

Kleinbahnfahrt nach Hasenfelde

Hasenfelde! Klingt das nichtschon irgendwie nach Kleinbahn?  
Dieser Name sowie der grasüberwucherte Kleinbahnhof auf der Straße vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofes Müncheberg(Mark), den ich vor Jahren bei einem Ausflug in die Nähe Märkische Schweiz - Müncheberg ist hierbei Umsteigebahnhof - bemerkte, zogen mich unwiderstehlich an. Endlich war es nun soweit. Der Sonntag wurde mit einem gleichgesinnten Freund verabredet und ab ging\*s.

Eine 65er mit Rekowagen(B3g) brachte uns nach Müncheberg, wo ein schmucker Leichttriebwagen VT 2.07 an der Bahnsteigkante stand. Ein Verdacht beschlich uns: sollte das etwa der Zug nach Hasenfelde sein? Man konnte ja nicht wissen; in einigen Jahren ändert sich manches. Eine Nachfrage bei der Aufsicht ergab jedoch, daß der gesuchte Zug "drüben vor der Tür" stehe. Also schnell durch den Tunnel mit dem Stoßseufzer: Hoffentlich ist es ein recht alter "Hobel", eine 91er oder so! Unsere kühnsten Träume wurden jedoch noch übertroffen: Stand doch dort eine richtige alte, längst totgeglaubte T 3, ein Prachtstück, das sogar noch mit einer Allansteuerung ausgerüstet war! Und hinten dran eine richtige Kleinbahnzugzusammenstellung: ein Schemelwagen, zwei Bi-Einheitswagen und ein uralter Gepäckwagen. Natürlich kletterten wir auf die erste Plattform, um das Kleinod, die T 3, auch immer, trotz Qualm und Dreck, im Auge zu behalten. Noch stand sie verlassen von Lokführer und Heizer, aber die Abfahrtszeit rückte heran. Nun ja, die Fahrzeit von fast zwei Stunden für die 15 Kilometer Strecke war mehr als reichlich bemessen; da kam es auf ein paar Minuten nicht so genau an. Als die wackeren Männer dann endlich auftauchten, schwangen sie sich elegant über die Einstiegtür, indem die Ringe am oberen Ende der Griffstangen als Stützen dienten, und - fütterten erst einmal die überall emsig scharrenden Hühner. Doch dann kam das Abfahrtsignal und es hieß Regler auf und los! Bald waren die wenigen Wagen über die zwei, drei Weichen geklappert, und in sanftem Bogen entfernte sich die Kleinbahnstrecke, nachdem sie noch gemeinsam mit der nach Kietz führenden Hauptstrecke einen Schrankenposten passiert hat, von dieser Strecke, um in großer Steigung nach Müncheberg(Mark) Stadt zu gelangen. Wir fahren in einem Einschnitt, unter kleinen Fußgängerbrücken hindurch und sahen nicht viel von der Umgebung. Dies änderte sich aber kurz vor der Stadt, deren in Grün gebettetes Bild nun auftauchte und in allem so recht in die Kleinbahnstimmung paßte. Der Bahnhof Müncheberg(Mark)Stadt - Zugbildungsbahnhof für die Strecke - überraschte durch seine für eine Kleinbahn beachtlichen Gleisanlagen.



Die wenigen Fahrgäste verließen hier den Zug, während wir einsam zurückblieben, um die Fahrt - wie der Schaffner leicht erstaunt zur Kenntnis nahm - bis zur Neige auszukosten.

Die T 3 wurde sofort abgekuppelt, um einen kleinen O-Wagen vom Freiladegleis zu holen. Mit diesem verschwand sie dann in einer vorausliegenden Kurve, um kurz darauf mit vier weiteren G-Wagen, aus denen ein Rumoren und Quieken zu uns herüberdrang, heranzuschlaufen. Schweine und Kühe waren die Fahrgäste dieser Wagen, die vom Anschlußgleis der BHG kamen und nun unseren Zug verstärkten.

Damit waren die Rangierarbeiten hier erledigt, aber man hatte noch sehr viel Zeit. So konnten wir noch gemütlich frühstücken, ehe es weiterging. Endlich ruckte der Zug an. Der kleinen Lok fiel es schon etwas schwerer, ihre Last auf Touren zu bringen. Langsam ging es vorbei an dem zweistöckigen Lokschuppen, dem hübschen altertümlichen Wasserkran und dem ebenso antiken Lademaß, dem sich unmittelbar (!) die Gleiswaage anschloß. Zwei warnende Pfliffe und langsam bergaufzuckelnd kreuzten wir gleich hinter der letzten Weiche die aus der Stadt führende Chaussee nach Seelow. In einem Tempo, das uns die Sache mit dem Blumenpflücken während der Fahrt ins Gedächtnis rief, fuhren wir durch eine typisch märkische Landschaft inmitten weiter Felder.

Zur Rechten bildete die Baumreihe der Frankfurter Chaussee den Abschluß, während sich links der Strecke von Schafherden bevölkerte Wiesen bis an den dunklen, von Kiefernwäldern gebildeten Hintergrund dehnten.

In Erwartung des Haltepunktes Elisenhof sahen wir aus dem Fenster. Nichts deutete aber auf einen solchen hin. Einige Zeit später ratterten wir an einem Ausweichgleis vorüber, das anscheinend den "Bahnhof" Behlendorf darstellte. Jedoch nicht einmal ein Stationsschild deutete auf einen Bahnhof mit (laut Kursbuch) planmäßigem Halt hin. Einzig und allein Pfeiftafeln tauchten ab und zu auf, um einen Wegübergang anzukündigen. Schnurgerade (geradezu nebenbahnwidrig!) durchschnitt das Gleis die Felder, und ganz weit vorn, noch kaum erkennbar, verzweigten sich die Gleise. Kurz danach fuhren wir in den Bahnhof Heinersdorf ein.

Ein kleiner Güterschuppen mit noch kleinerem Dienstraum und einer Bank aus Schwellen gleich hinter dem Prellbock des Stumpfgleises bildeten den bescheidenen Rahmen und verliehen dem Bahnhöfchen eine offizielle Note.

An der Ladestraße lagen Schlackeberge und helle Spuren deuteten auf das Verladen von Düngemitteln hin. Vier Leerwagen standen auf dem Ausweichgleis. Die kleine 89er hatte bereits abgekuppelt, und eil-



fertig setzte sie auch diese Güterwagen noch vor ihre schon so schwere Wagenschlange.

Wie lange würde es denn nun wieder dauern? fragten wir uns mit einem Blick auf die Uhr, die uns belehrte, daß wir bis Hasenfelde, das nun schon ganz nah sein mußte, noch mehr als eine halbe Stunde Zeit hätten. Da - es ging schon los, aber leider nur wenige Meter bis zur Stabenskreuzung. Lokführer und Heizer ließen ihr Schnauferle mutterseelenallein und begannen mit dem Ladeschaffner auf der Rampe des Güterschuppens - wir stießen uns grinsend in die Seiten - einen zünftigen Skat! Es geht eben nichts über die Gemütlichkeit... Doch bei derart langen Aufenthalten - es sei nebenbei bemerkt - muß das Hinweisschild "Während des Aufenthaltes auf einem Bahnhof ist die Benutzung des Abortes nicht gestattet" manchmal mit verkniffenem Gesicht zwangsläufig übersehen worden. Und um uns zirpten die Grillen. Als sich die wackeren Mannen dann zur Weiterfahrt entschlossen, hub ein mächtiges Stöhnen an.

Unsere T 3 war wohl nun doch bis zur Grenze des Erträglichen belastet. Da gleich hinter der Bahnhofsausfahrt eine beträchtliche Steigung begann, fiel es ihr sehr schwer, die Massen in Bewegung zu bringen. Schließlich wurde aber auch der Buckel überwunden. In der Ferne zeigte sich eine Kreuztafel, die ein "richtiges" Signal und damit die vorläufige Endstation Hasenfelde ankündigte. In enger Krümmung ging es auf den kleinen Trennungsbahnhof - ein "Ideal" für den Modell-eisenbahner - zu. Pünktlich auf die Minute fuhren wir ein (sei also den Kollegen von der Reichsbahn die Abwechslung in Heinersdorf vergönnt, denn was sollten sie sonst bei den planmäßigen langen Wartezeiten tun ? ).

Unser "Teckel" rollte sogleich, endlich ledig seiner Last, unter den Wasserkrän und ließ sich den Bauch vollgluckern.

Er hatte es redlich verdient.

Der Bahnhof Hasenfelde ist ein typischer Vertreter märkischer Landbahnhöfe. Die von Fürstenwalde kommende Strecke führt hieraus ostwärts weiter über Seelow, Dolgelin und Tucheband in einem weiten Bogen durch das Oderbruch bis nach Wriezen. Alle Einfahrgleise sind durch Hauptsignale gesichert, die zusammen mit den Einfahrweichen von einem Stellwerksvorbau am Empfangsgebäude betätigt werden. Die übrigen Weichen werden handbedient.

Zehn Minuten nach unserer Ankunft mußte laut Kursbuch ein Triebwagen aus Fürstenwalde eintreffen. Da wurde auch schon das Einfahrsignal gezogen. Bald brummte, während die T 3 noch am Wasserkrän wartete gemütlich eine V 15 mit einem vierachsigen Triebwagenanhänger heran und hielt an der zweiten Bahnsteigkante. Ein in



seiner Originalität zunächst verblüffendes Bild, doch dann sagten wir uns; Das machen wir zu Hause auch!

Nach kurzer Zeit waren beide Züge, jeder in seiner Richtung, abgedampft und der kleine Landbahnhof fiel in seinen Dornröschenschlaf im Sommersonntagmittag zurück. Unsere Studienfahrt setzten wir am Nachmittag in ähnlicher Weise nach Fürstenwalde fort.

Dieses Mal war das Feuerroß etwas größer, dafür aber die Wagen noch altertümlicher geraten. Es war der beliebte Bubikopf, die 64er.

Die Empfangsgebäude an dieser Strecke hat man anscheinend vor Jahrzehnten "standardisiert".

Es kam nur einige Abwechslung dadurch zustande, daß der Güterschuppen einmal rechts und einmal links vom Dienstraum steht.

Auf einem solchen kleinen Bahnhof entdeckten wir, während der Heizer einen Birnbaum plünderte, eine originelle Gleissperre: ein Balken, außerhalb des Gleises horizontal drehbar gelagert, liegt quer über eine der Fahrschienen. Ein ebenfalls hölzerner Anschlag zwischen den Schienen vervollständigt die Vorrichtung.

Nachdem wir in Fürstenwalde mit Bedauern die Kleinbahnfahrt beendet hatten, erlebten wir die letzte Überraschung des Tages.

Um uns nach Hause zu befördern, kam doch da eine rassige O3 mit alten "Rippenbrechern", sprich Abteilwagen, herangebraust!

Das nannten wir gut bedient, denn gerade wegen der "Altertümer" hatten wir uns doch schließlich auf den Weg gemacht.

Quellenangabe: Der Modelleisenbahner 8/1965

Verfasser: Lothar Nickel, Berlin