

Prignitzer Kreiseltypen

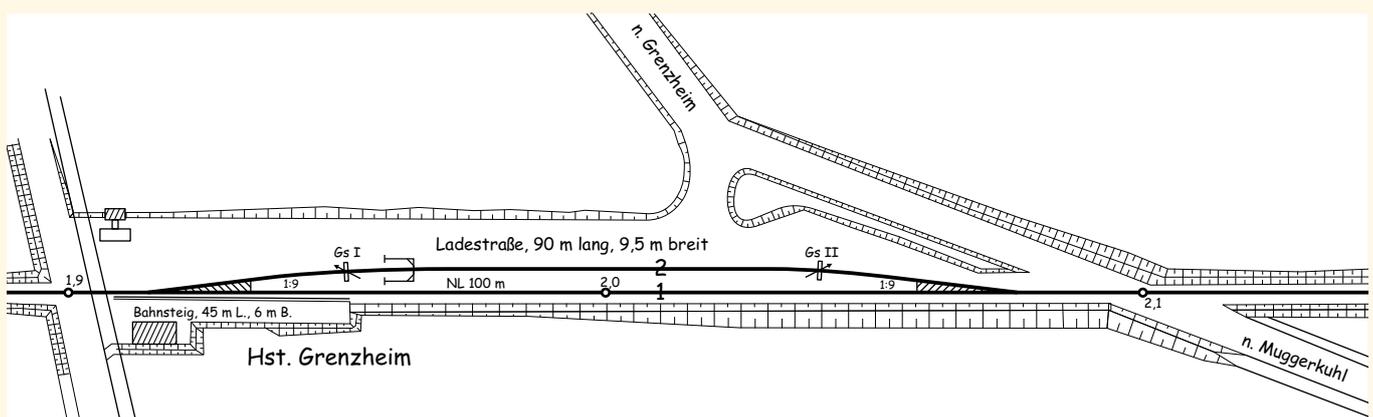
Das fertige Makamo-Modell des Stationsgebäudes der Haltestelle Grenzheim. Vor dem Bau hält ein typischer Zug der Ringbahn um 1974.
Modellfoto: gg



2011 stellte der Kartonmodellbau-Spezialist Walfried Fehse den Makamo-Bausatz des Stationsgebäudes „Dallmin“ vor. Den für die Prignitz und die Perleberger Kreisringbahn typischen Kleinbahn-Bau gab es in mehreren Varianten, so auch an der Haltestelle Grenzheim. Peter Sommerfeld berichtet vom Bau des H0-Modells und der Kleinbahngleise.

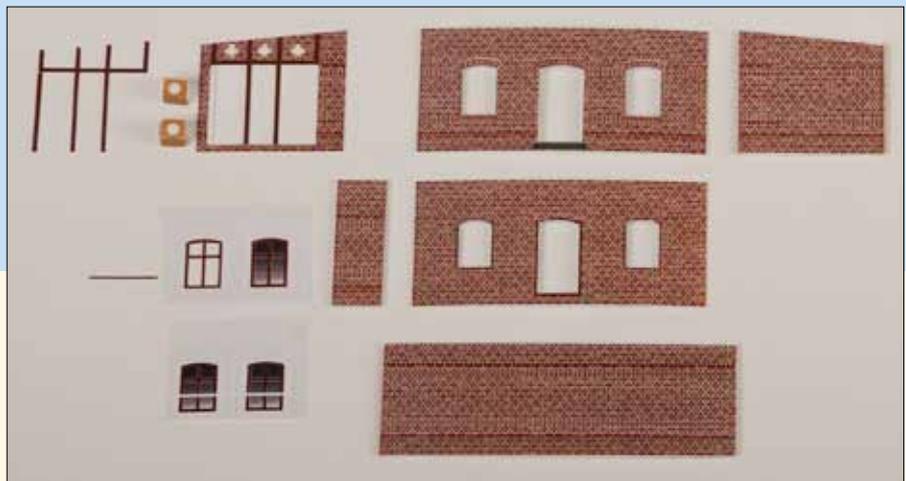
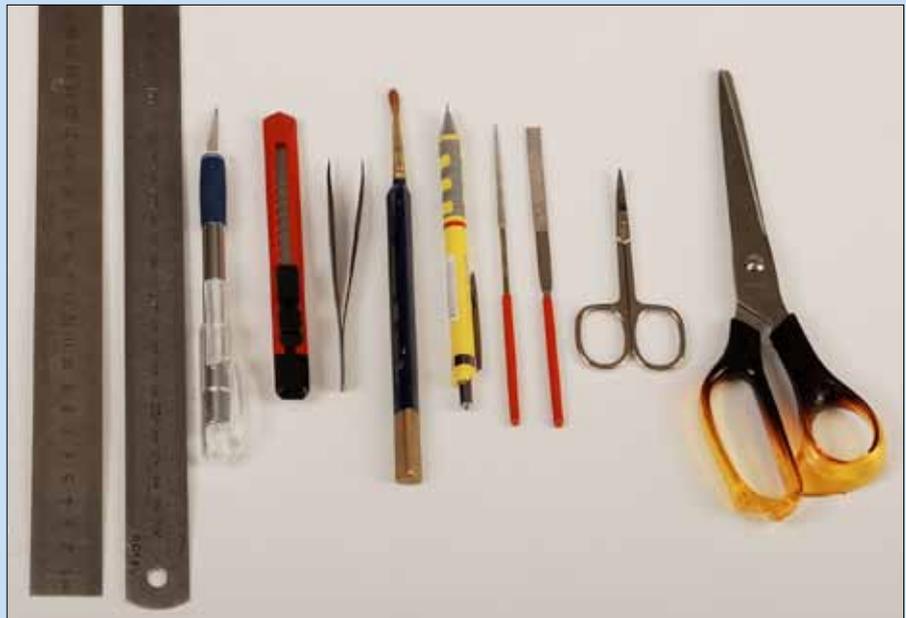


Die Reste des kleinen Stationsgebäudes der Haltestelle Grenzheim an der Verbindungsstrecke Berge-Putlitz der Perleberger Kreisringbahn. Die untere Zeichnung von Gerhard Peter entstand in aufwendiger Rekonstruktion des Originalgleisplans. Foto: Slg. Peter Sommerfeld



Rechts die Werkzeuge, die für Zuschnitt und Zusammenbau gebraucht werden.

Unten: Titelbild des H0-Ausschneidebogens von Makamo. Neben dem Bahnhofsgebäude „Dallmin“, einer größeren Version des Prignitz-Typs, enthält der Kartonbogen auch das Material für eine kleine Fuhrwerkswaage.

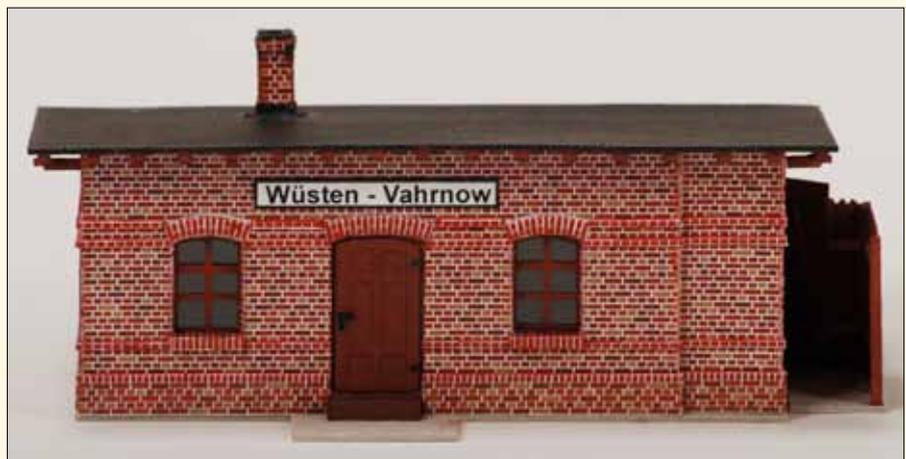


Das mich die Perleberger Kreisringbahn und ihre Anschlussstrecken faszinierten und zum Nachbau anregten, habe ich schon berichtet, zuletzt im Spezial 81 „Auf dem Lande“. Als mir Walfried Fehse (Makamo) auf Vermittlung von Franz Rittig anbot, ein für den Perleberger Kreisel typisches Stationsgebäude, eine echte „Kreiseltype“ aus der Prignitz, als H0-Bausatz zu entwickeln, stellte ich meine Unterlagen sofort zur Verfügung.

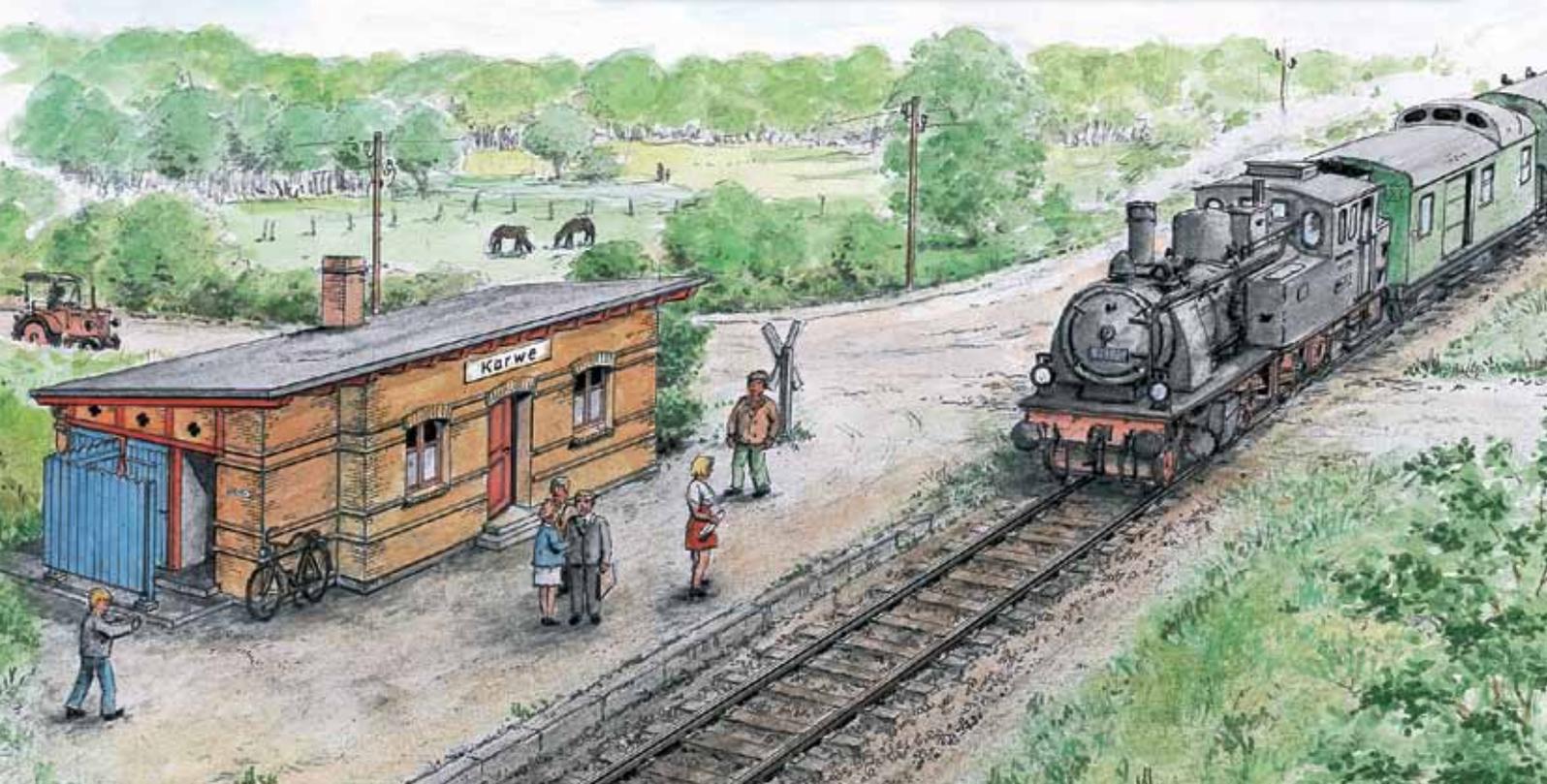
Außer auf der Kreisbahn gab es den besagten Gebäudetyp (ich nenne ihn einfach „Prignitz-Typ“) in verschiedenen Varianten auch bei den schmalspurigen Kleinbahnen der Prignitz („Pollo“) in Schrepkow und Kunow-Süd sowie in Drenkow an der regelspurigen Kleinbahn Putlitz-Suckow. Der Ziegelrohbau erschien in vier Varianten, die mit oder ohne Güterboden und spiegelbildlich ausgeführt sein konnten, jedoch immer über einen Dienst- und einen Warteraum nebst Abort verfügten. Bei den kleinen Varianten ohne Güterboden fehlte das straßenseitige Giebelfenster. In Dallmin gab es zur Bewältigung hohen Stückgutaufkommens an der Rückfront eine Schiebetür. Alle anderen Gebäude besaßen geschlossene Rückwände. Die Stationsgebäude

So sehen die Teile des Grundgebäudes aus, nachdem man sie aus dem Kartonbogen herausgeschnitten hat. Das Material und seine geringe Flächengröße verlangen äußerst behutsame Schneidarbeiten. Fehlschnitte sind kaum noch korrigierbar. Für die Fensterecken und die Bögen der Fenster- und Türrahmen hat sich die empfohlene Hautschere tatsächlich bewährt.

Das Stationsgebäude von Wüsten-Vahrnow ist ebenfalls ein Prignitz-Typ, kommt aber ohne Güterschuppen aus. Die Abort-Anlage fand an der rechten Giebelseite Platz. Auch dieser kleine Bau lässt sich aus dem Makamo-Bogen „Dallmin“ ableiten. Richtet man sich streng nach Vorbildern, wären insgesamt vier ähnliche Gebäude realisierbar. *Fotos: Peter Sommerfeld*



Das Stationsgebäude von Karwe stellt die Bauvariante mit links befindlicher Toilette dar. Wie die überaus lebendige Zeichnung von Reinhold Barkhoff zeigt, wäre auch eine braune bzw. blaue Lackierung der Türen und Schamwände denkbar. Der Kleinbahnzug, wie er etwa um 1965 verkehrte, wird übrigens vorbildgerecht von einer mecklenburgischen T4, der DR-Baureihe 91¹⁹, befördert. Auf ein gelungenes H0-Modell warten die Neben- und Kleinbahnfreunde bis heute vergeblich, obwohl es die Lok auch bei der DB gab.



von Dallmin, Muggerkuhl, Pirow, Schrepkow und Gross Buchholz (letzteres verändert) stehen noch heute.

Der Modellbausatz

Auf der Grundlage meiner Maßskizzen fertigte MIBA-Redakteur Lutz Kuhl eine Zeichnung von Dallmin an, die, wie die Bauzeichnungen aus meinem Archiv, Walfried Fehse als Vorlage diente. So entstand ein Bausatz aus hochwertigem, exzellent bedrucktem Karton, der neben Dallmin auch die Anfertigung anderer Stationsgebäude aus der Prignitz in H0, TT, N und Z ermöglicht.

Zum Bau legte ich mir neben einer Hautschere (!) Skalpell, Stahllineal und ein stabiles Cuttermesser bereit.

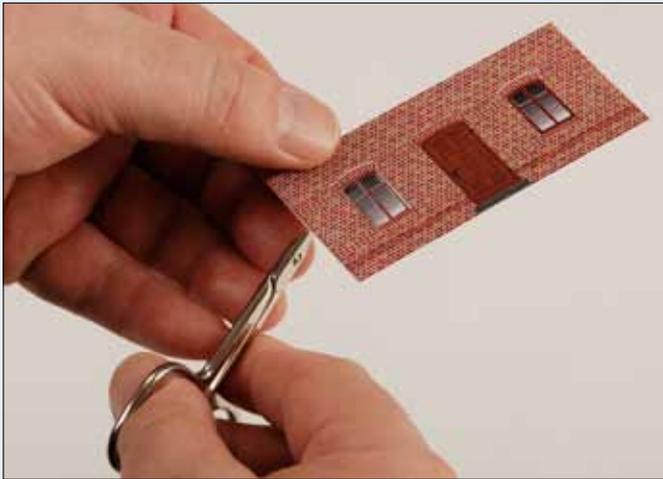
Zuschnitt und Vorfertigung

Für alle Längsschnitte und die geraden Fenster- und Türpartien verwendete ich Skalpell und Stahllineal. Die vorgedruckten Fenster und Türen waren komplett herauszutrennen, wobei sich für Fensterecken und Bögen die Hautschere bewährte. Wichtig ist, sie von der Unterseite des Blattes her anzusetzen, da sonst der Karton hochgedrückt wird und Wülste entstehen. Beim Schneiden mit dem Skalpell darf nur wenig Druck erfolgen.

Da alle Wandteile zu verstärken sind, müssen sie zunächst als Schablone dienen, damit ihre Umrisse auf 160er Karton übertragen werden können, wobei auch alle Fenster- und Türschnitte zu

übernehmen sind. Beim Heraustrennen muss man darauf achten, dass die Bleistiftlinien zugunsten der Passgenauigkeit wieder weggeschnitten werden. Die braunen Rahmen bleiben stehen; sie dienen später als Innenmaske zur Kaschierung der Fenster- und Türrahmen.

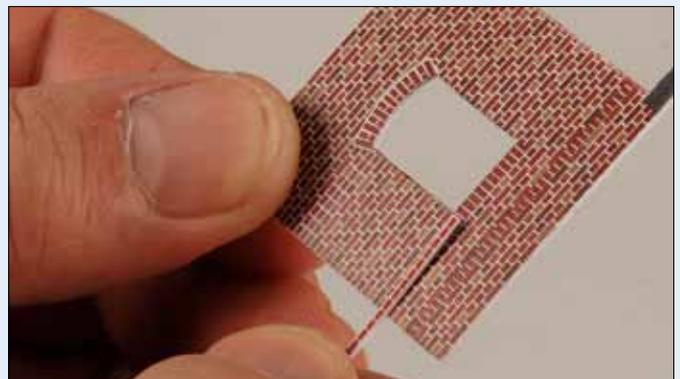
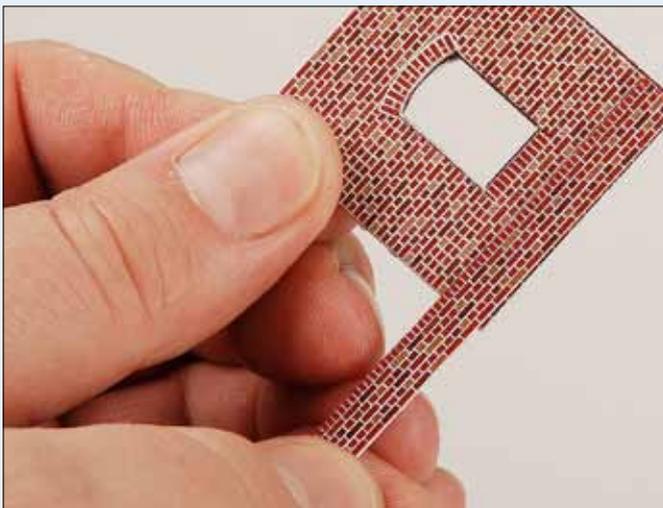
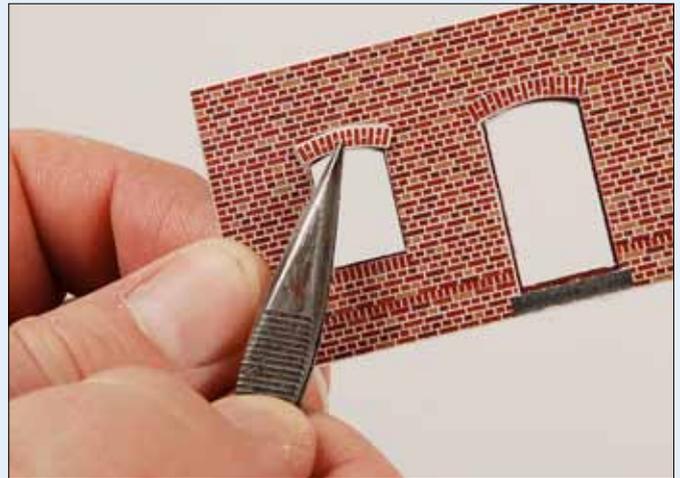
Die Wandteile verstärkte ich dreifach und verwendete den Alleskleber „August der starke Kleber“, da er langsam auftröcknet und kurzzeitig korrigierbar bleibt. Der Kleber wird mit kreisenden Bewegungen aufgetragen und mit einem Kartonstück glatt gestrichen. Die Ränder müssen genug Klebstoff erhalten, um eine vollständige, gleichmäßige Verklebung zu garantieren. Vorsichtiges Pressen ist ratsam, auch ist darauf



Für sehr kleine, hochpräzise Schnitte bewährt sich eine Hautschere.
Oben rechts: Alle Verstärkungen sind an den Kanten rot zu lackieren.

Rechts: Die Fensterstürze verlangen Geduld mit der Pinzette.

Unten rechts: Die Friesbänder sind vor dem Ausschneit zu verstärken.
Auch die Simsbänder müssen bereits im Bogen verstärkt werden.



zu achten, dass kein Kleber herausquillt und die Ziegelreihen beschädigt!

Nach Aushärtung aller Verklebungen schliif ich dann die Kanten auf feinem Schleifpapier (Körnung 120) vorsichtig plan; die exakten Winkel der Wandteile und ihrer Öffnungen dürfen darunter aber nicht leiden! Nachdem ich alle Wandteile vorgefertigt hatte, versah ich die senkrechten Verbindungskanten mit einer Fase (Gehrung) im 45°-Winkel. Dabei ist exaktes Arbeiten nötig. Beim Schleifen sollte übrigens wenig Druck ausgeübt werden.

Bei den Friesbändern wählte ich einen anderen als den empfohlenen Weg, habe die Bänder schon vor dem Ausschneit im ganzen Stück des Ausschneidbogens verstärkt und erst dann her-

ausgeschnitten. Die Streifen für die Fensterbänke bekamen eine vierfache Verstärkung, die Sturzbögen beließ ich einfach. Alle Fundamentstreifen, Friesbänder und Fensterbänke wurden „verputzt“ bzw. mit Schleifpapier geglättet. Man sollte dabei nie hin und her schleifen, sondern das Schleifpapier am Klotz immer nur in einer Richtung ziehen. Vor dem Zusammenbau der Wände und Kleinteile müssen alle noch sichtbaren Schnittflächen in Ziegelrot (mit leichtem Braun-Zusatz) eingefärbt werden. Die hölzernen Bauteile erhielten hingegen ein mit einem Tröpfchen Rot abgetöntes Braun (Tamiya-Mattlacke XF 7 und 68). Die Farbe sollte leicht verdünnt und womöglich mehrmals aufgetragen werden. Man setzt

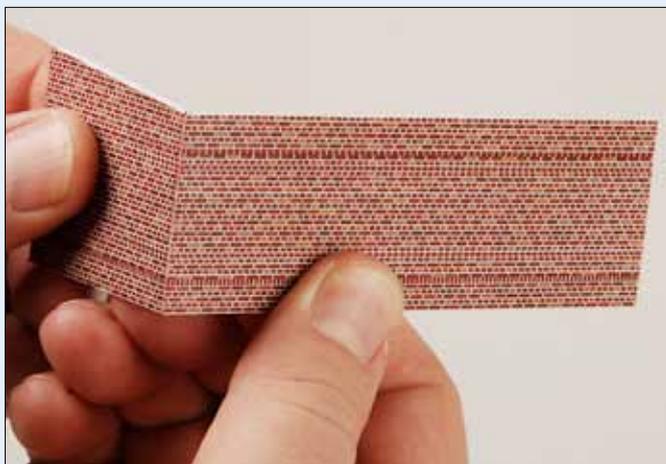
den Pinsel mit wenig Farbe von innen auf die Schnittflächen und verhindert so ein versehentliches Einfärben der Ziegelreihen. Nach dem Trocknen habe ich die 45°-Schnittkanten nochmals leicht über das Schleifpapier gezogen, um eventuelle Einschlüsse im Farbauftrag zu beseitigen.

Fensterstürze, Friese und Balken

Das Anbringen dieser Kleinteile war aufwendig. Zuerst setzte ich die Fensterstürze auf, dann die Fensterbänke. Den Schluss bildeten die Friesbänder, die einzeln zuzuschneiden waren – ein Geduldsspiel! Die Friesbänder werden stets an der Unterkante des Fenstersturzes (wie bei der Unterkante der



Als Kleber eignet sich „Kittifix aus Sachsen“. Gut erkennbar sind die Schichtung der Kartonlagen und die 45°Kante. Sie erhielt noch vor dem Verkleben einen ziegelroten Anstrich.



Rück- und Seitenwandansicht: Wurden die Kanten auf eine Gehung von 45° geschnitten und mit ziegelroter Farbe lackiert, dürfte sich ein schlüssiger Zusammenbau ohne Nacharbeiten ergeben.



So verschleift und verputzt man die fertig verstärkten und verklebten Seitenwände, wobei auf die exakte 45°-Schnitt- und Klebkante ganz besonders zu achten ist.

Fensterbänke) angebracht, wobei auf die dreiteilige Ziegelreihe mit den drei kleineren Steinen zu achten ist. Man legt die Bänder mit einer Pinzette immer auf die mittlere Steinreihe auf. Das obere Friesband fand seinen Platz an der oberen Außenkante des Fenstersturzes, sodass zwischen den beiden oberen Bändern zwei Ziegelreihen (in kurzer und langer Ziegelreihe) frei bleiben.

An der Abortwand wird das Fachwerkteil aufgeleimt. Wer möchte, kann den vorderen, unteren langen senkrechten Balkenteil bis zum Querbalken abtrennen und nach hinten zum Frauenabort versetzen. Dementsprechend sollte man vorab den aufgedruckten Balken gleich mit entfernen, die Wand anpassen und einen Laibungsstreifen aufleimen. Der Frauenabort bekommt ein Vierkanthölzchen, auf dem der Balkenstreifen neu platziert wird. Danach fertigt man die Trennwände und Trockenaborte an. Letztere werden nach dem Befestigen der Trennwände eingelassen und wegen des herausnehmbaren Bodens an der Wand angeleimt.

Die Montage der Wände

Beim Bau bewährte sich der Kartonmodell-Weißleim „Kittifix“. Er eignet sich auch für alle extra anzusetzenden Teile, da er matt und ohne Rückstände aufdrocknet. Alleskleber ist ungeeignet. Den Leim trug ich sparsam auf und verteilte ihn vor dem Zusammensetzen mit dem Pinsel, wobei ich überquellende Leimreste entfernte. Als erstes setzte ich beide Giebelteile an die Rückwand. Nach dem Aushärten kamen die Abortvorderwand und die Güterbodenwand mit Tor an die Reihe.

Dann folgten die Innenwände, darunter das Teil mit der Tür zum Güterboden und die Innenseite des Aborts. Den Abschluss bildete die große Frontwand mit der Tür und den beiden Fenstern. Dabei erwies es sich als recht hilfreich, dass ich zum Zusammenbau der Wände Pappschablonen mit den Innenmaßen der Räume anfertigte und mir so ein Ausrichten erleichterte.

Das weitgehend fertige Gebäude noch ohne Bodenplatte und Dach. Deutlich erkennbar sind die Stärken der Außen- und Innenwände.

Die Bodenplatte mit Inneneinrichtung und Figuren aus dem Preiser-Sortiment. Die unterschiedlichen Bodenstärken dienen der Stabilität beim Aufsetzen des Gebäudes.

Die Bodenplatte fertigte ich aus mehreren Lagen Karton. Zur Stabilität bekamen die einzelnen Räume extra eingesetzte Bodenflächen. Die letzte zu setzende Wand grenzt den Dienstraum ab und verfügt über Tür und Fahrkartendurchreiche. Sie wird nicht am Boden festgeleimt. Beim kleinen Typ befand sich die Ausgabe stets im vorderen, straßenseitigen Gebäudeteil. Hier war die Giebelwand fensterlos.

Fenster und Dach

Die Fenster erforderten noch Schnittarbeiten. Die Schnitte wurden braun gefärbt. Nach dem Einbau der Fenster leimte ich die seitlichen Laibungen der Fenster und Türen an. Danach wurden Innenmasken vor die Fenster- und Türdurchbrüche geklebt. Die Türen ließen sich problemlos erstellen. Die Bretterfugen wurden mit einem stumpfen Messer eingeritzt.

Auch die beiden Dachflächen wurden verstärkt, verklebt und mit eingeritzten Dachpappenfugen versehen. Ich sprühte die Dachpartie mit Tamiya TS6 ein. Von der Anleitung abweichend, entstanden die Sparrenköpfe aus 2 mm starken Vierkanteleisten. Die Rundungen an den vorderen Sparrenköpfen arbeitete ich mit der Schlüsselfeile ein, trennte die halbrunde Einkerbung zur Hälfte durch und passte die Stücke an. Für einen guten Sitz versah ich die Innenseiten (wie beim Fußboden) mit Karton-Verstärkungen. Beim Anbringen der Dachsparren ist zu beachten, dass man sie nicht zu nahe an die Wand setzt, um Beschädigungen beim Abnehmen des Dachs zu vermeiden. Sparren und die Dachunterseite erhalten einen rotbraunen Anstrich, wie er für solche Bahngelände typisch war. Der Schornstein entstand aus vier mit Karton verstärkten Teilen.

Den Abschluss bildeten eine Schamwand sowie die Trittstufen an der Eingangstür und am Güterbodentor. Bei einigen Gebäuden gab es eine Vorpflasterung aus Kopfsteinmaterial.

Der Bau des kleinen Wiegehäuschens erfolgt übrigens nach dem gleichen Muster wie beim Stationsgebäude. Für die Seitenwände können alternativ auch größere Fenster (zur Epoche III passend) verwendet werden.

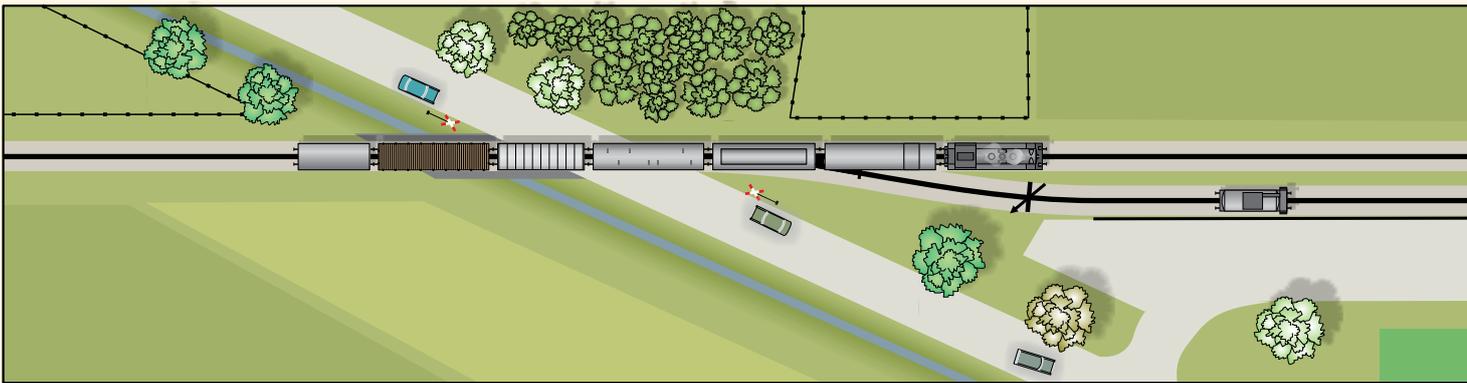


Das Flachdach von der unteren Seite zeigt die einzeln aufgeklebten Sparrenköpfe, die von 2 mm starken Vierkanteleisten aus Echtholz abgelängt wurden. Um auch beim Dach ein passgenaues Aufsetzen zu erleichtern, wurden Karton-Verstärkungen darunter geklebt.

Beim Bau des Wiegehäuschens geht man wie beim Stationsgebäude vor. Anstelle der Bohlenfläche lassen sich auch kleine Brettchen aufkleben, was deutlich vorbildgerechter wirkt. Wem die Fenster zu klein erscheinen, setzt die größeren Fenster der Epoche III ein.

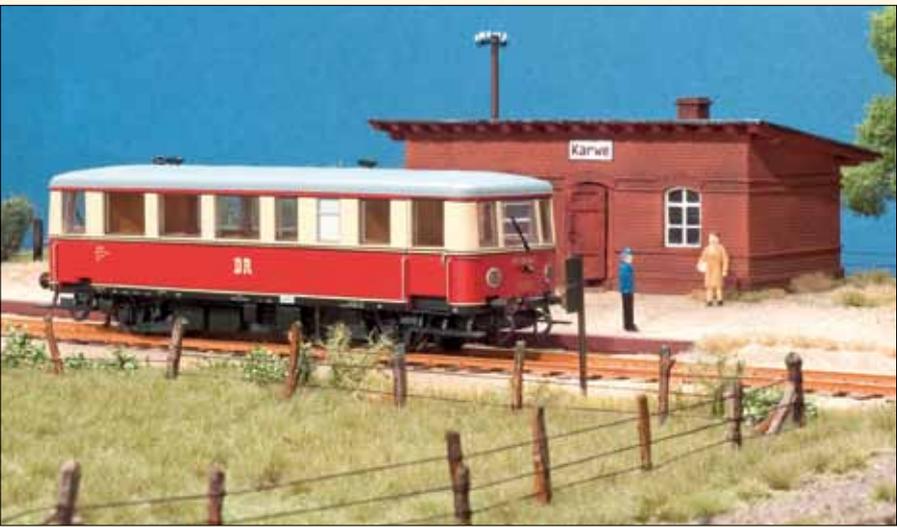


Die Bohlenfläche am Wiegehäuschen wird den örtlichen Verhältnissen gemäß auf 53 x 30 mm verringert. Je nach Geschmack und gewünschter Vorbildnähe können dünne Brettchen verwendet werden. Fotos: Peter Sommerfeld



Das Haltestellengebäude von Grenzheim mit sichtbarem Güterboden. Foto: Peter Sommerfeld

Die Gestaltung der Haltestelle Karwe könnte als Vorbild für Grenzheim dienen. Foto: ip



Die Haltestelle Grenzheim

Beim Bau der Kreisringbahn entstand der Wunsch, Klein Berge mit Putlitz an der Ostprignitzer Kleinbahn zu verbinden. So entstand eine Zweigstrecke, die ab 1911 u. a. über Schweinekofen (später Grenzheim), Muggerkuhl und Hülsebeck nach Putlitz führte.

Die Gleisanlagen entsprachen in einheitlicher Bauweise gängiger Praxis: In Grenzheim genügte der typische, kleine Bahnhofsbau mit Pultdach und Güterraum. Gegenüber an der Ladestraße befand sich die Fahrzeugwaage mit dem Wiegehäuschen. Die Gleise lagen in einer Bettung aus Grubenkies. Auch die Länge von 180 m (Ladegleis 90 m) entsprach den meisten Anlagen des Westprignitzer Netzes. Das Ladegleis war mit schlüsselabhängigen Gleissperren und Lademaß versehen. Für die Beleuchtung gab es hölzerne A-Masten, die mal quer und mal längs zur Gleisachse standen. Der kleine Bau ist inzwischen verfallen; nur noch die A-Masten und das Kopfsteinpflaster der Ladestraße erinnern daran, dass hier einst eine Kleinbahn fuhr.

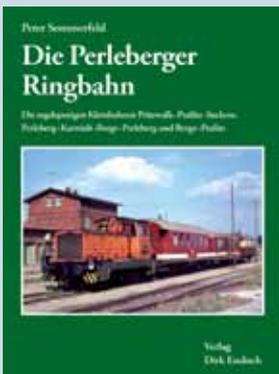
Kleinbahngleis mit Stützen

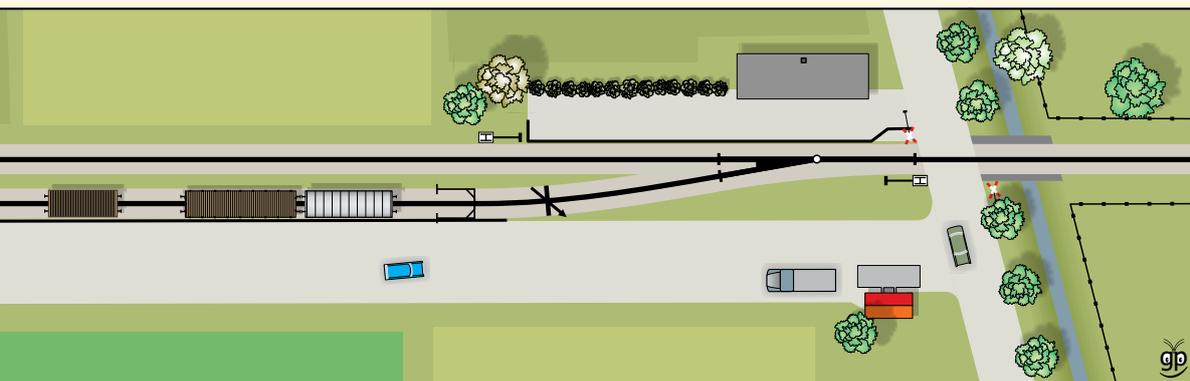
Grenzheim entsteht – wie die Vorgänger Dallmin, Karwe (MIBA-Spezial 81, MIBA 9/2009) und Neuhausen – auf zwei Moduleteilen. Mit einer Gesamtlänge von 260 cm und einer Breite von 50 cm wählte ich den Längenmaßstab 1:100. Ausstattung und Atmosphäre sollten den frühen 1960er-Jahren entsprechen, denn Diesellokomotiven und DR-„Ferkeltaxen“ VT 2.09 kamen hier nicht mehr zum Einsatz.

Für Schienen und Weichen nehme ich Peco Code 75, die Einzelschwellen gewinne ich aus den amerikanischen Schwellenrosten, da mir die Darstellung der Schienennägel zusagt. Auf einigen Abschnitten wurden zur Ausbesserung Schienenstützen aus Beton ver-

Zum Weiterlesen

Wer mehr über die regelspurigen Kleinbahnen der einst preußischen Prignitz zwischen Mecklenburg und Brandenburg wissen möchte, sei auf das Buch „Die Perleberger Ringbahn“ aus dem Verlag Dirk Endisch verwiesen. Hier lässt sich mehr über die eigentümliche Kleinbahn, ihre winzigen Haltestellen und Bahnhöfe und die eingesetzten Lokomotiven, Triebwagen und oftmals recht bunten Züge erfahren. Nicht nur Gleisplan-Fans, sondern auch Lokomotivhistoriker kommen da voll auf ihre Kosten: Die Prignitz war bis 1969 das Refugium der legendären, mecklenburgischen Tenderlokomotive T 4.





Dem um 180° gedrehten Gleisplan von Grenzheim legte Gerhard Peter das Peco-Gleismaterial mit 12°-Weichen zugrunde. Der phantasievoll gestaltete Lageplan ermöglicht den Anblick der Gleisseite des Haltestellengebäudes.

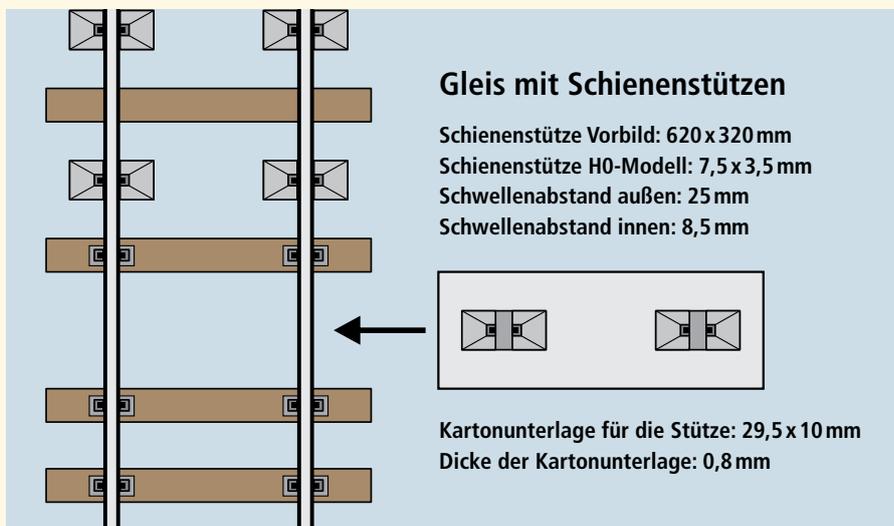
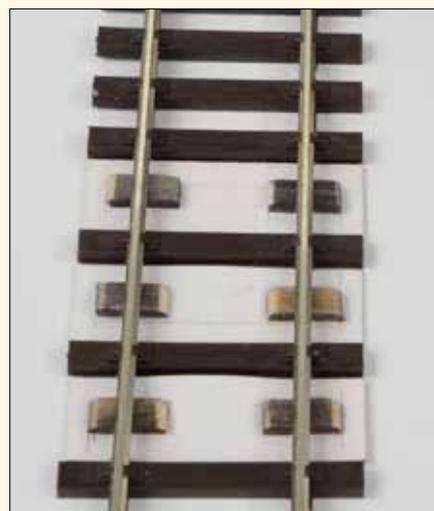
wendet. Wer sie ins Modell umsetzen will, sollte sich die beim Vorbild 30 cm breiten und 60 cm langen Stützen lassen. Als Kompromiss dazu verwende ich Holzschwellen von Schuhmacher, die bei passender Breite zu Stückchen von 7,5 mm abgelängt werden. Da die Schwellen noch zu flach sind, erhalten sie Pappunterlagen aus 0,8 mm starkem Karton, auf die vor dem Ausschneiden die äußere Begrenzung der Halbschwellenkörper zu übernehmen ist.

Vor dem Einbau muss der Gleisrost auf Papier übertragen werden, das man auf die Trasse klebt. Erst danach folgt das vorbereitete Gleisjoch, bei dem jede zweite Schwelle fehlt. Im nächsten Arbeitsgang werden die Pappstreifen mit den Halbschwellen unter das Joch geschoben und mit Alleskleber befestigt. Später bohrt man mit einem 0,7 mm-Bohrer Löcher für die Befestigung der Schienen, für die man passend zurechtgeschnittene Heftklammern verwendet.

Den Abschluss bildet dann die Alterung der Gleisanlagen mit entsprechenden, rostartig wirkenden Farben. Die Einbettung erfolgt vorbildgerecht mit „Grubenkies“, für den ich feinsten Sand verwende, während die Weichen in dem recht realistisch wirkenden, braunen Steinschotter von Polak  liegen. *Peter Sommerfeld/fr*

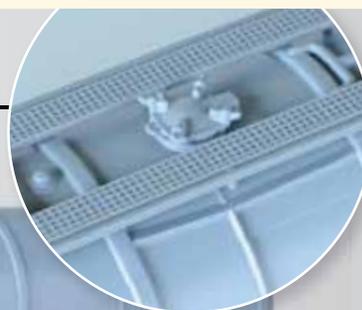


Eine Besonderheit der regelspurigen Kleinbahnen in der Prignitz war der Einsatz von Schienenstützen aus Beton (auch Halbschwellen genannt) im Verbund mit Holz- oder Betonschwellen in Kiesbettung. *Fotos: Peter Sommerfeld, Zeichnung: gp*



Kesselwagen

NEU bei Ihrem
TILLIG-Fachhändler
Preis: 41,50 €*



TILLIG H0 BAHN

Art.: 76546
 H0-Herbstneuheit 2011
 Kesselwagen der Brenntag
 CEE GmbH, Ep. VI