Peterswalder Kleinbahnpostille

Nr. 22 – Sonderausgabe – Merseburg-Peterswalde-Krüsitz – November 2015

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

Hallo liebe Leser,

das war's! So lautet die absolute Kurzform dessen, was kurz vor Himmelfahrt zwischen Lindenberg und Mesendorf begonnen hat und am 01. November an seinem Ende angekommen ist: Dampfbetrieb satt auf den Gleisen unserer Museumsbahn.

Vor dem Saisonstart 2015 wurde uns klar, dass die Anforderungen an die Aktiven in diesem Jahr besonders hoch sein würden. Und wir haben das gemeinsam geschafft.

Die Besucherzahlen hätten im Sommer vielleicht etwas höher sein können, das stimmt aber abgerechnet wird zum Schluss und so hatten wir am Herbstdampf-wochenende einen Rekordumsatz im Museum. Und volle Züge. Dass für den größten Teil Deutschlands die Prignitz ganz schön weit weg liegt, ist ja nichts Neues und es verwundert sicher nicht, dass der weite Weg einige vom Besuch abgeschreckt hat. Doch dazu weiter unten mehr.

An uns als Verein lag es aber nicht, denn wie bekannt fuhren wir zum einen so oft, dass zumindest die terminliche Frage hinsichtlich der Entscheidungsfindung, ob und wann man denn mal in die Prignitz fahren könnte, stark vereinfacht worden ist und zum anderen sogar mit zwei verschiedenen Lokomotiven. Gelegenheiten zum Mitfahren und zum Fotografieren und Filmen haben wir jedoch zur Genüge geboten. Selbst auf der Dampflok als Alternativprogramm denn im Grunde fuhren wir nicht nur mit zwei Loks, sondern sogar mit dreien, wenn wir den Zugeinsatz der V10C Anfang Juli hinzuzählen, wobei gleichzeitig die HF110C zwischen Mesendorf und Klenzenhof pendelte, um den Besuchern auch bei waldbrandgefährdender Hitze ein wenig Dampflokatmosphäre bei Führerstandsmitfahrten zu bieten. Langweilig ist sicher was anderes. Na gut, bestimmte, von Nicht-Besuchern gewünschte, exotische Fahrzeuge bzw. Zugkonfigurationen haben wir auch in diesem Jahr nicht auf die Strecke gebracht, was wiederum den Besuchern gar nicht aufgefallen ist.

Über die Urlaubszeit beobachten wir zudem immer wieder, dass Rückreisende von der Ostsee den Weg durch die Prignitz nehmen, Weg abkürzen und Staus umfahren. Und dann bei uns einkehren. Wir hatten Gäste aus den Niederlanden, einen aus Norwegen, aus Belgien, solche aus Aachen von der Selfkantbahn, die extra wegen eines Fahrwochenendes angereist waren, aus dem Vogtland und von hinter dem Thüringer Wald. Ungewöhnlich viele kamen aus Hamburg bzw. der Umgebung der Hansestadt und Schleswig-Holstein, wie ich fand. Das ist ja auch keine Entfernung. Einer aus Dessau, zugegeben fast schon „nahe dran", hat an Elkes Stand zweimal eingekauft, zu Himmelfahrt und im September. „Den Vogel abgeschossen", ganz im positiven Sinn, hatten aber drei Eisenbahnfreunde aus der Gegend um Blumberg. Und damit und vor allem mit der Art der Anreise die Aachener und Niederländer wohl auf Platz 2 verwiesen. Blumberg? – ja, genau, das Städtchen, bei dem es auch eine sehr bekannte Dampfbahnstrecke gibt. Die mit den Fledermäusen. Die, also die Eisenbahnfreunde, sind mit der Bahn zum vorletzten Dampffahrtag am 31.10. angereist, bis Wittenberge, von dort aus mit dem Taxi nach Lindenberg, um hier mit dem Zug zu fahren und das Museum zu besuchen. Zurück mit dem Taxi bis Glöwen und von dort aus wieder mit der Bahn. Blumberg lässt sich gugeln … Glückwunsch zu so viel Enthusiasmus!

Den Fehlschuss der Saison, am anderen Ende der Skala gelegen, hatte hingegen der Herr aus dem Nordosten Berlins getätigt, nach Selbstbekenntnis Autofahrer, der am letzten regulären Öffnungstag der Saison etwa zur Ankunft des vorletzten Zuges anrief und fragte, wann er denn das Museum besichtigen könnte, das ja so schwer und nur bei drei Stunden Fahrzeit erreichbar sei. Und ob er denn einen Termin vereinbaren könnte. Die Stimme klang nicht kindlich, „der kleine Nils" war es also nicht, „Sinnlos Telefon" hat meines Wissens den Ulkbetrieb schon eingestellt und wie Bodo Bach hat er sich auch nicht angehört. Nun gut, wir versuchen, auch Unmögliches möglich zu machen…

Ich fand es allerdings schade, dass – fast – keine Gäste kamen, die ich kannte, Günther Feuereißen (mit „Kennen" im weitesten Sinne) mal ausgenommen. Ich kann und darf das zum einen schreiben, weil ich am Himmelfahrtssonntag und seit Juli bei fast allen fahrplanmäßigen Fahrten praktisch durchgehend vor Ort im Museum war und dort keinen Bekannten getroffen habe, zum anderen, weil sich von den im Verteiler der Kleinbahnpostille befindlichen Leuten nach einem eventuellen Besuch auch niemand gemeldet hat. Nun gut, vielleicht entsprach das Erlebte ja auch nicht den Erwartungen. Jedenfalls traf ich niemanden aus meinem 30 km entfernten Heimatort, nur einen Kollegen aus dem nur gut 120 km entfernten Hennigsdorf (hier lediglich als „Sammelbegriff" zu sehen, denn die Kollegen wohnen ja meist in oder bei Berlin) und leider auch keinen aus dem Kreis des MEC. Tja, verpasste Gelegenheit.

Sicher wird es auch in den nächsten Jahren wieder Dampf beim „Pollo“ geben. Aber in dieser Häufung wohl auf absehbare Zeit eben nicht mehr. An der erreichten Qualität soll aber nur insofern etwas geändert werden, als dass wir versuchen wollen, noch besser zu werden.

Die intern vor kurzem im Verteiler des „MEC“ gestreute Information kann inzwischen schon wieder etwas erweitert werden. Die Fahrtage im nächsten Jahr über die Saison erfolgen wieder mit Dieselloks, dafür aber an zwei Wochenenden im Monat. Zur Himmelfahrtsveranstaltung allerdings kommen zwei Lokomotiven in die Prignitz. Erneut ist es die 99 4652, also eine HF110C und – voraussichtlich eine HF130C! Was sich in diesem Jahr andeutete, eine themenbezogene Dampfveranstaltung, soll im nächsten Jahr bewusst so umgesetzt werden. Ohne „offiziellen Verlautbarungen“ unserer Vereinsführung vorgreifen zu wollen: Grob umrissen geht es dann um die 750mm-spurigen Kleinbahnen auf dem Territorium des heutigen Landes Brandenburg. Nebeninformationen dazu weiter hinten in dieser Ausgabe. Und das wird noch nicht alles sein, aber über ungelegte Eier …

Doch – eines noch: die „Schmalspur-Expo 2016“ findet auch wieder beim „Pollo“ statt. Es wird also wieder was los sein auf unserer Museumsbahn und dicht dabei. Vielleicht sehen wir uns also im nächsten Jahr zwischen Lindenberg und Mesendorf und ich meine, dazu bedarf es nicht unbedingt eines „organisierten“ Termins. Natürlich bleiben dann für den Besuch einer Dampfveranstaltung nur die Himmelfahrtswoche und die Herbstdampfveranstaltung.

Ich würde mich freuen.

Peter

(P. S.: Vorher kommt aber auf jeden Fall noch die NUSSA in Stadtoldendorf, die nächste Gelegenheit für mich für ein Treffen mit einigen aus dem Leserkreis.)

Titelbild: Wir sind mitten im Herbst, doch. Es sieht aber auf den ersten Blick anders aus und fühlte sich rein von den Temperaturen her auch anders an. Genau betrachtet, ist aber buntes Laub zu erkennen. Am Vormittag des 01. Novembers fährt der erste Zug von Lindenberg zurück nach Mesendorf. Zur Beruhigung: tags zuvor machte der Herbst den ganzen Tag über seinem Namen mit viel Nebel alle Ehre.

Auf dem Bahnhof in Mesendorf

Abend in Mesendorf

Unsere Vereinsfreunde, die zur späten Stunde am 31. Oktober noch mit den abschließenden Arbeiten des Fahrtages beschäftigt waren, werden diese Zeilen bestimmt entschuldigen: Uns – Elke und mir – kam die Stimmung beim Besuch in Mesendorf nach Museumsschluss im letzten Licht der bereits untergegangenen Sonne, bei den Lichtern im Bahnhof und den emsig rangierenden kleinen Fahrzeugen ein bisschen wie Weihnachten vor.

Noch sind die Kartoffeln im O-Wagen drin. Das mit den „Ladeguteinsätzen“ ist übrigens nicht ganz und gar gesponnen. Unter der glaubwürdig geschütteten Kartoffelschicht füllen Palettenstapel den größten Teil des Raumes zwischen den Seiten- und Stirnwänden aus.

Herbstdampf 2015

Die Sonne schien am Sonnabend bei lauen Temperaturen – tags zuvor waberte dagegen Nebel dick und grau durch die Prignitz. Kein Fotowetter. Eigentlich.

Aber schon tags darauf berichteten Vereinsmitglieder, dass dieses Wetter die Gelegenheit zu ungewöhnlichen Aufnahmen geboten hatte. Ich kann mich noch an eine Tour zum Brocken erinnern, bei der unser Zug auf der Rückfahrt im Rückdrückgleis des Bahnhofs Goetheweg stand und Andre ein super Foto von der schwer arbeitenden Lok des bergwärts fahrenden Zuges machte, wie sie sich nämlich mit leuchtendem Spitzensignal aus dem Nebel im Wald herausschälte.

Ähnlich muss es also auch am 30. Oktober beim „Pollo“ gewesen sein. Einen Eindruck davon bekommt man in dem Video, das in Ausschnitten auch am 03.11. im Frühstücksfernsehen von ARD und ZDF zu sehen war. Zu finden ist es hier: https://www.youtube.com/user/SuperJanH1/videos

Auch am Sonnabend (Bild rechts) und Sonntag wurde tagsüber in Mesendorf viel rangiert auch, um im Schuppen Arbeiten an den Fahrzeugen, u. a. einer Diesellok durchführen zu können (Bild S. 7 unten). Bei einzelnen Fahrten waren unterschiedliche Güterwagen mit im Zug eingestellt (in einem die beiden auch im Bild rechts zu sehenden, in einem weiteren je ein O- und G-Wagen) und so gab es für die länger an der Strecke ausharrenden Film- und Fotofreunde auch während dieser Veranstaltung einige Abwechslung, die „Ladeguteinsätze – Kartoffeln“ waren im Gegensatz zum Vorjahr hierfür allerdings schon wieder entfernt worden. Meine Fotos aus dem Wald bei Brünkendorf waren leider von zu großer Bewegungsunschärfe gezeichnet und sind daher wieder einmal hier nicht zu sehen, dafür bewegte sich der Waldbewohner, der die Museumsstrecke ordnungsgemäß nach vorheriger Prüfung der Gefahrlosigkeit auf einem Bahnübergang überquerte so langsam, dass das Foto bei der zur Verfügung stehenden Ausrüstung als gelungen bezeichnet werden kann (Bild nächste Seite oben links).

4.1

Mesendorf

DR
DR
99 4652

99 4652

Tut mir leid, die Bilder ähneln denen des Vorjahres. Aber bei mir hat es wegen fehlender Urlaubstage leider nicht für einen Besuch am Güterzugtag gereicht. Dafür habe ich Euch in dieser Ausgabe ein paar Bilder gezeigt die beweisen, dass wir nicht nur zu unserem eigenen Spaß gefahren sind sondern, dass wir auch interessierte Besucher hatten. Selbst eine Drohne kam am 01. November zum Einsatz (Bild rechts oben). Das Feld vor Lindenberg ist der einzige Fotostandpunkt, von dem aus auch gut sichtbare Gebäude in die Bildgestaltung „eingebaut“ werden können (Bild S. 6 oben). Das Einfahrsignal konnte, da zufällig in Lindenberg entsprechendes Fachpersonal anwesend war, für diese Ausfahrt auf „Halt“ gestellt werden und erweckte so zusätzlich den Eindruck eines besetzten Lindenberger Bahnhofes.

Das letzte Bild vom letzten Dampfzug auf Seite 8 habe ich im Gegensatz zu dem vor seiner Abfahrt (Bild rechts unten) so gelassen, wie es aus der Kamera gekommen ist. Es war nun schon mal etwas dunkel, so wie es das Bild zeigt. Hier „schön zu färben“ hätte aber kurioserweise die zu diesem Ereignis herrschende Atmosphäre mit der ausgeprägten, wie an einem Draht aufgehängten Rauch-Dampf-Wolke mehr getrübt (Bild nächste Seite).

Und zum Schluss nochmal was zum Thema Wetter. Das hat im Grunde gut mitgespielt. Wenn auch am Freitag die vielleicht gewünschten Bilder vom Goldenen Herbst nicht zu sehen waren, konnten solche an den folgenden Tagen nachgeholt werden. Dafür aber war die Wetterlage am Güterzugtag, passend zur Gesamtsaison 2015 eine, die so ungewöhnlich und einmalig, wie diese Saison war.

Peterswalder Kleinbahnpostille

Text u. 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).

Die „Peterswalder Kleinbahnpostille“ ist ein unregelmäßig erscheinendes und kostenloses privates Infoblättchen

Das Bild ist zwar, der Aufnahmezeit geschuldet, etwas dunkel geworden, aber:
Danke, Jungs, von mir, nicht nur für dieses Foto sondern vielmehr für
Eure Arbeit und die der Vereinsfreunde und Kollegen!

Theorie und Praxis

In einer zurückliegenden Ausgabe hatte ich schon bemerkt, dass der „Pollo“ als Museumsbahn die letzte 750 mm-spurige Kleinbahn im Land Brandenburg ist. Die Kreisbahn Rathenow-Senzke-Nauen (RSN) und die Jüterbog Luckenwalder Kreiskleinbahnen (JLKB) sind schon lange Geschichte.

Doch im Nordwesten des Landes könnte die alte Zeit auf diesen Bahnen wenn schon nicht wieder aufleben, so doch ein wenig nachgestellt werden. Landschaftlich vergleichbar ist die Prignitz dann vielleicht doch eher mit dem Fläming doch schaut man sich die Strecke zwischen Lindenberg und Vettin an entdeckt man dort Wiesen und Gräben, wie sie dem Havelland zuzuordnen wären. Die Ortsdurchfahrten in den Flämingdörfern können wir natürlich nicht mehr nachstellen und auch keine Überquerung eines Kanals oder Grabens zwischen Senzke und Nauen aber vielleicht kann schon ein vorübergehend aufgestelltes Stationsschild für zusätzliche Verblüffung, zumindest auf einem im Nachhinein in schwarz-weiß bearbeiteten Foto sorgen.

Blicken wir auf die wichtigsten Eckdaten der beiden genannten Bahnen, so bietet sich, sofern bei „Wikipedia“ alles stimmt und ich mich nicht verlesen oder verrechnet habe, folgendes Bild:

JLKB

Eröffnung	1900 – 116 Jahre
Einstellung und Übergabe an die Wehrmacht	1939 – 77 Jahre
Wiedereröffnung als öffentliche Eisenbahn	1945 – 71 Jahre
Stilllegung	1965 – 51 Jahre

RSN

Eröffnung Rathenow-Paulinenaue	1900 – 116 Jahre
Eröffnung Senzke-Nauen (damit Gesamtnetz)	1901 – 115 Jahre
Betriebseinstellung und teilweise Demontage	1945 – 71 Jahre
Wiedereröffnung	1946 – 70 Jahre
Stillegung	1961 – 55 Jahre

Damit wäre nicht die JLKB, wie in Nr. 20 erwähnt die eigentliche, spezielle Kandidatin sondern die RSN, der man sozusagen gleich drei Jubiläen zuordnen könnte.

Die Lokomotiven, die im nächsten Jahr zu Himmelfahrt in die Prignitz kommen, könnten durchaus authentische Züge befördern. Zumindest könnten allein aus den in der Prignitz vorhandenen Wagen Züge zusammengestellt werden, die zumindest in einem Teil (vorzugsweise dem hinter der Lok) denen auf den beiden alten Bahnen zu DR-Zeiten nahekommen oder ihnen sogar entsprechen. Im Detail wären das für

die JLKB:

- vierachsiger gedeckter Wagen sächsischer Bauart 97-53-01,
- vierachsiger LOWA-Niederbordwagen 57-55-51,
- sächsischer vierachsiger Oberlichtwagen 970-855

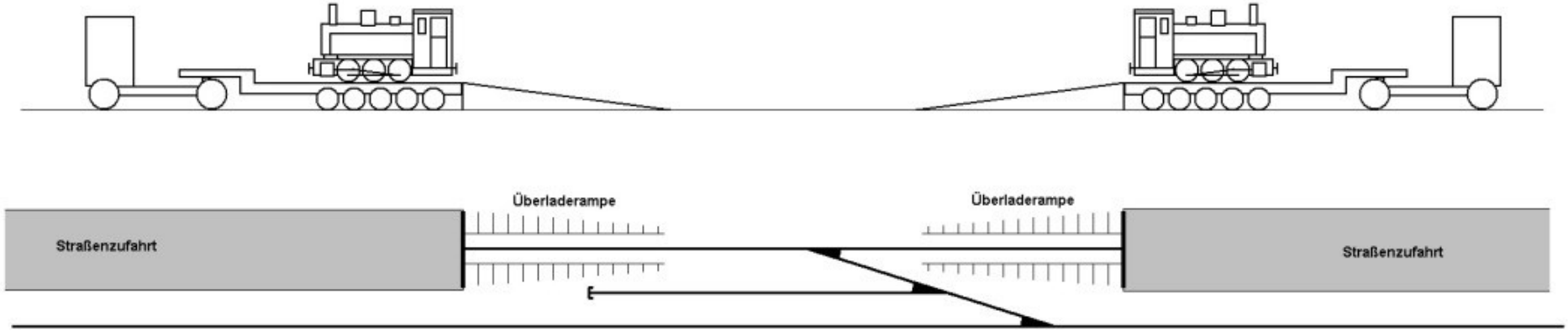
und die RSN:

- zweiachsiger G-Wagen (prign.) z. B. 97-51-54, 97-51-79 u. a.,
- zweiachsiger G-Wagen (prign.) 97-75-85 (eingesetzt ab 1956 auf der Reststrecke der RSN!),
- zweiachsiger O-Wagen (prign.) 97-53-61,
- sächsischer vierachsiger Oberlichtwagen 970-855.

Fotos der Wagen sind z. B. auf der Webseite des PKML (www.pollo.de) zu finden.

Ähm: Vielleicht könnte man noch den Verein aus Rügen davon überzeugen, den Schlepptender von der HF 110 zu trennen, um das Foto des einzelnen, in Lietzow abgestellten Tenders von G. Meyer (in: „Meyer-Blau“, S. 111) nachstellen zu können- Ja, ich weiß, das gibt Schläge. Genauso wie bei dem Versuch, die Lokschilder der 99 4511 abzumontieren, damit wenigstens ein (in etwa authentisches) Teil der alten RSN-Lok mit dabei ist. (Aua!)

Nein, wieder ernsthaft. Ich stehe zwar auf dem Standpunkt, man solle sich durchaus mit dem Möglichen zufrieden geben und daraus das Beste machen anstatt Kosten bei relativ geringem Nutzen in die Höhe zu treiben. So fällt das Nächste zwar ein wenig in die Kategorie „Spinnerei“, muss der Vollständigkeit halber aber hier erwähnt werden denn es wäre theoretisch durchaus möglich, einen Einheitswagen heranzuholen, da *ähnliche* Wagen auch im Fläming eingesetzt waren. Um zum „Aufwand-Nutzen-Verhältnis“ zurückzukommen – diesen Part könnte durchaus auch der Wismarer Ganzmetallwagen buchstäblich „im Hintergrund“ übernehmen. Und wie erwähnt werden wieder einmal zwei Loks in die Prignitz geholt. Und es gibt ja noch „die ungelegten Eier“ sozusagen als Überraschung.



Wunsch und Wirklichkeit

In Nummer 20 auf Seite 4 sinnierte ich ja ein wenig über den für 2016 evtl. wünschenswerten Einsatz der 99 4652 „Rauchkammer voran“ in Richtung Lindenberg.

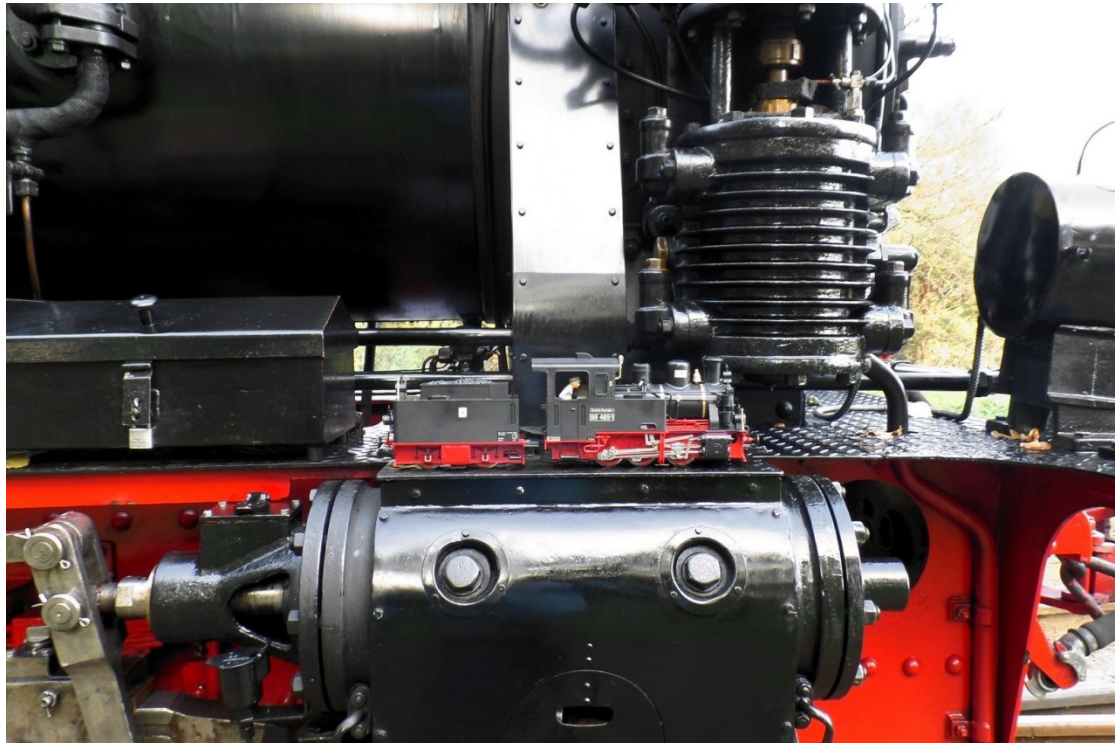
Am letzten Dampftag kam ich dann zufällig mit einem Besucher zu genau diesem Thema ins Gespräch. Warum denn die Lok ausgerechnet Tender voran nach Lindenberg fährt, für Fotos wäre es andersherum doch besser, da das Licht doch hauptsächlich aus Süden einfällt.

Damit, dass diese Stellung der Lok die günstigere wäre, hatte er sicher Recht. Ich antwortete ihm allerdings zunächst „Das ist eben so.“ Und erläuterte dann, dass die Lok in Mesendorf über die Rampe abgeladen wird und genauso auf Rügen über eine Rampe auf den Tieflader kommt und nicht, wie von ihm angenommen, per Kran aufs Gleis gesetzt wird. Und stellte zunächst mehr für mich dabei fest, dass damit der in Nummer 20 geäußerte Wunsch mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erfüllbar sein wird. Die Stellung der Lok auf Rügen wird wahrscheinlich durch die Lage des bzw. der Lokschuppen und der Rauchabzüge vorgegeben. Eine Schmalspurdrehscheibe gibt es auf Rügen meines Wissens nach nicht, beim „Pollo“ auch nicht. Und da die Straßentieflader an derartigen Überladerampen immer nach hinten be- oder entladen werden, ist so keine Möglichkeit vorhanden, die Lok zu drehen oder anders gesagt: sie wird immer in die gleiche Richtung vorwärts oder rückwärts fahren. Früher, als es Transportwagen gab, mit denen die Loks auf der Schiene z. B. ins Ausbesserungswerk gebracht wurden, hätte man diese auch auf einer Drehscheibe in irgendeinem Bw drehen können.

Die einzige „moderne“ Lösung, die ich noch anbieten konnte, war eine zusätzliche Verladerampe (siehe Skizze). Aber das wäre hinsichtlich des notwendigen Bauaufwands und hinsichtlich des allgemeinen Mangels an Weichen auch ein wenig Ressourcenvergeudung.

Also einigten wir uns schließlich, darauf, dass es nun mal so ist, wie es ist.

Nachtrag: Prinzipiell denkbar wäre auch eine Stahlkonstruktion ähnlich der von der Preßnitztalbahn auch einmal zum „Pollo“ mitgebrachten mobilen Überladerampe, jedoch mit horizontalen Fahrschienen und vorzugweise der Länge der längsten Lokomotive, die als Absetzgleis fungiert. Einen großen befestigten Platz vorausgesetzt könnte dort die Lok zunächst nach „andocken“ an einem Ende auf das Absetzgleis gezogen werden und nach Umsetzen des Tiefladers über das andere Ende wieder auf den Transporter aufrollen. Der Platz ließe sich bestimmt finden. Nur beim Rücktransport muss man darauf achten, dass die Lok zum Schluss wieder richtig herum auf dem Tieflader steht, damit man am Zielort nicht vor einem unerwarteten und unerwünschten Problem steht.



Klein, noch kleiner, am kleinsten

Nur „klein“ und „kleiner“ stimmen. Ein H0e-Modell war auf die Schnelle leider nicht aufzutreiben.

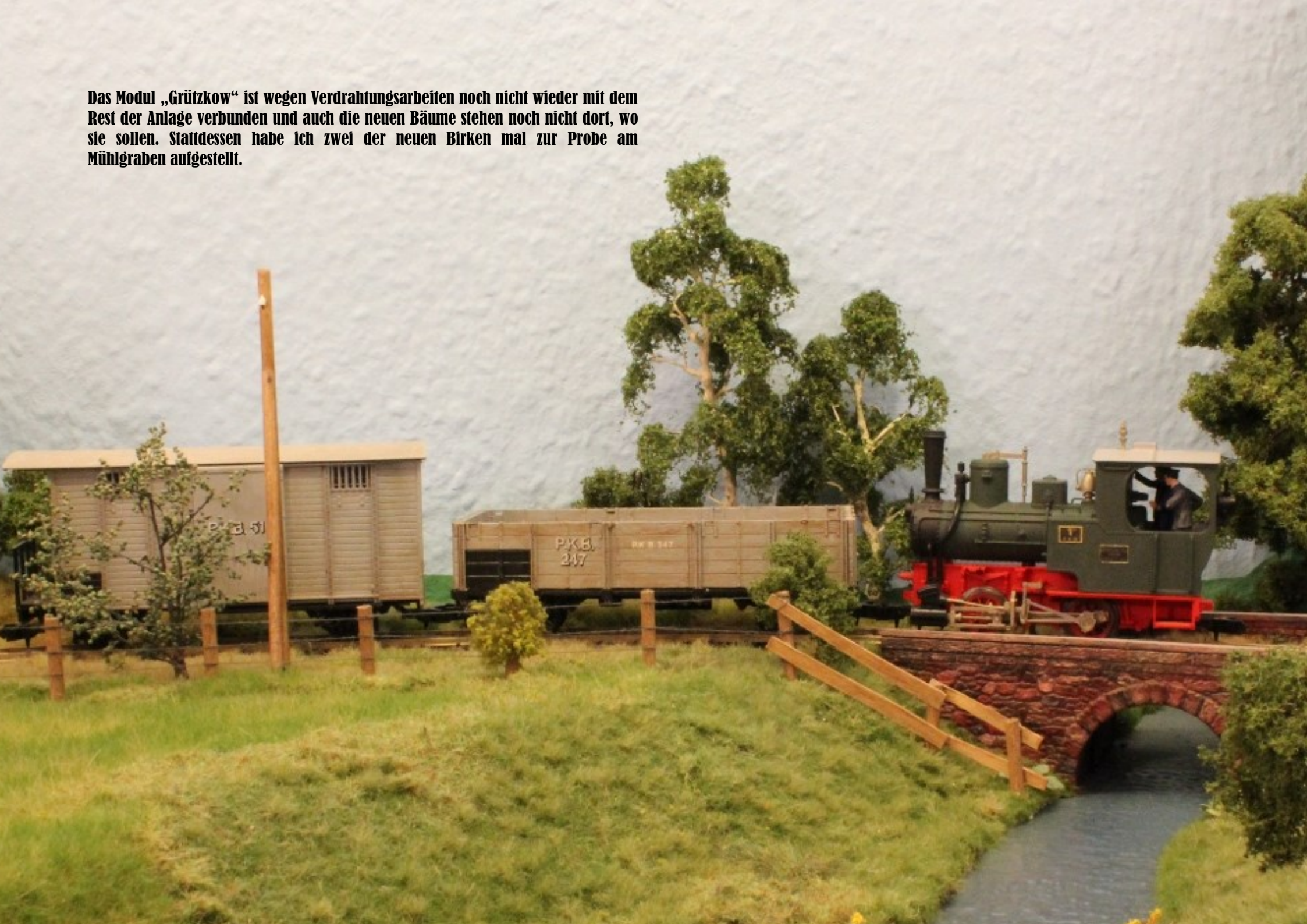
Bodo hatte am 31. Oktober seine 99 4651 eingepackt, in sein Auto gestellt und ist damit nach Lindenberg gefahren – nur um die Modelllok zusammen mit dem größeren Vorbild zu fotografieren.

Super Idee, wie ich finde. Und danke, Bodo, dass Du mir ein paar davon zur Verfügung gestellt hast.

(Bilder oben: Bodo Gossel - http://gartenbahn-gossel.de/)

Langweilig!

So, jetzt habe ich Euch wieder mit meinen Ergüssen zu unserer Museumsbahn gelangweilt. Und dann auch noch mit trockener Theorie und nackten Zahlen.

Deshalb hier zur Entschädigung zwei Bilder von der kleinen Bahn mit den Fahrzeugen aus Epoche 1. Beim ersten könnte man auch das Motto „Finde die Fehler!“ anwenden. Die Güterwagen haben inzwischen auch ein paar Gebrauchs-spuren bekommen, das ließ sich mal nebenbei am Wohnzimmertisch machen - Elke strickt schließlich auch im Wohnzimmer.

Das Modul „Grützkow“ ist wegen Verdrahtungsarbeiten noch nicht wieder mit dem Rest der Anlage verbunden und auch die neuen Bäume stehen noch nicht dort, wo sie sollen. Stattdessen habe ich zwei der neuen Birken mal zur Probe am Mühlgraben aufgestellt.