerschuppen ist im Moment eine „Ruine“ – die letzte Farbgebung ging etwas daneben. Mal sehen, was noch zu retten ist. Die Ladestraße und auch die Bekohlung sollen weiter gebaut werden. Bei der einen fehlt noch ein Stück der Decke, bei der anderen Türen und deren Angeln. Angefangene Wagenbauprojekte müssen auch einmal zu Ende geführt werden: der Personenwagen mit Flachdach liegt im andauernden „Winterschlaf“, die erwähnten Kfz sollen ihre Kennzeichen bekommen und diverse Kleinteile sind neu zu fertigen.

Es wird also weitergehen mit der „Peterswalder Kleinbahn“ und Neues zu berichten sein. Und ich hoffe, Euch damit nicht zu langweilen.

Alles Gute noch für 2015 – Euer Peter.