Peterswalder Kleinbahnpostille

Nr. 41 – Juli 2017

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

Es geht weiter mit der PKP

Die Wartezeit nach Nummer 40 der Kleinbahnpostille bis zu Erscheinen von Nummer 41 war deutlich kürzer, als bei den anderen bisherigen Ausgaben in diesem Jahr.

Ob das so bleiben wird, weiß ich nicht. Das Arbeitsintermezzo in Hennigsdorf neigt sich dem Ende zu, dafür treten Arbeitskomplexe beim Projekt unserer Firma in den Vordergrund. Auf jeden Fall bleibt es bei der simplen Einschätzung „viel Arbeit“ in diesem Jahr. Der August wird jedoch mit zwei Urlaubswochen starten, na gut, ein Tag davon liegt noch im Juli. Und schon am ersten Urlaubswochenende sind Elke und ich zusammen mit den Berliner Modellbahnern in Gramzow.

Uwe Gierhan hat mir um Himmelfahrt herum wieder tolles Modellbaumaterial zugeschickt, ergänzt von Bildern von Michael Thomasch. Material für einen Artikel in dieser Ausgabe. Karl-Heinz Hermsdorfs Bilder vom Urlaub auf Korsika im letzten Jahr sollen, passend zur Jahreszeit auch endlich gezeigt werden, ergänzt dann in Nummer 42 mit älteren Bildern, aufgenommen von Wolfgang Bleiweis. Und natürlich geht es auch in Nummer 41 der PKP wieder um den „Pollo“. Ich selbst hab nicht *so* viel fotografiert um Himmelfahrt herum. Dennoch könnten davon noch einige gute Bilder hier gezeigt werden, denn auch von Lutz Friedrich sind so viele und gute gekommen, dass diese hier ihren Platz bekommen sollen.

„Knipsbilder“ vom „Molli“ leiten diese Ausgabe ein. Sogar ein Bild mit der Neubaulok 99 2324-4 (Baujahr 2009) ist dabei. Elke und ich sind am Pfingstsonntag zu einem Verwandtenbesuch in die Nähe der Ostsee aufgebrochen und dabei sollte ein kurzer Abstecher ans Meer mit drin sein. Nun, das Wetter war für einen Spaziergang am Meer nicht gerade ideal und die zur Verfügung stehende Zeit wirklich mehr als knapp, trotzdem haben wir in Heiligendamm einen kurzen Blick auf die von weißem Schaum gekrönten, auf den Strand auflaufenden Wellen geworfen und Seeluft geschnuppert. Ich denke, im Augusturlaub nehmen wir uns etwas mehr Zeit und das Badezeug mit, wenn wir dann nach Börgerende an den Steinstrand fahren. Ach ja – Badeschuhe

dürfen wir da nicht vergessen! Und eine Einkehr in die „moderne Bahnhofswirtschaft“ in Heiligendamm sollte dann auch „drin sein“.

So, nun aber hinein in die Lektüre der neuen Ausgabe. Ich wünsche Euch Spaß und Entspannung dabei.

Peter.

Peterswalder Kleinbahnpostille

Verantwortliche Redaktion: Peter Semmler. Beratendes Lektorat: Felix Friedrich
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 nach „einfachem Nutzungsrecht“ 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.

Ruhe vor der Abfahrt.
Lindenberg, 21.05.2017

Dampf zu Himmelfahrt

(Teil 2)

15 Jahre Museumsbahn

Bilder von der Dampfwoche vom 20. bis 28. Mai 2017

Beginnen wir mit dem 2. Teil des Bildberichts von der diesjährigen Dampfwoche am Haltepunkt Klenzenhof.

Ich selbst habe hier in den letzten 10 Jahren kaum fotografiert. In den Jahren davor, als ich mich im Verein doch recht zurückgehalten habe, sind zwar einige schöne Bilder in der in Richtung Brünkendorf anschließenden Kurve entstanden, die jedoch hier einzufügen würde mit einem starken Qualitätsverlust der zu scannenden Dias einhergehen.

Dafür hat ein Verein aber mehrere Mitglieder und wenn man sich untereinander austauscht, kommt man auch an Bilder von Orten oder Situationen, an bzw. bei denen man selbst nicht anwesend war. Und so stammen die beiden Fotos hier und auf der Seite 4 von der Einfahrt in Klenzenhof und dort am Bahnsteig von Lutz Friedrich.

99 4652

DR

DR
970-604

DR

Tja, irgendwie ist man auf und an den Zügen immer „unter Beobachtung“. Offensichtlich sogar, wenn man dort zum Fotografieren oder Filmen entlang der Strecke erscheint. Das bringt so ein Objekt wie eine Museumsbahn bzw. eine Veranstaltung mit Dampf wohl zwangsläufig mit sich (Seiten 6 bis 9). Erscheint mir aber mit unseren Vereinsmitgliedern und der Mehrzahl unserer Gäste nicht als problematisch, den Gesichtern (z. B. des „frisch gebackenen“ Dampflokführers und des Verkäufers auf dem Aussichtswagen) und geführten Gesprächen nach zu urteilen. Einige, wie der Herr mit der Videokamera auf dem Aussichtswagen dürfen zu Recht schon als Stammgast gezählt werden (Grüße an die Müritz!). Für die musikalische Untermalung auf dem Zug sorgte dieses Mal das Duo „Vater und Sohn“.

Offensichtlich kam der Halt eines Zuges in Vettin am ersten Sonntag unserem Steffan ganz recht, denn der Werkzeugkasten musste wohl etwas Brauchbares für die Renovierungsarbeiten an der „Villa Blech“ (der Wellblechbude am Haltepunkt Vettin) enthalten, mit denen er zusammen mit Susi beschäftigt war.

Das Angenehme mit dem Nützlichen wurde zudem wieder durch die Einstellung von Güterwagen für den Fahrradtransport am Himmelfahrtstag und am darauf folgenden Sonntag verbunden (zumindest habe ich es so an diesen Tagen abgelichtet), was jedermann die Möglichkeit von Bildern eines GmP oder, je nach Bildausschnitt, auch eines Güterzuges ermöglichte und wie es in Nummer 40 auf Seite 9 schon zu sehen war.

Natürlich war der Güterzugtag für viele wieder der Höhepunkt der Dampfwoche. Auch in diesem Jahr wurden Züge gefahren, die an die Jüterbog-Luckenwalder-Eisenbahn erinnerten. Auf Seite 8 unten links und ab Seite 10 folgen einige Bilder von dieser Veranstaltung.

In Nummer 42 wird es dann einen letzten Rückblick auf die Dampfwoche geben. Wann Nummer 42 allerdings erscheint – lassen wir uns überraschen. Infos gibt es aber wie immer auch in dieser Zeit unter

www.pollo.de

DR
97-53-61
Oww
99 4652

DR
97-52-71
Gww

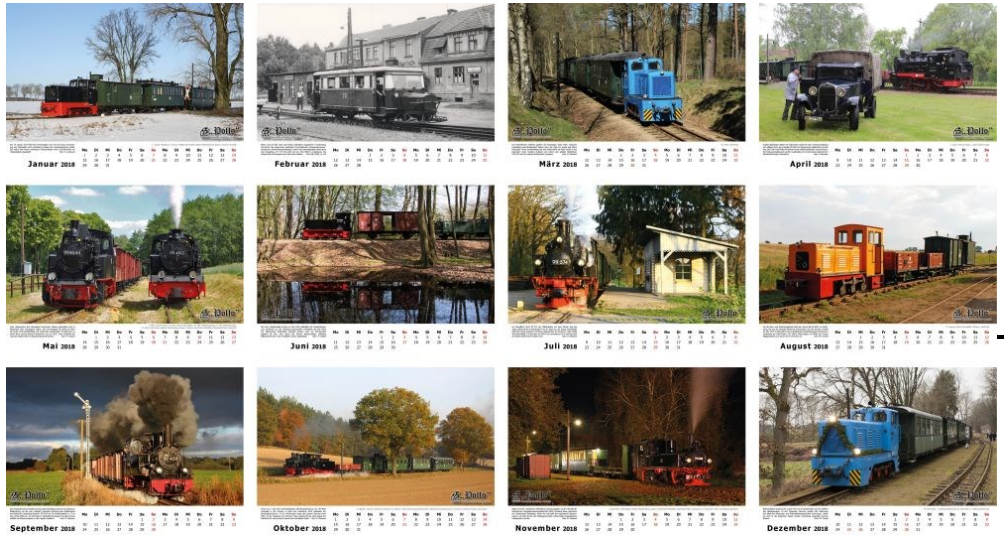
Deutsche Reichsbahn
99 4652
RbdGreifswald
Bw Stralsund
Kbr. m.Z.
Br.3 Mei 10.02.15
K 33 6.

99 4652
975-312
KDw
3,8t
5,0t
6,5m²

DR
97-52-71
6vv
DR
97-51-79
6vv

Und unter <u>www.pollo.de</u> jetzt noch erhältlich:

¶¶¶¶ Der Kalender für 2018 ¶¶¶¶



Urlaub auf Korsika

Bilder von Karl-Heinz Hermsdorf

Titelbild: Der Bahnhof Venaco.

Moderner Triebzug vor der Abfahrt in Ajaccio.

Triebzug aus Ajaccio kommend bei der Einfahrt in Venaco.

Güterwagen von 1914 gleich neben dem …

… Güterschuppen des Bahnhofs Venaco.

IN DER LIZENZFREIEN VERSION NICHT VERFÜGBAR

„Marie Klockow kümmt nich mehr“

Der letzte Schmalspurzug in Pasewalk

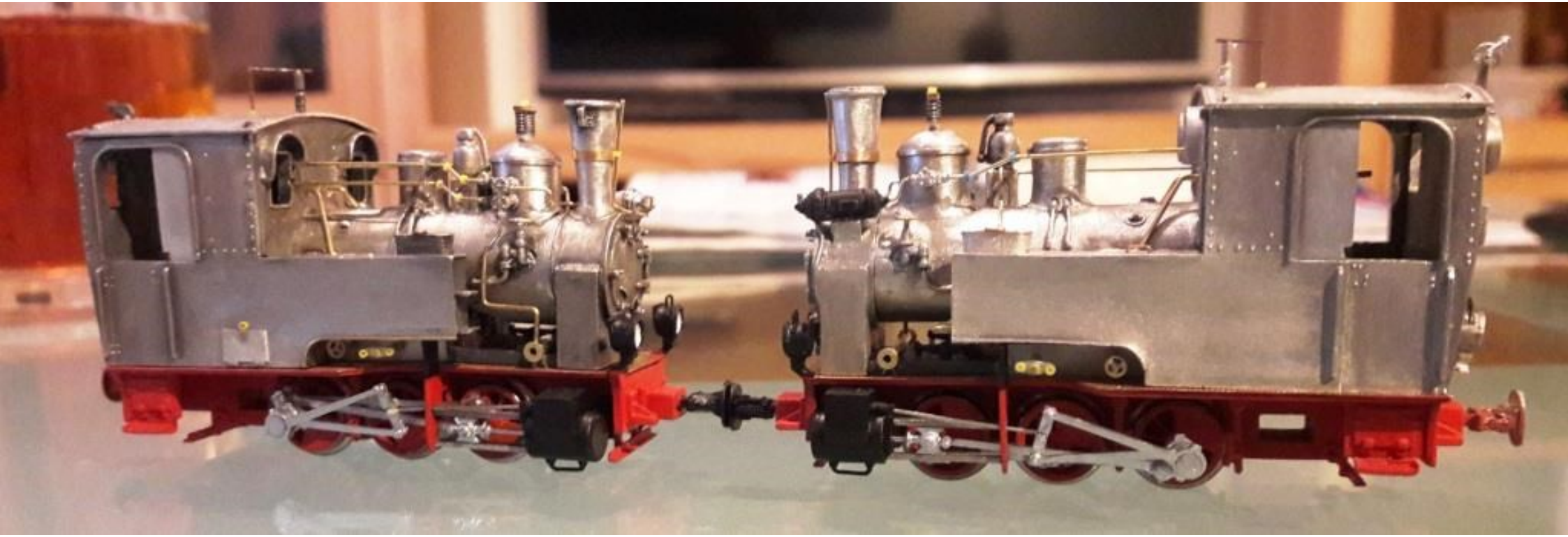
Oben links ist der letzte Zug von „Marie Klockow“, der 750 mm-spurigen Schmalspurbahn von Pasewalk nach Klockow, auf der Fahrt durch die vorpommersche Kleinstadt Pasewalk zu sehen. (Bild: Sammlung Gierhan). Auf der Webseite http://www.lokschuppen-pomerania.de/texte/seite.php?id=19818 ist dazu zu lesen:

„1961 war der Personenreiseverkehr auf der KKB (!-?) eingestellt worden. Und es war absehbar, dass es über kurz oder lang zur Gesamtstillegung kommen würde. Die Abschlussfahrt führte die 099 4501 am 4. Oktober 1963 durch. Um 9 Uhr setzte sich der mit Girlanden geschmückte Zug mit Lokführer Horst Engel und Heizer Walter Schulz vom Bahnhof Pasewalk-Ost aus in Bewegung. Viele Einwohner Pasewalks grüßten den Zug in der Feld- und Clara-Zetkin-Straße. Sie nahmen Abschied von einem ihnen täglich gewohnten Bild. In einer improvisierten Feierstunde in der Konsum-Gaststätte Züsedom würdigte Verkehrsleiter Tourbier auch die Leistungen von Lokführer Hermann Engel, der diese Strecke fast 30 Jahre (ununterbrochen von 1927 bis 1957) gefahren ist.“

Die Modellgarnitur im Bild rechts hingegen befindet auf der Anlage von Michael Thomasch (Foto) und das Lokmodell ist natürlich eines der beiden im nachfolgenden Artikel vorgestellten. Ihre Schwestermaschine, sozusagen eine Hartmann-Nachlieferung von 1900 für die Prignitzer Schmalspurbahnen, steht heute im Brandenburgischen Kleinbahnmuseum in Gramzow, nicht weit weg von Pasewalk. Ende Juli werden die Spur 0e-Freunde aus Berlin und auch ich als Teilnehmer anlässlich einer Modellbahnausstellung dort zu Gast sein und die Lok besuchen.

Die „Reisetante“ im Modell – 99 4501 in H0e

Bilder und Text von Uwe Gierhan



Angefangen hatte es damit, dass ich vor über 30 Jahren einen Gehäusebausatz der BR 99 4503 von M+F über den DMV "erstanden" hatte und damit feststand, die Lok muss auch zum Fahren gebracht werden. Erst im Jahre 1998!!! hatte ich Muße und Zeit (während eines Krankenhausaufenthaltes) zu überlegen, wie ich das umsetze. Ich kam zu der Entscheidung lieber die 99 4501 zu bauen, da diese Maschine wesentlich mehr "herum gekommen" war. So war sie von ca. 1955 - 1960 auf der Rügen-Nordstrecke noch fast im Ursprungszustand ohne Lichtmaschine und Sonnenblenden an den Fenstern im Einsatz.

Danach kam sie nach Pasewalk, wo sie auch den letzten Zug von "Marie Klockow" am 04.10.1963 bespannte. (siehe Fotos auf Seite 14).

Bis zur Ausmusterung und Zerlegung war sie wohl auch noch bei der ehemaligen JLKB wenigstens zum Kartoffeldämpfen eingesetzt.

Für das zu bauende Modell war die Bleistiftzeichnung dann 1998 fertig und im Schweden-Urlaub 2000 folgte noch die Tusche-Zeichnung (bei mir immer noch ganz traditionell!). Nachdem dann lange wieder nichts passierte, kam Michael Thomasch 2015 mit der Frage auf mich zu, ob ich ein ihm geschenktes schon zusammengebautes und lackiertes Lokgehäuse der 99 4503 zum Fahren bringen könnte. Nun waren wir zu zweit und ich hatte endlich "Fahrt aufgenommen". Es stand dann auch fest, dass ich lieber ein originalgetreues Fahrwerk selbst bauen wollte (keine N-BR 80 etc.!).

Baubeginn war dann Ende September 2016: Zuerst hatte ich Michaels Gehäuse (eigentlich ein Klumpen aus Farbe und Klebstoff) 2 Tage lang in Verdünnung getaucht - und erfreulicherweise ließen sich alle Teile wieder in den Bausatz-Ur-Zustand zurück versetzen.

Der Fahrwerkbau ging zügig voran, so dass die Lok im fahrfähigen Rohbau Ende Oktober im Pollo-Museum in Lindenberg auf einem kleinen Geländestück das erste Mal fahren konnte. Eingebaut ist ein Faulhaber-Motor 1016 mit Schwungmasse mit einer Untersetzung von 66:1, versteckt in Kessel und Feuerbüchse - damit war auch Platz für eine Führerstandseinrichtung. Die Anfahrgeschwindigkeit mit 1,8 Volt liegt bei ca. 2 km/h - Endgeschwindigkeit bei 12 Volt etwas über 30 km/h. Das Lokgewicht beträgt 105 g.

Über Weihnachten war es dann soweit, dass die funktionstüchtige Exzentersteuerung auf mich wartete - ich war dann stolz, mit (fast) Ende 50 die Teile beweglich hinbekommen zu haben. Auch die doppelte Gleitbahn war Neuland für mich. Anfang März waren die Maschinen dann komplett bestückt und fertig zum Lackieren - und Ende März fertig zur Übergabe an den Betrieb. (Wird fortgesetzt.)

Die Eisenbahner aus Hüblingen/Baden belegten leider den letzten Platz im Wettbewerb zur Geschenkezustellung nach "Drüben" und damit die goldene Schlusslaterne.

Sie erfanden dann den Sonderzug nach Pankow (der fährt auf der nächsten Seite).

Text und Bilder von seiner Spur 1-Keller-Kleinanlage auf den Seiten 18 und 19 von Claus Wilde.

Man nehme einige im Herbst abgeschnittene verblühte und vertrocknete Blütenstände der "Fetten Henne", arrangiere 4 bis 5 zu einer Art Trockenblumenstrauß und fixiere das Ganze unten und dort, wo die einzelnen Stängel auseinander gehen mit Bindedraht.

Dann werden die Gebinde mit Leim zusammengeklebt und nach dem Abbinden des Klebers können die Drähte entfernt werden.

Nun kommt der finanzielle Aufwand (ca. 6 bis 7 Euro): Mit einer Dose dunkelgrüner seidenmatter Sprühlack bekommt das "Laub" bzw. die "Nadeln" die Grundfarbe. Man sollte beachten, dass nur die "Nadeln", nicht aber die "Zweige" Farbe abbekommen.

Anschließend wird mit einem Pinsel punktuell ein helleres Grün (und ggf. auch kleine gelbe oder braune Flecken) aufgetragen.

Nun kann noch der "Stamm" behandelt werden. Auf dem Bild 1 sind die beiden äußeren Stämme in der Ursprungsversion, der zweite von rechts wurde farblich etwas vereinheitlicht und beim zweiten von links habe ich die Einzelstämme mit Papier-Malerklebeband umwickelt, damit es mehr wie ein kompakter Stamm wirkt und dann Farbe aufgebracht.

Ich denke, jede Variante hat ein Für und Wider.

Bäume – fast „für lau“

Von Karl-Heinz Hermsdorf.

Das Rezept

Für den Gartenbahnmaßstab sind die Gewächse mit 25 bis 30 cm Höhe zwar keine Riesen, aber sehen schon recht nett aus.

Für die Nenngröße 0 hingegen ließe sich so sicher ein schöner Kiefernwald zusammenstellen - und das fast für lau :-).

Mitte der 1980er Jahre habe ich mit einer Schul-Modelleisenbahn-AG auf diese Weise einen fast 2 m² großen TT-Wald gebaut.

Viele Grüße - Karl-Heinz.

Ich kann dem von Karl-Heinz geschriebenen – und vor allem wegen des auf den Fotos zu sehendem – nur wenig hinzufügen. Wenn man es ganz genau nimmt, dann muss man für eine einzeln stehende Kiefer vielleicht noch ein paar Ästchen wegschneiden. Das ändert nichts an der grundsätzlich verblüffenden Ansicht, den konkurrenzlos niedrigen Kosten und dem minimalen Arbeitsaufwand.

Und für einen ganzen Wald - also einfacher geht‘s ja nun wirklich nicht.

Und der eine Baum ist dann eher eine Kiefer, der andere (mit einem etwas anderen Grünton und vielleicht etwas ausgezupfter/gelichteter Krone), bei dem die Äste schon weiter unten auseinander laufen, ein Baum aus einer Baumgruppe an einem Bach - an so was bin ich immer vorbeigekommen, wenn ich zum Claus nach Breitenbach gefahren bin.

Und so erinnert mich das Gezeigte an die auch heute noch wohl gerade wegen des hohen Selbstbauanteils immer wieder sehenswerten Anlagen bzw. Bilder davon und die Baubeschreibungen von Günter Barthel.

Baufortschritt in Neu Winne

Endlich besitzt die Weiche zum Anschlussgleis eine Stellvorichtung. Auch für ein Weichensignal hat es gereicht. Das bewegt sich sogar ein bisschen, wenn die Weiche verstellt wird. Die Fernsprechbude hab ich in Anlehnung an ein Vorbild auf Rügen auf zwei Schwellen über dem Graben aufgestellt. War halt kein anderer Platz dafür vorhanden. Sie stammt übrigens aus dem Sortiment von Bernd Mäder aus Halle. „Witzig“: Erst auf dem Foto sehe ich, dass da zwischen Weiche und Bahnübergang noch Schienenstücke ohne Anstrich sind.

Auch beim Lagerhaus bin ich ein gutes Stück weiter gekommen. Noch kurze Drahtstückchen als Ankerstäbe in die schon vorhandenen Scheiben einstecken – fertig.

Damit ist auch das linke Drittel des Moduls fertig. So fertig, wie eine fertige Modellbahnanlage eben ist. Weiter geht es nun mit dem Hauptgebäude der Brennerei und der Einfahrt zum Werksgelände.