Peterswalder Kleinbahnpostille

Nr. 27 – Merseburg-Peterswalde-Krüsitz – April 2016

Sensationsmeldung

auf Seite 9

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

Hallo liebe Leser,

nach dem Kalender ist der Frühling schon da. Ostern ist auch schon wieder vorbei und wir haben nun bereits April.

Trotzdem kommen in dieser Ausgabe noch ein paar Bilder aus dem Herbst des letzten Jahres, als der mobile Teekessel an der Zugspitze zusätzlich noch genügend Heizdampf für die angehängten Wagen produzieren musste. Aufgenommen wurden die ersten beiden Bilder in dieser Ausgabe während des Herbst-Betriebsausfluges der „Pollo“-Belegschaft ins Erzgebirge wie unschwer zu erkennen in Jöhstadt. Vielleicht ist es auch nicht ganz verkehrt, noch einmal ein paar Bildchen aus der kühleren Jahreszeit zu zeigen, denn, wie erwähnt, Ostern ist zwar vorbei aber der wechselhafte Geselle April hat noch ein paar Tage und darunter bestimmt auch noch ein paar der kühleren und grauen Art, die Lust auf eine Tasse guten, aromatischen Tees machen.

Zurück in den Oktober 2015 und ins Erzgebirge. Schon steht der erste Abnehmer des heißen Getränks auf dem Bahnsteig und wartet auf ein Pröbchen (Titelbild). Doch auch wenn er zum Zugpersonal gehört - er wird nur eine kleine Tasse voll bekommen, denn der Tee soll ja ziehen. Brüht man ihn nämlich genügend stark in einem Lokomotivkessel auf, zieht er sogar einen ganzen Zug. Wenn man ihn lässt. Zusätzliche Energie liefert Zucker, der in weit größeren Mengen als von den handelsüblichen Abpackungen bekannt dem Getränk zugesetzt werden muss. Die beiden leicht von oben beschickbaren Dosiereinrichtungen auf dem Kessel (im Bild rechts ist der geprüfte Teekesselwärter gerade mit dem Nachfüllen der vorderen beschäftigt) setzen den hochkalorigen Zusatzstoff dem Sud zu und durch das permanente Verdampfen des Wassers im Kessel und die Dampfentnahme konzentriert sich der Tee immer mehr. Tritt schließlich weißer Dampf aus der vor dem Schornstein zusätzlich angebrachten schallgedämpften Pfeife in dichtem Wolkenstrahl aus, kann im Prinzip losgefahren werden.

Dann kann das energiereiche Konzentrat endlich den Zylindern zugeführt werden, bei Vorwärtsfahrt immer nur vor den Kolben, bei

Rückwärtsfahrt immer hinter diesen – denn, wir erinnern uns: der Tee muss ziehen und Kraftüberlagerungen sollen möglichst vermieden werden. Um Besserwissern vorzugreifen, die meinen, der dem Dampf beigemengte Tee würde während der Expansion des Dampfes dessen drückender Kraft entgegenwirken sei hier erwähnt, dass der Zugeffekt erst mit der Abkühlung des Dampfes entsteht. Über eine von der Schwinge der Steuerung angetriebene Multi-Einspritzpumpe, auf dem Bild direkt vor dem Wasserkasten zu sehen, die Antriebsstange liegt unter diesem, wird der Tee in kleinen Portionen dem Dampf im Schieberkasten beigefügt, wo er sofort in den überflüssigen Aggregatzustand übergeht, in dem die Gefahr eines Wasserschlages im Zylinder nicht besteht.

Naheliegend war da der Gedanke, diese Variante des Dampfbetriebes auch auf unserer Museumsbahn einzuführen und so Kohlen einzusparen. Einen passenden Tee hätten wir dafür übrigens auch, den bekannten „Bahndammverschnitt“: naturbelassen, biologisch abbaubar und auch in der Pfeife zu rauchen.

Damit war dieser Betriebsausflug natürlich auch in gewisser Weise eine Art Weiterbildungsmaßnahme, denn so hatten wir das noch nicht gesehen. Übrigens gab es auch beim der Besuch in der Werkstatt der SDG in Oberwiesenthal (siehe Kleinbahnpostille Nr. 21) und jenseits der deutsch-tschechischen Grenze einiges Neues und Ungewöhnliches zu sehen, was ich Euch nicht vorenthalten und daher in dieser Ausgabe so auch zeigen möchte.

Wenn Ihr jetzt vermutet, dass diese Ausgabe etwas anders wird, als die anderen, könntet Ihr Recht haben.

Einen guten Start in den Frühling wünscht Euch

Peter

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.

Waldbahnloks am Erzgebirgskamm

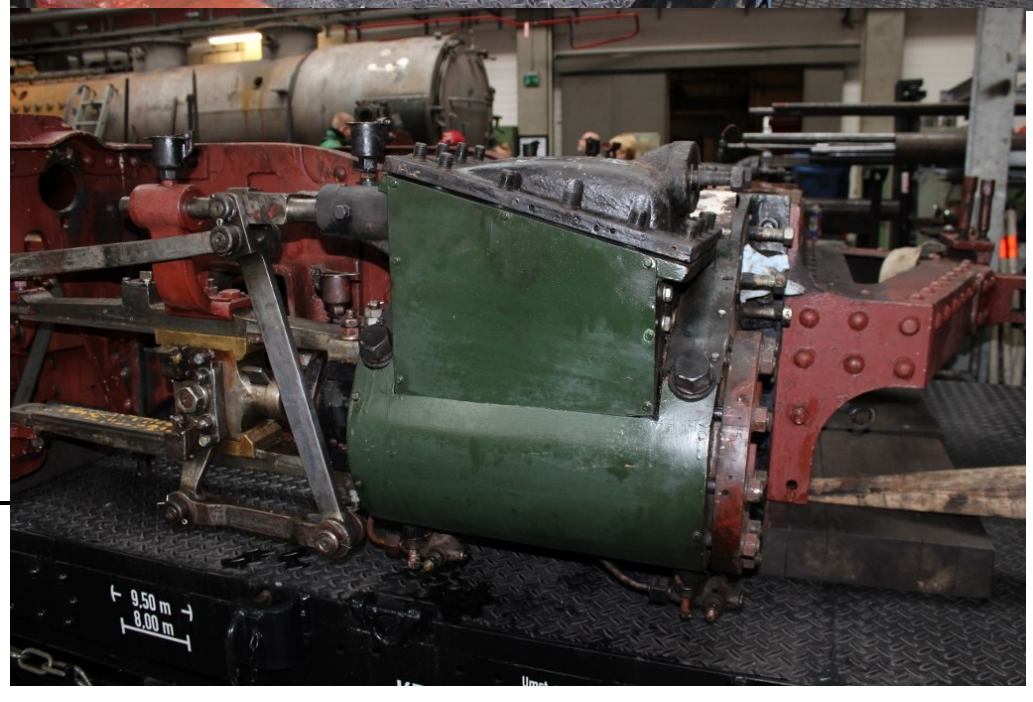
„Bei einer Shay-Lokomotive ist der Lokomotivkessel gewöhnlicher Bauart auf einen einfachen Flachwagen aufgesetzt, die Zylinder stehen vertikal neben dem Kessel, weshalb dieser zur besseren Gewichtsverteilung außermittig auf dem Wagen angeordnet wird.“ (Aus: „Wasweißichwoichdasmalgelesenhabe“, Reihe „Gesammeltes Halbwissen des Eisenbahnfreundes“; Band 99 4711. Letzte Auflage von früher.)

Genau so haben es die Ingenieure und Schlosser der SDG in ihrer gemütlichen Werkstatt umgesetzt (Bild auf Seite 4 – man beachte den Kessel aus Weißmetallteilen und geätztem Messingblech), was auch die „Belegschaft“ des „Pollo“ auf ihrem Betriebsausflug feststellen konnte. Die großen sächsischen Schmalspurloks mit ihrem hohen Kupplungsgrad sind eben nicht so „geländegängig“, um auch auf einfachstem Oberbau eingesetzt werden zu können. Und so hat man zwei Umbauvarianten entwickelt, um aus den schweren Fünfkupplern universell und auch auf Waldbahnen einsetzbare Lokomotiven zu schaffen. Eine davon nutzt das bekannte Schema einer Shay-Getriebelokomotive und wird später einmal in die Unterbaureihe 99 104 eingeordnet.

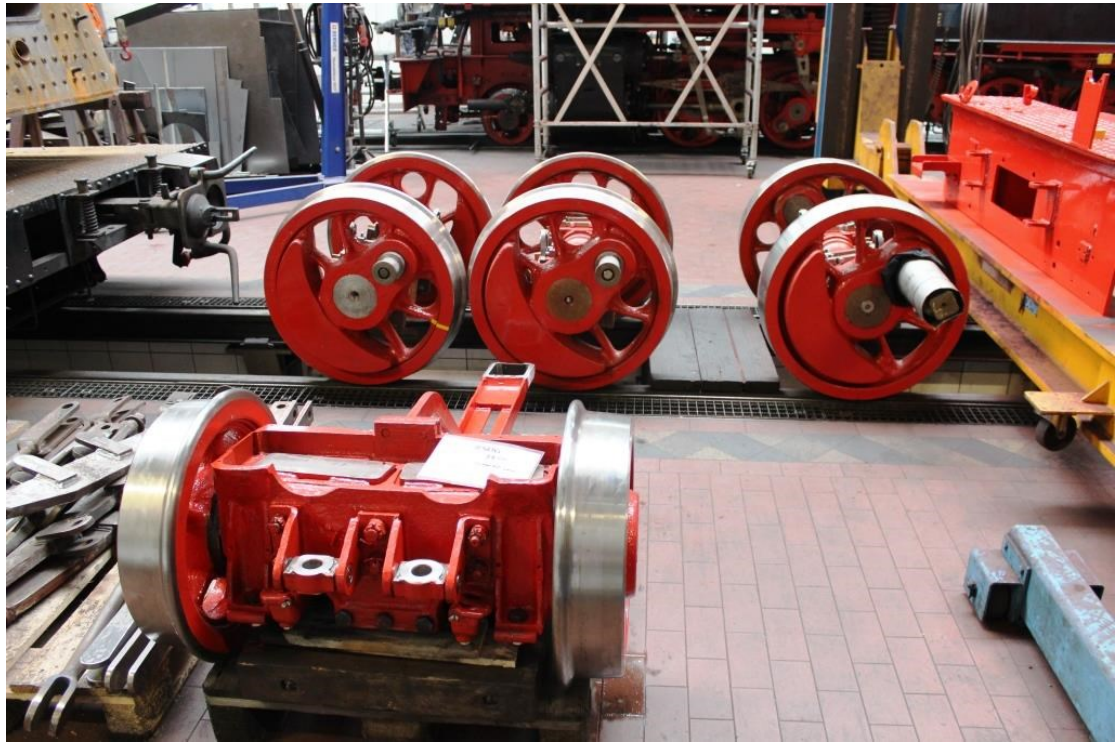
Naheliegend war es, das bewährte und von der guten, alten IVK bekannte Verbundprinzip mit für die neue Shay zu übernehmen. Die kleinen Zylinder dieser Lokomotive inclusive des Gestänges machen die Dampfmaschinen dieser Lokbauart besonders geeignet für eine Neuauflage der in Amerika bewährten Bauart – auch für europäische Schmalspurbahnen. Triebdrehgestelle, die diese Bauteile liefern, lagen ebenfalls bereits bereit. (Bilder rechts)

Die zweite Umbauvariante vereinfacht die bekannte VIIK-Bauart zu einer 1’D1‘ unter Fortlassung der mittleren Treibachse, die durch eine Blindwelle ersetzt wird. Die davor bzw. dahinter laufenden Kuppelachsgruppen werden über Beugniothebel zu kurvenfreundlichen Lenkgestellen zusammengefasst.

Über den Wasserkästen sind schon hohe Gitter angebracht (Bild nächste Seite rechts), die einmal der Aufbewahrung des Brennstoffvorrates dienen sollen. Natürlich ist es Holz, sind es gespaltene Holzscheite, die von nun an im Kessel der neuen Waldbahnloks verfeuert werden. Die Überhitzerelemente sind ausgebaut – ein Radsatz



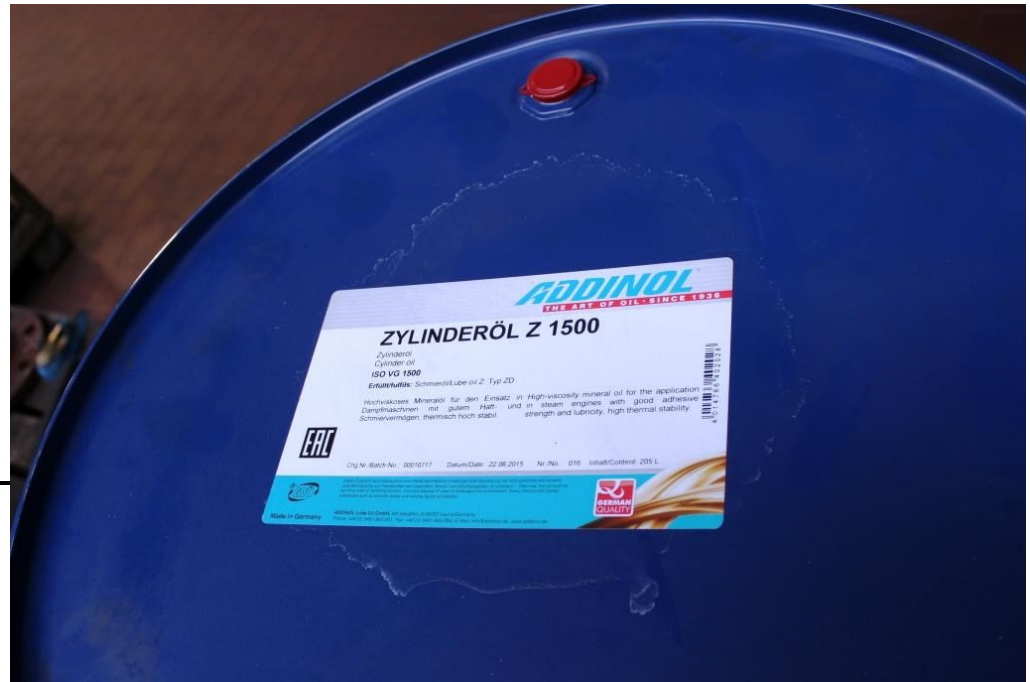
weniger erlaubt weniger Fahrzeugmasse – und so ist der weitere Betrieb als „Nassdampfer“ notwendig. Insgesamt ist damit dann, wie auch bei den regulär weiterhin mit Heißdampf betriebenen Betriebsmaschinen, auch die Erteilung der grünen Umweltplakette möglich.



Die für den Umbau auserkorene „schnapszahlige“ 99 777 – die Zutaten aus den Zeiten der Computernummer lassen wir einmal beiseite – zeigt schon die erwähnte neue Achfolge. Für überzählige Radsätze findet sich mit Sicherheit eine Verwendung.

Apropos „Schnaps“ – da ist man in der Werkstatt, für den Kenner offensichtlich, gut ausgestattet.

Ein ganzes „Fässchen“ sogenanntes „Zylinderöl“ stand in unscheinbarem Blau lackiert so ausreichend gut getarnt in der Halle der Werkstatt herum. Ja, natürlich – wir kennen dieses Getränk auch beim „Pollo“ in der Kleinabfüllung von der Firma Sonntag in Neudorf als „Achsöl“. Und der Verschluss der kleinen Flaschen zeigt sich in genau dem gleichen Blau, wie das Fass. Noch Fragen?



Einen Service der besonderen Art …

… bietet Karlovy Vary seinen Einwohnern.

Hier ist jedes Haus an die städtische Wodka-Ringleitung angeschlossen, erkennbar an der unten gezeigten Kennzeichnung des Anschlusses im Pflaster des Bürgersteiges.

Ob dies ein Grund für den starken Zuzug russischer Staatsbürger in die tschechische Kurstadt ist oder eher die Folge davon, konnten wir bei unserem Besuch nicht endgültig klären.

Ja, ja. Von wegen Heilwasser und Trinkkur …

Kleine Signalkunde. Heute:

Die Leutetafel (Lp14)

Gehört in die Gruppe der Leute-/Personensignale (Lp). Wird aufgestellt, wenn entlang der Strecke mit schlafmützigen Leuten zu rechnen ist und diese vor dem Betreten des Gleisbereichs gewarnt werden sollen, z. B. vor Bahnübergängen.

Als Signalabgabe gilt eine freundliche Ansprache und Belehrung der Leute. Da diese jedoch häufig in haarsträubende Diskussionen mit diesen ausartet wird das Signal landläufig auch als „Laber- und Palaversignal“ bezeichnet.

Die abgebildete Signaltafel (im Zustand des Wiederauffindens im Juli 2015) stammt aus Kleinow an der Strecke Lindenberg-Perleberg (ehemals Kleinbahn Hoppenrade-Perleberg).

In der nächsten Aprilausgabe: Die Hallo-Signale (Hl-Signale).

DIE SENSATION!
Sonnabend, 26. März 2016
FLIEGENDER HAMBURGER AN SEINER ALTEN STAMMSTRECKE GESICHTET

Auf nach Norden!

Ein Abstecher auf Uwe Gierhans Nordanlage

Nach den Schlagzeilen aus der Realität geht es nun in die Phantasiewelt der Modelleisenbahn.

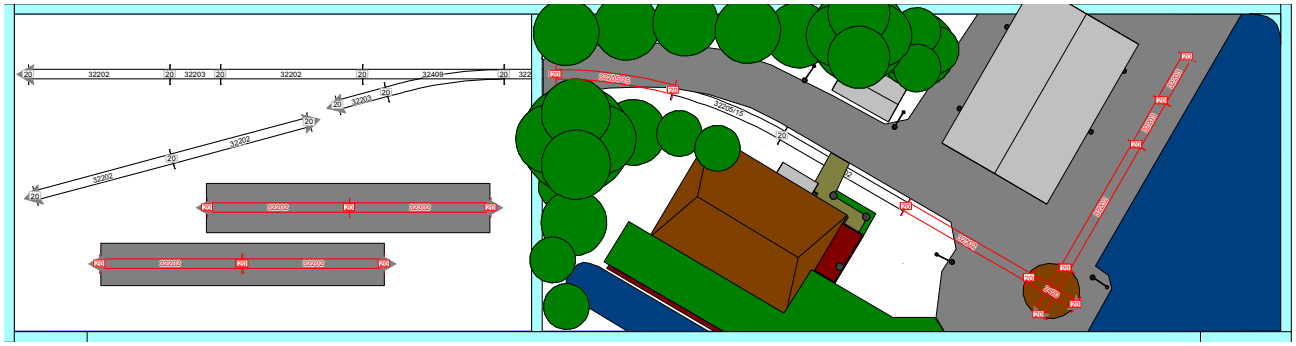
Nur Phantasiewelt? Hier wurde doch wohl ein in der Realität der Vergangenheit gefundener Faden (eher aber wohl mehrere derselben) aufgegriffen und ganz fein weitergesponnen. Dieses Mal sehen wir ein Bild vom H0e-Teil. Ein Zug aus Vierachsern, geführt von einer rügenschen Mallet verlässt auf Uwes Anlage den Bahnhof Poserams.

„Lenzbahn-typisch“ bildet eine Wellblechbude das Empfangsgebäude dieser Unterwegsstation, auf der neben dem Personenverkehr auch noch der für die ländliche Gegend wichtige Güterumschlag von hier benötigtem Kunstdünger und Kohle erfolgt.

Mehr Bilder von Uwes Interpretation der Rügenschen Kleinbahnen zu Zeiten der DR gibt es dann in Nummer 28 der Kleinbahnpostille.

Gützkower Fähre

Mein H0e-Entwurf zu einer möglichen Modell-Intepretation eines ungewöhnlichen Streckenendpunktes am Ufer der Peene im Miniaturformat. Die perfekte künstlerische Umsetzung durch R. Barkhoff für eines der nächsten MIBA-Hefte (siehe dort) motiviert noch mehr, dieses Motiv auch in eine 0e-Realität umzusetzen.



Mein Tagebuch (Auszug)

Ostersonntag, 27.03.2016

So ein Mist!

In Merseburg muss ich mal die Schrankwand abbauen. Die ist im Regalbereich hinten offen und beim Uhren zurück stellen sind mir in den letzten Jahren regelmäßig die Teile hinter die Schrankwand gerutscht. Sommerzeit – das Hin und Her ist doch nur eine Verkaufsmasche der Uhrenindustrie. Beim Vorstellen fiel mir die Uhr auch schon auf den Boden. Kaputt. Neue gekauft.

Hab mir das mit der Sommerzeit nun aber endlich mal richtig erklären lassen und die Uhren heute wieder eine Stunde vorgestellt.

Totaler Schwachsinn. Zehn Minuten reichen für das Umstellen aller Uhren im Erdgeschoss des Landsitzes und unter dem Dach unseres Hauses vollkommen aus. Hab dann die restliche gute Dreiviertelstunde weiter an den kleinen Rädchen hinten an den Zeitmessern gedreht. Die Uhren sind jetzt total verstellt und die Kuppe meines rechten Zeigefingers ist rot und brennt. Kann mir auch nicht vorstellen, dass andere Leute deutlich länger brauchen. Außerdem war ich hinterher total müde.

Schnacki Hinzmüller, der Dödel, hat heute Ärger mit seiner Frau gehabt. Die kam in die Küche, wollte Frühstückseier kochen und blaffte ihn gleich an. Von wegen, wo die Wand- und die Eieruhr hin seien. „Umgestellt.“ „Wohin?“ Er meinte, er wisse es nicht mehr, denn da Ostern wäre hätte er das Ding nicht nur einfach umgestellt sondern auch gleich versteckt. Hieße ja auch „Eier“-Uhr. Und die andere gleich mit.

Werde den Vorschlag einreichen, die Uhren im nächsten Jahr auf vier Sonntage verteilt jeweils nur eine Viertelstunde umzustellen. Das müsste ausreichen. Zumal angeblich ja viele Uhren bereits über Funk umgestellt werden und damit gar keine Arbeit machen sollen. Die Verteilung auf mehrere Nächte verhindert mit Sicherheit Fehleinstellungen und beseitigt Unfallquellen, wie bei mir, und der fehlende Schlaf macht sich dann auch hinsichtlich der Müdigkeit am nächsten Tag nicht so sehr bemerkbar.

Ostern beim „Pollo“

Das Motiv ist im Wesentlichen bekannt: am Ostermontag steht 99 4652 mit leuchtenden Laternen am Bahnsteig in Lindenberg, dahinter der Zug, gebildet aus den Wagen des Prignitzer Kleinbahnmuseums.

Es ist der letzte Zug der Osterfahrten ab Lindenberg. Sobald dieser Brünkendorf erreicht hat, fährt der zweite, von einer Diesellok gezogene, dort ab. Die kleinen Fahrgäste können dann noch ihre Ostergeschenke suchen, bevor auch für sie die Rückfahrt beginnt.

Das erste Hinweisschild hängt inzwischen dort, wo es soll (Bild rechts). Die Erläuterungen dazu sind schon wieder entfernt worden; das kleine

Schild war nur provisorisch befestigt worden und wird in Zukunft höher am Mast angebracht werden. Komplizierter gestaltete sich die Sache mit dem Hinweisschild am Museum.

Da der Fuß, in den der Pfahl des Schildes gesteckt werden sollte, noch nicht fertiggestellt war, musste Elke S. dieses während der Veranstaltung am Umfallen hindern*. Auf dem Bild rechts ist sie gerade im erläuternden Gespräch mit Osteroberkassierer Bodo G. zu sehen, der eine Frage zur scheinbar fehlerhaften Grammatik hatte (Die Namen der Beteiligten wurden leicht unkenntlich gemacht.).

Ab Mai wird dann der vorgesehene Fuß einsatzbereit sein und auch das dritte Schild auf der Museumsseite angebracht sein.

Werbung: Neu im Pollo-Shop – Der Kalender 2017 für nur 8,- €

(Die gezeigte Bildqualität entspricht nicht der des Originals.)

* - Nur zur Klarstellung: Elke und ich waren am Ostermontag lediglich als Gäste anwesend und hatten im Gegensatz zu Bodo keinen Anteil am Erfolg der gesamten Veranstaltung.