Peterswalder Kleinbahnpostille

Nr. 16 – Merseburg-Peterswalde-Krüsitz – Juli 2015

Peterswalder Kleinbahnpostille. Mit Bildern – Von Eisenbahn- und Modellbahnfreunden abhängig. Spurweitenübergreifend

Liebe Eisenbahn- und Modellbahnfreunde,

hinter dem Anlagensegment mit dem Bahnsteig in Grützkow war für die Bilder in Nummer 15 bereits die Kulisse aufgestellt. Also bot es sich an, noch ein paar Bilder von der Gesamtsituation zu machen.

Fotos, aufgenommen von der anderen Seite her sind ja bereits zu „Vor-PKP-Zeiten“ verschickt worden und in Ausgabe 2 waren die „Baulichkeiten“ auf Seite 11 zu sehen, allerdings noch nicht in ganzer „Schönheit“.

Von dieser, der Ansichtsseite, aus sieht man aber die komplette Ausstattung der Station. Das Wartehäuschen ist nur eine kleine Hütte, in der die wenigen Fahrgäste Unterschlupf finden können. Erinnern Sie sich noch an den Wanderer, der im Hochsommer per Bahn nach Vorpommern anreiste, um hier ein altes Steingrab zu besichtigen? Und dabei die letzte Wegstrecke zu Fuß zurücklegte?

Mit der Schmalspurbahn fuhr dieser Wanderer damals (MIBA 6/2013) bis hierher, zum Bahnhof Grützkow. Grützkow, Kreis Jarmin, Bezirk Neubrandenburg, so hätte man es auf dem Ortsschild lesen können, wenn man auf der das Dorf berührenden Fernstraße angereist wäre oder im richtigen Moment am Bahnübergang aus dem Zugfenster geschaut hätte.

An der Wartebude der Bahnstation hingegen steht einfach nur „Grützkow“. Und Wartebude ist schon eine zutreffende und nicht zu nahe gehende Bezeichnung für das kleine Bauwerk, das eigentlich eher an ein etwas zu großes Plumpsklo erinnerte. An den anderen Unterwegsbahnhöfen der Kleinbahn hatte man Ende des 19. Jahrhunderts doch recht hübsche Fachwerkgebäude als Wartehallen errichtet, hier in Grützkow jedoch kam es nicht dazu. Bei der Trassierung versuchte man, die Haltestelle und deren Bahnsteig so nah wie möglich an das Dorf zu legen. Dies gelang zwar, jedoch blieb auf dem schmalen von der Bahngesellschaft erworbenen Trassenstreifen kein Platz für einen ordentlichen Bau: auf der einen Seite der Trasse zog sich ein längerer mit Kiefern bewachsener Sandhügel hin, hinter dem sich das Dorf mit seinen Häusern und der Kirche versteckte und auch das Gelände relativ steil ins Flusstal abfiel. An die andere Seite der Trasse grenzten Flächen mit guten Erträgen; die Besitzer der größeren Ackerflächen sahen deshalb verständlicherweise von einem Verkauf zu großer Flächen ab.

So kam es also, dass Grützkow kein Stationsgebäude erhielt.

Was aber nun auch wieder nicht so schlimm war, denn das Warten konnten die Fahrgäste in der nicht allzu weit entfernten Gaststube der Dorfkneipe erledigen. Irgendwann war man aber doch der Meinung, ein kleiner Unterstand auf dem Bahnsteig wäre sinnvoll und so entschloss sich der Gemeindevorstand, bei einem ortsansässigen Zimmermann ein einfaches Wartehäuschen in Auftrag zu geben und dann aufzustellen.

Etwa ein halbes Jahrhundert ist seitdem vergangen und die Farbe auf den Brettern der Bude ist kaum noch zu erahnen aber immer noch dampfen die schmalspurigen Kleinbahnzüge durch die Landschaft. Fahrzeuge und Anlagen sind in die Jahre gekommen. Es scheint schon ein Wunder zu sein, dass die B-Kuppler, die schon kurz nach der Eröffnung der Bahn als Verstärkung der aus ähnlichen, noch kleineren Maschinen bestehenden Grundausstattung der damaligen Kleinbahn angeschafft

wurden, so lange ihren Dienst verrichten konnten. Kriege, Krisen und Reparation haben sie überstanden. Verschleiß und Schäden konnten vom Personal immer wieder beseitigt werden.

Und so wird die Bahn in den frühen 1960ern immer noch gerne von den Einwohnern der an der Bahn liegenden Dörfer und Städte genutzt. Sicher, sie ist ja praktisch das einzige lokale Verkehrsmittel und private Autos sind doch noch eher eine Seltenheit.

Auch an diesem Sonntagmorgen befinden sich bereits Personen auf dem Bahnsteig. Einer der Männer hat Gepäck dabei, offensichtlich hat zumindest er vor, den in Bälde zu erwartenden Zug zu benutzen. Das Pärchen scheint ihn nur zur Bahn begleitet zu haben und ist nun damit beschäftigt, ersterem die Wartezeit zu verkürzen.

Auf der anderen Seite des Gleises ist man beim Schnacken am Zaun des Kohlgartens. Ein Bierchen in Ehren kann niemand verwehren, erst recht nicht, wenn man noch etwas auf dem eigenen Grundstück zu tun hat, sagt sich wohl auch Otto Wichmann. Da der Zaun zu Schulzes Gärtchen nun sicher nichts mit seinem Grundstück zu tun hat kann man wohl zu Recht darauf schließen, dass die Dringlichkeit der von Wichmann zu erledigenden Arbeit nicht besonders hoch einzuschätzen war. Schulzes jedenfalls scheinen der Unterhaltung nicht abgeneigt zu sein.

Das war jetzt sozusagen die Geschichte zur Geschichte. Wir müssen Schluss machen, denn der Zug fährt bereits ein. Bleiben noch die Hinweise, dass ich auch auf diesem Anlagenabschnitt noch einiges verändern möchte. Der Hochspannungsmast muss nochmal gebaut werden, die Gartentür fehlt und ein Gewächshaus für die Tomaten liegt bereit und muss zusammengebaut werden. Die kleinen Bäumchen sollen gegen neue, filigranere ausgetauscht werden und auf dem kleinen Feld neben dem Garten sollen einmal Kartoffeln wachsen …

Was gibt es sonst noch im aktuellen Blättchen? Das Titelbild aus Bertsdorf konnte ich am 28. Juni beim Ausflug nach Oybin während unseres MIIT-Landsmannschaftstreffens aufnehmen.

Zwei PKP-Leser haben zu dieser Ausgabe Artikel beigesteuert. Danke dafür an Franz und Björn.

In PKP Nr. 8 wurde der kurze Niederbordwagen vorgestellt und eine kurze Umbaubeschreibung angekündigt. In dieser Ausgabe wird er wieder zu sehen sein und die erwähnte Beschreibung kommt auch hier – wirklich ganz kurz. Ebenfalls in Nr. 8 wurde für die damals nächsten Ausgaben ein Abschluss der Bildfolge von der letztjährigen Herbsttour angekündigt. Damit dies keine leeren Worte bleiben kommt dieses Bild jetzt.

Und? Der Rollwagen ist in Betrieb. Und wird dieses Mal so in Szene gesetzt, dass dieselbe in Kenntnis der Arbeiten beim „Pollo“ ganz anders als im Artikel in Nummer 9 über den Abtransport von Güterwagen nach Stilllegung der Krüsitzer Kleinbahn erscheinen mag. Anregungen vom Vorbild, so oder so ähnlich lauteten Überschriften in zurückliegenden Ausgaben. Bei der Rollwagenszene und in einem weiteren Beitrag sind diese Anregungen umgesetzt worden. Damit dürfte schon alles klar sein. Oder?

Viele Grüße an Euch von Peter.

(M)Ein Behelfsgepäckwagen für 0e

Er sieht noch unfertig aus, was zu einem gehörigen Teil auch der fehlenden Beschriftung geschuldet ist, mal abgesehen vom Generator unter dem Wagen. Darum kümmere ich mich später. Eine durchgehende Bremse bräuchte er auch noch … Der neue Anstrich wirkt besser als der vorher vorhandene, „in echt“ ist er deutlich dunkler als auf dem Foto. Bei den Fensterrahmen hab ich mich an denen der Güterwagen der RüKB orientiert, die auch von außen auf den Wagenkasten gesetzt wurden. Dieser Behelfsgepäckwagen ist eben ein „in eigener Werkstatt umgebauter Güterwagen“ und darf auch so aussehen. Das ich die Rahmen dann noch farblich abgesetzt habe, gut, da kann man sich streiten.

Die Installation der Inneneinrichtung war vielleicht eine sinnlose Arbeit, da sie nicht sichtbar ist. Aber in Nenngröße 0 ist sie deutlich einfacher, als in kleineren Maßstäben. Und die geöffneten Schiebetüren bieten schon noch ein wenig Einblick ins Innere. Der sitzende Schaffner – fehlt leider noch. Poststreik.

Peterswalder Kleinbahnpostille
Text und Fotos, sofern nicht anders gekennzeichnet: Peter Semmler,
Gerichtsrain 46, 06217 Merseburg, E-Mail: elkepetersemmler@web.de.
Nutzung von nicht als Fotos anderer Autoren kenntlich gemachten Bildern bei Nennung des Autors gestattet. (Die Rechte an Texten und Fotos der Gastautoren liegen bei diesen. Fotos der „Gastanlagen“ stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, von deren Eigentümern).

Berichtigungen zur PKP Nr. 15

Seite 5 linke Spalte ganz unten: Es muss richtig „Biberau“ statt „Bieberau“ heißen. Gemeint ist der Bahnhof an der ehemaligen Schmalspurstrecke Eisfeld-Schönbrunn.

Seite 8 Text zum Bild rechts oben: Es ist natürlich keine meck. T4, Baureihe 91^{19} sondern eine pr. T9.3 wie es auch an der Loknummer erkennbar war und ist.

Nochmal der „Pollo“ ☞☞☞☞

Dieses Bild (oben) habe ich erst Ende Juni bearbeitet, zunächst als Schwarz-Weiß-Bild „auf alt gemacht“. Das vorher automatisch korrigierte Farbbild fand ich allerdings mindestens genauso ansehens- und zeigenswert, wie das „sw-Imitat“. Deshalb wird es in Nummer 17 im Großformat zu sehen sein.

Der Regen, der am 17. Mai die Schauvorführung aus Anlass des Museumstages in Lindenberg begleitete, war vielleicht etwas lästig – wie die Bilder in den letzten Kleinbahnpostillen zeigten, störte sich aber keiner der Anwesenden ernsthaft daran. Und wie ich werden sie vielleicht ebenfalls von der ungewöhnlichen Qualität ihrer Aufnahmen überrascht gewesen sein.

Und auch der Ausdruck auf den Gesichtern der beiden Aktiven Lutz und Sven zeigt, dass sie mit dieser Einlage, für die wieder einmal der ehemals langjährige Vereinsvorsitzende Rainer Knurbien die Moderation übernommen hatte, ebenfalls voll zufrieden waren (Bild unten).

Ein Arbeitszugeinsatz

Sollen das Bilder aus den 1960ern oder etwa aus dem Jahr 2015 sein?

Ist die Krüsitzer Kleinbahn stillgelegt worden, wie es PKP Nr. 9 suggerierte oder ist sie wieder auferstanden? So etwas soll es ja später tatsächlich gegeben haben, das stillgelegte und demontierte Schmalspurbahnen wieder aufgebaut wurden.

Wie in PKP Nummer 14 beim „Pollo“ werden auch auf meiner privaten Kleinbahn einbaufertige Telefonmasten mit dem Rollwagen zu ihren Aufstellorten entlang der Strecke gebracht. Bisher wurde dazu ein Schemelwagenpäärchen benutzt. Für die hier ausreichenden kurzen Masten ist der Abstand zwischen den Drehschemeln fast schon zu groß und das, obwohl einer der Wagen bereits von kurzer Bauform ist.

Wie der Arbeitswagen. Entstanden sind beide aus den bekannten Magic-Train-Wagen. Die Idee für verkürzte Wagen stammt nicht von mir und auch Herbert Fackeldeys Umbau, beschrieben im „Mittelpuffer“-Heft 21, war vielleicht nicht

der erste seiner Art, dafür möglicherweise der erste beschriebene.

Der Umbau ist letztlich keine Hexerei. Eine Roco-Bastelsäge reicht im Prinzip als „Spezialwerkzeug“ fast aus. Das Ballastgewicht wurde allerdings mit der Flex gekürzt. Eine Tischkreissäge erleichtert die Arbeit beim Zuschnitt der Kunststoffteile aber noch viel mehr – einmal eingestellt werden alle Teile gleichlang und passen. Im Gegensatz zur Version des „Mittelpuffers“ sind die Bordwände bei meinem Arbeitswagen geteilt. Im Grunde wurde der Wagen genau um die Länge der Seitenwandtür gekürzt und die beim Vorbild des Magic-Train-Wagens vorhandenen zwei Seitenwandteile stoßen nun unmittelbar aneinander. Das heißt, dass in Wagenmitte auch zwei Aufnahmen für die Bordwandsäulen nebeneinander vorhanden sind und dazwischen sozusagen ein Niet für die Befestigung dieser beiden Aufnahmen stehen bleibt. Vom Umbau eines O-Wagens in einen Schneepflug blieb eine mittelhohe Stirnwand übrig – die passte ganz gut an den Arbeitswagen. Auch in dieser Kleinigkeit zeigt sich das Potential, das im Magic-Train-Programm steckt – äh, gesteckt hätte. Der Drehschemelwagen wurde übrigens in gleicher Weise gekürzt

Ein Bild wie das Letzte dieses Artikels wird es in Zukunft also nicht mehr geben. Wie erwähnt ist der Abstand der beiden Drehschemel für die kürzeren der Masten fast zu knapp. Greift der kurzsichtig-grobmotorisch veranlagte Fotograf dann bei der Feineinrichtung seines Motivs etwas daneben, liegt die ganze Fuhre anschließend im Dreck. Oder auf der Straße. Pech gehabt eben.

Werbung: www.pollo.de – die Dampfsaison geht weiter!

Aus Bastelzimmern und Hobbyräumen

Franz ist wieder einmal dabei, eine neue Anlage zu bauen. Und wieder ist ihr Motiv eines aus Norddeutschland.

Ganz anders wirkt das an und für sich bekannte Hallenhaus von Kibri durch die verputzten Gefache (Bild oben). Doch lassen wir den „Bauherren“ bzw. „Restaurator“ des alten Bauwerks, der auch zwei Fotos beigesteuert hat, selbst zu Wort kommen:

„Hallo Peter,

hier die Kurzanleitung zum Verputzen des KIBRI-Hallenhauses:

1. Das Material:

- KIBRI-Bausatz Hallenhaus
- warmes Wasser mit ein paar Tropfen Fit
- kleine Handbürste (Nagelbürste)
- Faller-Straßenfarbe "Beton"
- Revell-Acrylfarbe "schwarz" (ältere Nitrofarbe geht auch)
- Acrylfarbe "weiß matt" von Revell (oder ältere Nitrofarbe)
- zwei kleine Pinsel weich, einer davon dünn und fein
- klassischer Tuschkasten mit verschiedenen Farben

2. Wie man's machen kann:

Zunächst werden die Einzelteile (Fassaden, Seitenwände) des KIBRI-Bausatzes im warmen Fit-Wasser kräftig mit einer kleinen Bürste abgeschrubbt, um die farbunfreundliche, fettartige Deckschicht des Kunststoffmodells samt unnatürlichem Kunststoffglanz zu entfernen und alles ein wenig aufzurauhen. Wenn der lästige Kunststoffglanz schwindet und die Teile eher stumpf wirken, war dieser Arbeitsgang erfolgreich.

Im zweiten Schritt werden die Gefache (nicht die Balken!) mit den viel zu großen Ziegeln mit Faller-Straßenfarbe "Beton" gestrichen. Die Farbe muss unverdünnt aufgetragen werden, trocknet unglaublich rasch auf und sollte **noch während der Trocknungsphase** eine zweite Farbschicht erhalten. **Weil die Farbe sehr dick ist und offenbar feinste Festbestandteile (Sande?) enthält, ergibt sich nun eine ungleichmäßige, putzartige Deckschicht-Struktur**, wie sie auch vom "Wellern" (der Lehmausfachung bei den Vorbildgebäuden) her bekannt ist. Genau das wollen wir ja haben!

Im dritten Schritt, nach endgültiger Auftrocknung der Faller-Farbe in den Gefachen, werden die nun eher betongrau wirkenden Gefachflächen mit Faller-Farbe "weiß" gestrichen. Man kann dazu sowohl die Acryl- als auch die älteren Nitrofarben von Revell verwenden, sollte beide jedoch leicht verdünnen, damit sie die soeben hergestellten "Putzstrukturen" nicht zuschmieren. Wenn das Gebäude "frisch gekalkt" rüberkommt, wurde erreicht, was beabsichtigt war.

Der vierte Schritt artet zur Geduldsprobe aus: Die Ständer, Streben und Riegel des Balkenfachwerksystems sind schwarz zu streichen. Der Pinsel dazu sollte sehr fein, dünn und weich sein. Wesentliche psychische Komponente dabei: ruhig bleiben!

Schlussakt: die noch immer vor uns liegenden Einzelteile können nun patiniert werden. Dazu nutzen wir die Farben des guten alten Tuschkastens. Man kann den Gefachen einen leichten Gelbton in Ocker geben, als käme da schon wieder der Lehm durch - oder den Eindruck "frisch geweisselt" betonen. Auf jeden Fall sollte mit einem sehr hellen Grau die Maserung des Gebälks per Granierung betont werden. Wer maroden Charme mag, hilft auf den Balken, auf dem Türholz etc. mit grauen, bräunlichen und grünlichen Tönen (altes Holz, Bemoosung) nach.

Ist dies alles geglückt, wird der Bau zusammengefügt. Das war's. Ein Vergleich mit dem Ausgangszustand der KIBRI-Bauteile (Bild unten) dürfte zeigen, dass sich die "Umfärberei" gelohnt hat ...

... meint der Franz."

Und als Alternative eine von mir vor Jahren mit Temperafarben ausgeführte Frisur.

Dampfzugbetrieb zum Sachsen-Anhalt Tag

Vom 29. bis 31.05.2015 fand der 19. Sachsen-Anhalt Tag in Köthen statt. Zu diesem Großereignis erwartete man etwa 160 000 Besucher. Viele davon reisten auch mit der Deutschen Bahn an. Extra dafür wurden die Züge des RE20 (Halle-Magdeburg) verstärkt und um zusätzliche Fahrten erweitert wie auch auf der RB 56 (Aschersleben-Dessau). Hier wurde sogar ein Halbstundentakt nach Dessau eingerichtet, indem Triebwagen der BR642 in Doppeltraktion stündlich zwischen Köthen und Dessau pendelten.

Wenn die BR642 Gleis 1 nach der Ausfahrt nach Dessau geräumt hat, kann endlich der Sonderzug einfahren.

Ein besonderes Highlight hatten sich dabei die „Eisenbahnfreunde Aken e.V.“ ausgedacht. Sie organisierten Sonderfahrten auf der Strecke Köthen-Aken, auf welcher der Personenverkehr im Dezember 2007 vom Land Sachsen-Anhalt abbestellt wurde. Denn schließlich wurde in diesem Jahr neben dem Sachsen-Anhalt Tag auch 900 Jahr Stadt Köthen, 175 Jahre Knotenbahnhof Köthen (Köthen war Deutschlands erster Eisenbahnknoten) und 125 Jahre Eisenbahnstrecke Köthen-Aken gefeiert. So fuhr am 30.05.2015 der Triebwagen BR670 005 („Fürst Franz“) der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn und am 31.05.2015 der „Salzlandexpress“ der Eisenbahnfreunde Staßfurt mit BR44 1486 im Pendel zwischen beiden Städten.

Alle Sonderfahrten wurden ausnahmslos gut angenommen und waren überdurchschnittlich besetzt, wie im Bild zu sehen ist. Hier kommt die 44 1486 mit Ihrem aus 6 DR-Wagen bestehenden Zug endlich mit fast 25 Minuten Verspätung in Köthen an. Die Ankunft wird mit einem lauten Pfeifton kurz vor dem Bahnsteig angekündigt. Dies ist auch notwendig, um die vielen Fotografen daran zu erinnern, entsprechend von der Bahnsteigkante zu treten. Die kurze Strecke von nur knapp 14 km von Aken nach Köthen hat dabei weder Personal noch die Maschine, die aus ihrer Vergangenheit ganz andere Zuglasten gewöhnt war, übermäßig beansprucht, weshalb das Lokpersonal bei der Einfahrt in den Bahnhof auch völlig entspannt aus dem Fenster schauen kann (Titelbild des Artikels).

BR44 1486 kurz vor der Ankunft auf dem Bahnhof Köthen)

Kaum angekommen am Bahnsteig, wird die 44 auch schon von Jung und Alt umringt. Die Älteren erinnern sich vermutlich etwas wehmütig an die Zeit, als Dampfloks noch zum Alltagsbild gehörten.

Die Jüngeren werden dieses nie verstehen, sind „Ihre Züge“ der modernen Bahn doch meist rot und glatt, der Aerodynamik angepasst. Aber eine gewisse Faszination strahlen diese alten Dampfrösser doch aus, welcher man sich auch als junger Mensch nur schwer entziehen kann. Und mal ehrlich, ist diese alte Dame nicht auch eine gelungene und formschöne Maschine?

Textbeitrag und Fotos von Björn Adolf.

Bild nächste Seite: Pause und Vorbereitung für die nächste Tour.

Köthen

Weit ist das Land des „Pollo“ und heiß brennt die Sonne über Mesendorf und Lindenberg

So hätte sich wohl der alte Indianer aus dem DEFA-Klassiker „Apachen“ über das Wochenende vom 04. zum 05. Juli 2015 geäußert.

Temperaturen weit über 30°C und das über Tage hinweg führten am Samstag zu einer Sperre für die 99 4532 wegen der bestehenden Waldbrandgefahr. Nach den ausreichenden Schauern am Abend und in der Nacht zum Sonntag durfte sie am 05. Juli wieder auf die Strecke hinaus. Dennoch nutzte das Lokpersonal die Wendezeiten auch zur Kontrolle des Funkenfängers. Sicher ist sicher. Die Besucher- bzw. Fahrgastanzahl hielt sich in bescheidenen Grenzen; es war auch niemandem zu verdenken, der sich bei diesen Temperaturen lieber ein schattiges Plätzchen im Garten oder in der Nähe eines Badesees gesucht hatte. Selbst Bettys Gulaschkanone lieferte an den Tagen keine heiße Erbsen- oder Gulaschsuppe sondern kalte, dicke, fruchtig-süße Obstsuppe, mit der die Köchin bei diesen Außentemperaturen deutlich „punktete“. Für die, die dennoch etwas Kräftigeres brauchten kamen vom Grill nebenan Bratwürste.

Wer aber trotz der Hitze an die Strecke zwischen Lindenberg und Mesendorf kam wurde bei bestem Hochsommerwetter durch die Tatsache entschädigt, dass das Weniger an Besuchern eben auch die Gelegenheit zu relativ ungestörter Motivsuche bedeutete. Außerdem: Eine HF110 war bis Anfang Juni.2015 noch nicht in der Prignitz unterwegs gewesen. Wieder etwas Neues beim „Pollo“. Wer vom Anblick der kleinen Lok mit ihrem kurzen Zug nicht begeistert war, dem kann wohl auch

nicht wirklich geholfen werden. Ganz leise rollte sie beim Umsetzen über die Gleise, selbst das Klacken der Radsätze an den Schienenstößen war kaum wahrzunehmen.

Genau – „die Lok ist hier doch nie gefahren“ – diesen Spruch hatten wir nicht gehört. Im Gegenteil. Zu Himmelfahrt meinte ein Besucher sinngemäß, dass es von den Loks betriebsfähig so viele ja nun auch nicht gäbe und man über jeden Einsatz nur froh sein sollte. Ich zitiere die „olle Kamelle“ dann aber doch wieder (der Urheber darf sich gern für einen Versuch der Erstattung der Lizenzgebühren bei mir melden) aus einem anderen Grund.

Der „Pollo“ ist die einzige als Museumsbahn betriebene ehemalige Schmalspurbahn des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg. Die Spreewaldbahn, Forster und Spremberger Stadtbahn – sind weg. Rathenow-Senzke-Nauen – gibt es nicht mehr. Müncheberg-Buckow – umgespurt. Pasewalk-Klockow – *ein* Grenzfall. Casekow-Penkun-Scheune – der *andere*, lag zu Betriebszeiten in Pommern auch wenn Casekow heute zu Brandenburg gehört. Jüterbog-Luckenwalder-Kreiskleinbahn – abgebaut.

Aber auf letzterer fuhr genau die HF110. Und es fuhren dort die Niederbordwagen, die allgemein hauptsächlich dem Weimarer Waggonbau zugeordnet werden, in dieser Form aber auch in Ammendorf bei Halle gebaut wurden – und genau so auch in der Prignitz fuhren. Und schon zu Kleinbahnzeiten, vor dem Krieg waren hierher Oberlichtwagen sächsischer Bauform eingesetzt. Eine dem nahekommende Garnitur könnte durchaus auch bei uns fahren und bei mit Bedacht und richtiger Wagenreihung zusammengestelltem Zug könnte zumindest für einen Teil davon auf Fotos der Eindruck einer in vergangenen Zeiten den Fläming durchquerenden Schmalspurgarnitur erweckt werden.

Richtig also: hier in der Prignitz ist die Lok (früher) nie gefahren. Schaut man als Museumsbahn aber bewusst über den eigenen Tellerrand hinaus ergeben sich neue Perspektiven, auch und gerade unter dem Aspekt einer *musealen* Darstellung des Eisenbahnbetriebes in der Vergangenheit. Die dann eben auch andere Strecken einer Region einschließen und unter bestimmten Bedingungen präsentieren kann. „Ihr habt die Lok – wir haben die passenden Wagen dazu. Lasst uns zusammen was Neues draus machen!“

Wir können also ruhig davon ausgehen, dass es in diesem Jahr noch weitere Überraschungen auf schmaler Spur in der Prignitz geben wird.

„Herbsttour 2014 – die Letzte!“

Museumsbahnromantik im Frankenwald

Nein – es ist keineswegs die letzte Herbsttour, nur das letzte Bild von der im vergangenen Jahr in der Kleinbahnpostille. Aufgenommen am nördlichen Endpunkt der Museumsstrecke auf der Rodachtalbahn. Nordhalben, 03. Oktober 2014.

Besonders in Erinnerung geblieben ist die familiäre Atmosphäre an den Verkaufsständen und im „Speisewagen“. Man spürte, und schmeckte es z. B. beim selbstgebackenen Kuchen, dass die Aktiven auch hier für ihr Hobby leben.