

Peterswalder Kleinbahnpostille

***Nr. 7 – Sonderausgabe
Merseburg-Peterswalde-Krüsitz – Oktober 2014***



Liebe Modellbahn- und Eisenbahnfreunde,

Anfang Oktober war ich mit zwei ehemals Hallenser Eisenbahnfreunden und zwei weiteren aus Schweinfurt in Nordfranken auf Nebenbahntour unterwegs. Besucht wurden das kleine private Eisenbahnmuseum im ehemaligen Bahnhof von Hofheim und drei Strecken, heute Museumsbahnen: (Kronach-) Steinwiesen-Nordhalben, Seligenstadt-Volkach (Titelbild) und Ebermannstadt-Behringersmühle. Einige ausgewählte Bilder dieser Tour bilden den Hauptteil dieser Ausgabe. „Nebenbei“ wurde noch die niveauvolle Modellbahnausstellung des MEC Münchberg besucht. Wieder gibt es Bilder vom „Pollo“ – diesmal auch mit der Schöntagischen „Gastlok“ 99 4603 (II).

Freude und Entspannung beim Lesen und Betrachten wünscht Euch Peter.

Herbst auf der Museumsbahn,

so ähnlich begann der erste Kurzartikel in der letzten Kleinbahnpostille Nr. 6. Der jetzige Titel soll nun nicht unbedingt von Einfallslosigkeit künden – es ist nun mal so: Die Tage werden kürzer und das Laub verfärbt sich schon deutlich. Letzteres liefert uns aber gerade schöne Vorder- und noch besser Hintergründe für unsere begehrten Motive. Und die kürzeren Tage bringen eben auch frühere Sonnenuntergänge mit sich und die Lichtstimmung aus der tiefstehenden Sonne davor reizt ebenfalls dazu, einmal mehr auf den Auslöser zu drücken.

Bild rechts: Am Vormittag zieht die ELNA Nr. 4 der Dampfbahn Fränkische Schweiz ihren langen Zug bergan nach Behringersmühle. Nahe Burggaillenreuth spiegelt sie sich im ruhigen Wasser der Wiesent.

Bild nächste Seite: Am ehemaligen Trennungsbahnhof Gasseldorf überquert der Zug den Leinleiterbach, in dessen Tal die Zweigstrecke nach Heiligenstadt (Oberfr.) verlief, auf der der Betrieb zum Sommerfahrplan 1968 eingestellt wurde.







Bild oben und rechts: Einfahrt und Ausfahrt des Zuges in bzw. aus Behringersmühle.

Bilder nächste Seiten: Auf der Mainschleifenbahn pendelt eine Schienenbusgarnitur zwischen Seligenstadt und Volkach-Astheim und passiert Kohlfelder und Weinberge.

***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.***



*Die Inselstrecke endet heute unterhalb des ehemaligen
Brückenwärterhauses, von dem aus früher der
Schienen- und Straßenverkehr auf der alten
Mainbrücke geregelt wurde auf deren
Widerlager. Vor der Abfahrt des letzten
Zuges hatten wir Gelegenheit,
den kleinen Wärterraum
zu besichtigen.*

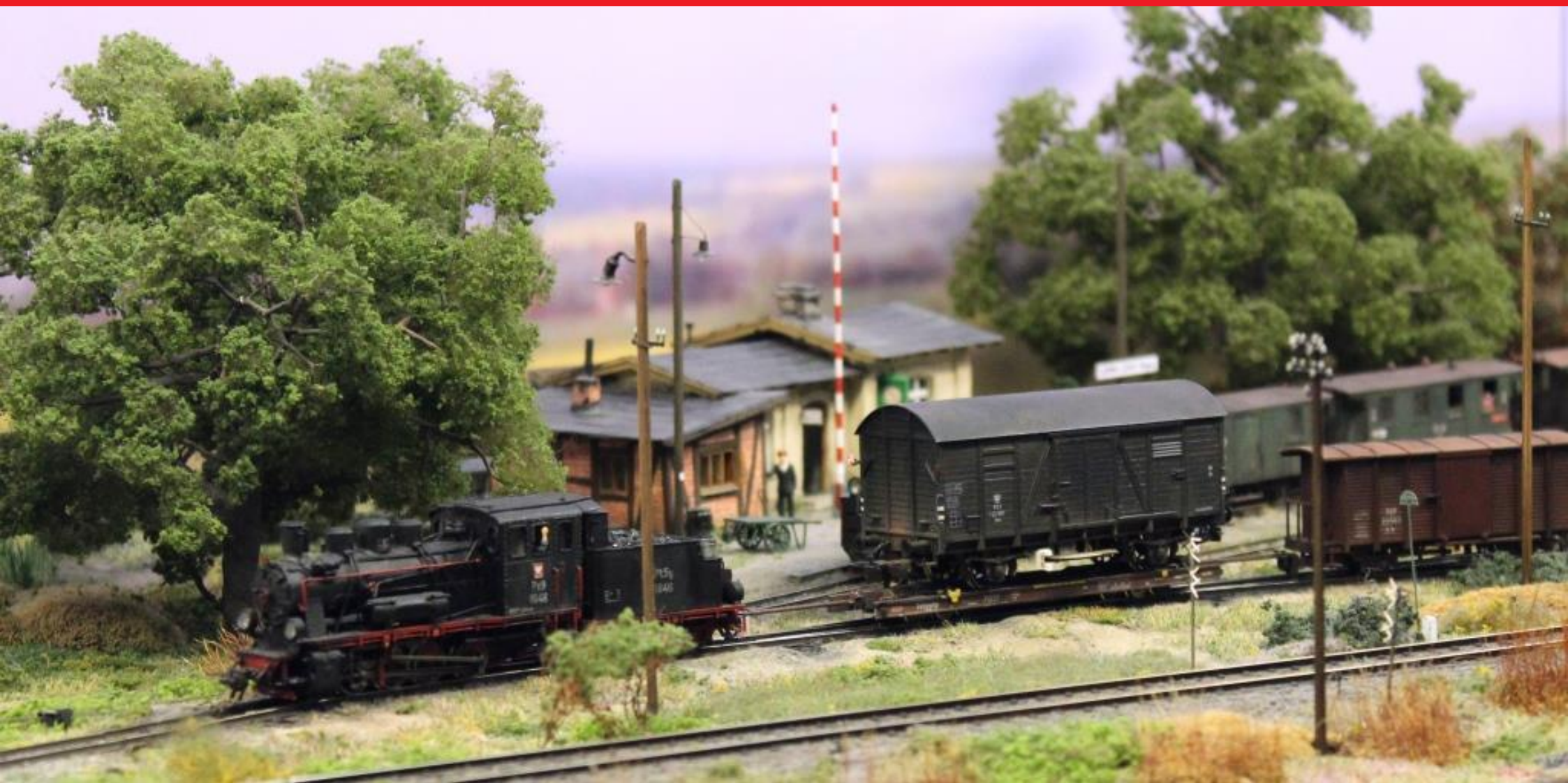


Dem unvorbereiteten Besucher erscheint es unglaublich, dass auf dieser Strecke vor noch gar nicht so langer Zeit schwere Kesselwagenzüge befördert wurden. Heute scheint man sich hier scheinbar in einer Nebenbahnidylle der 1970er Jahre zu befinden, wobei stellenweise sogar der geographische Bezug verschwindet. Dieses Motiv am unbeschränkten Bahnübergang könnte durchaus auch einer anderen Nebenbahn, sogar in Norddeutschland, zugeordnet werden.



Eine Modellbahn der Meisterklasse aus dem Nachbarland - die Anlage „Lewin Leski“

Erbauer und Betreiber: Malgorzata Lewinska, Leszek Lewinski, Monika und Sebastian Marszal





Die aus verschiedenen Modellbahnzeitschriften und auch aus der Sendung „Eisenbahnromantik“ (Folge über ONTRAXX) bekannte H0/H0e-Modulanlage „Lewin Leski“ war zu Gast auf der Modellbahnausstellung des örtlichen Modelleisenbahnclubs in Münchberg und wurde von ihren Erbauern hier den Besuchern präsentiert. Sie überzeugt durch die glaubwürdige Darstellung einer Schmalspurbahn im Flachland dank relativ großzügiger Nachbildung der Umgebung bei filigraner Detaillierung in Kombination mit sicherem Fahr- und Rangierbetrieb auf 9mm-Spur.

Anders und einfach ausgedrückt – sie ist einfach nur schön, mit viel Liebe durchgestaltet und lädt aus jedem Blickwinkel zur ausgiebigen Betrachtung ein. Gerade die Farbwahl für Modelle und Landschaft, die gekonnte mehr oder minder dezente Alterung bzw. die Gebrauchsspuren und die Umsetzung der Devise „Weniger ist mehr“ wo sie angebracht ist tragen zum Gesamteindruck bei. Eine gleichmäßige Beleuchtung und schließlich die extrem unscharf gezeichnete Hintergrundkulisse lässt endgültig auch die Grenzen zwischen Modell und Wirklichkeit verschwimmen.



Neues beim Pollo



Nein, die kleine 99 4603 ist gegenwärtig hier in Mesendorf (nicht Mesenberg) nur abgestellt. Betriebsfähig ist sie ohnehin nicht, über einen Einsatz beim Pollo brauchen wir also nicht zu spekulieren. Sicher aber wird sie am Dampfwochenende – 31. Oktober/01. und 02. November – siehe Schluss der letzten Kleinbahnpostille und www.pollo.de – einen zusätzlichen Blickfang darstellen und mit Sicherheit die Objektive der Fotografen in ihre Richtung ziehen.

Neu ist hingegen die Info, dass im nächsten Jahr in den Sommermonaten im regelmäßigen Rhythmus Dampfzüge auf den hiesigen Museumsgleisen verkehren werden. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe, dort auch eine Fortsetzung mit weiteren Bildern von der Herbsttour durch Franken.





Am Nordende der Museumsstrecke hat sich dank der Arbeit der Vereinsaktiven der Unterstand inzwischen zu einem richtigen Lokschuppen entwickelt. Ein guter Kompromiss auch zwischen Funktion und Optik und so ergeben sich mit dem doch stimmigen Umfeld auch für die Gäste des „Pollos“ hier in Zukunft viele interessante und schöne Fotomotive.

Eine Fernsprechleitung für den Pollo ...

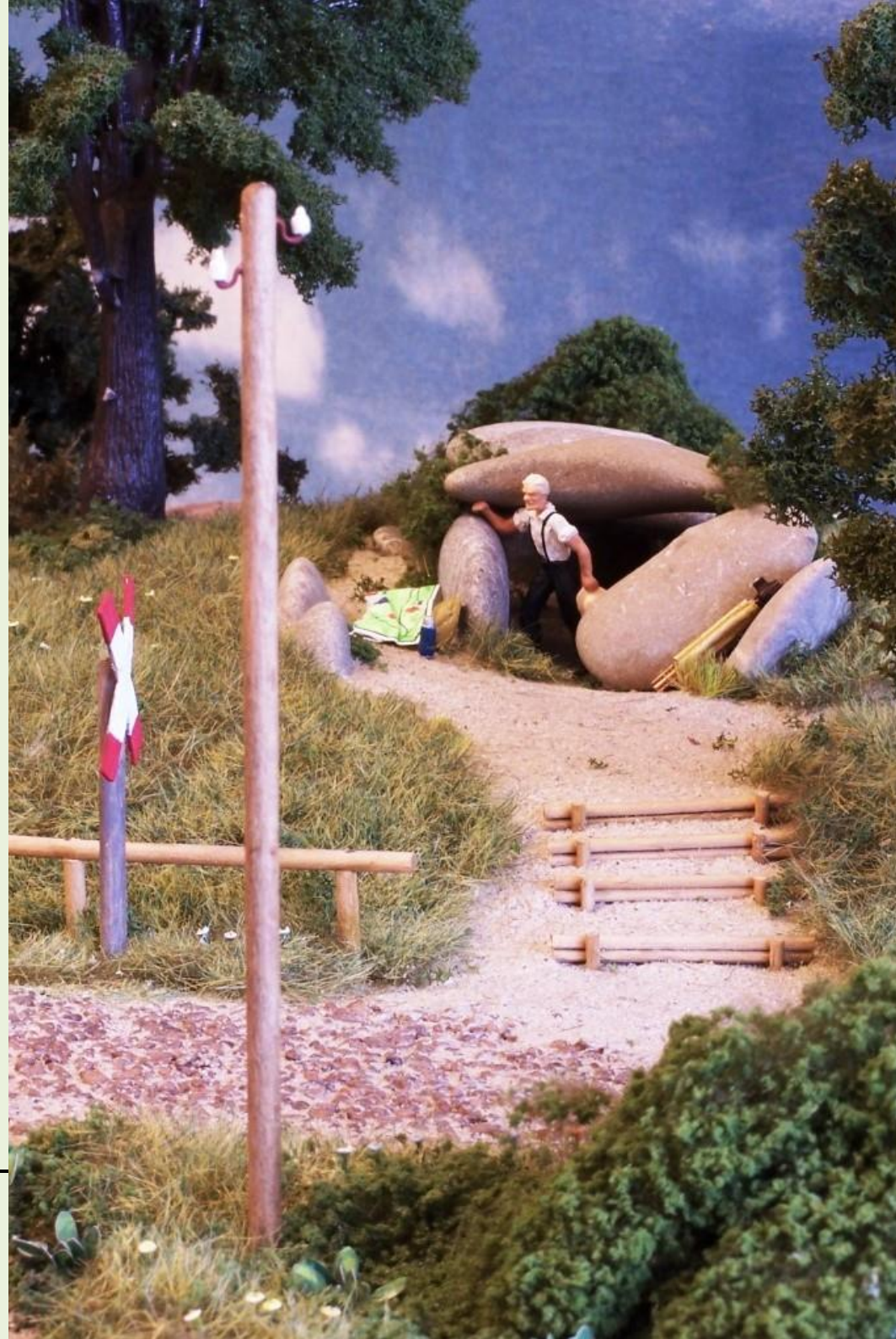
war Thema des vorletzten kleinen Plakates, das vom Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e. V. in diesem Jahr herausgegeben und mit dem zu einer entsprechenden Spendenaktion aufgerufen wurde. Eine Telegraphenleitung gehört eben unbedingt zu einer Kleinbahn – manchmal müssen auch Klischees bedient werden.

Die aufstellfertigen behandelten Masten dazu lagern inzwischen in Mesendorf.



Das kleine gelbe Dreieck ist nur digital eingefügt – es markiert einen Abstand von zwei Metern vom rechten Ende des Mastes. Anders gesagt, der Mast ist etwa 6 m lang. Die in der Mitte gelagerten sind zwei Meter länger.

Die 6 m scheinen kurz zu sein, reichen in der Regel aber aus. Der hochgeschätzte Günter Barthel erläutert dazu, sicher auch mit einem Blick auf die „gute alte Eisenbahnzeit“ in seinem Büchlein „Modellbahn und Landschaft“ (Modellbahnbücherei Nr. 5, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1973): „Die Entfernung zur Gleismitte beträgt beim Vorbild ca. 3 Meter. Die Höhe der Freileitung ist bei Fußwegkreuzungen auf 3 m und bei Fahrwegkreuzungen auf 5 m festgelegt.“ Bei Kreuzungen mit Schienenwegen muss die Höhe noch größer sein. Seine Ergänzung allerdings, dass auch bei diesen Höhen die Telegraphenmasten angeschaut werden



müssen, muss nicht unbedingt als kategorische Festlegung verstanden werden. Derartige Holzmasten werden in der Regel in Längen von 7 bis 11 m in Meterschritten hergestellt, so dass auch größere Höhen mit einfachen Masten möglich sind.

„Früher“ waren die Masten auch auf ihrer ganzen Länge vorbehandelt, getränkt oder druckimprägniert. Das untere Ende, dass schließlich in die Erde versenkt wird, erhielt dann noch einen Teeranstrich.

Derartige Masten lassen sich einfach auch auf der Modellbahn nachbilden. Je nach Maßstab kommen verschiedene Rundhölzer aus dem Bastelbedarf oder vom Baumarkt zum Einsatz, für die Nenngröße 0 solche mit 4 mm Durchmesser. Die Isolatoren entstehen ebenfalls nach der „Barthelschen Methode“: dünner Schweißdraht wird in Form gebogen und mit Abschnitten passender Isolierung von „normalem Klingel-draht“ als Porzellanimitation ergänzt. Rostbraune und weiße Farbe geben den Rest, um quasi am Küchentisch qualitativ ansprechende Gestaltungselemente für die eigene Anlage zu schaffen (kleines Bild). Die Löcher in den Masten kommen übrigens auf einfachste Weise mit „Bohrern“ aus gerichteten Schweißdrahtstückchen per Handbohrmaschine oder Stiftenklöbchen o. ä. ins Holz.

