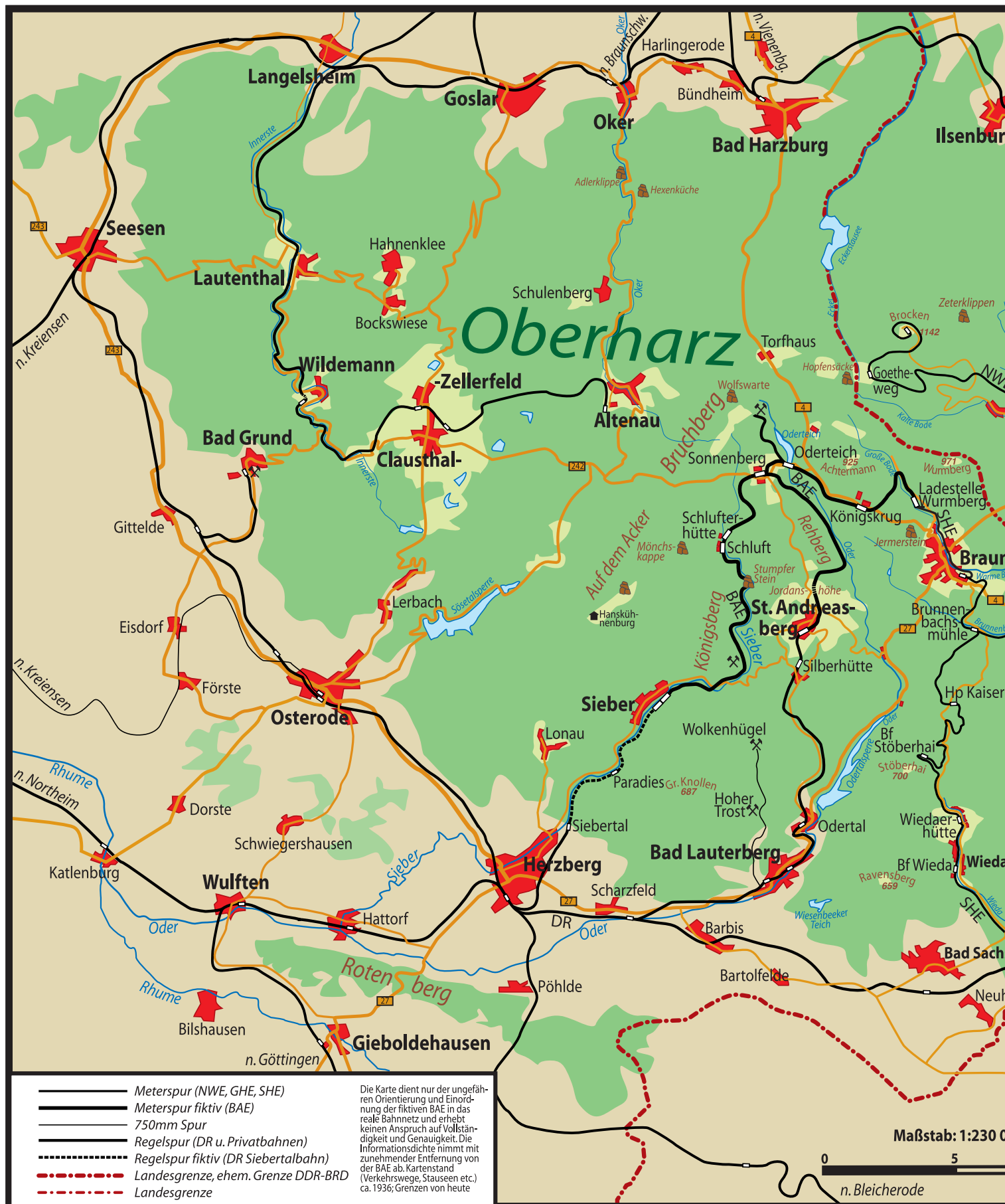


OTTO O. KURBJUWEIT

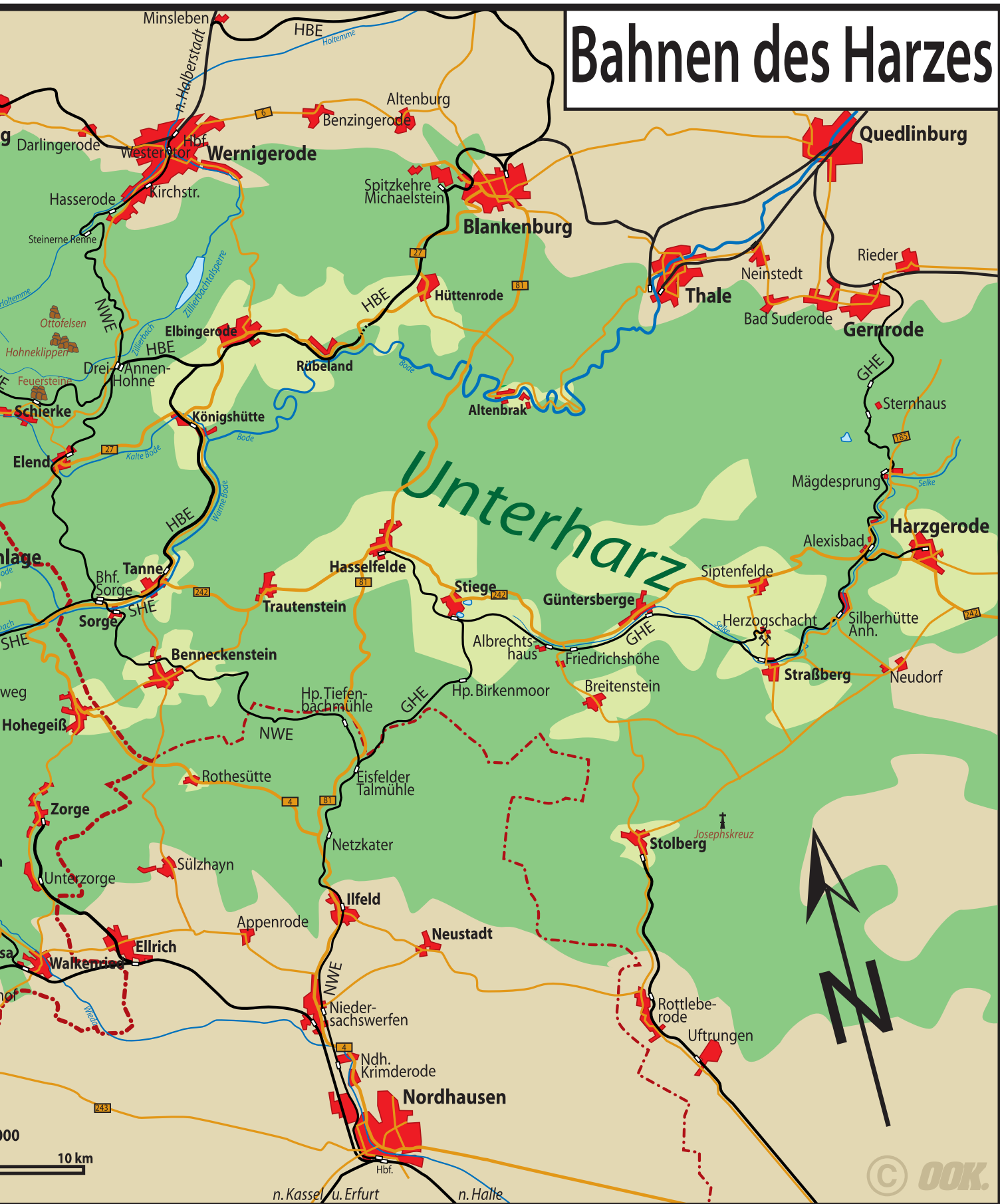
DIE BRAUNLAGE- ANDREASBERGER EISENBAHN

PLANUNG, BAU UND BETRIEB EINER UNGEWÖHNLICHEN MODELLBAHN
MIT EINEM VORWORT VON IVO CORDES





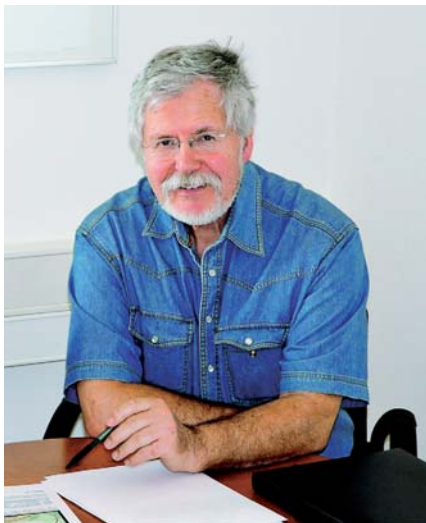
Bahnen des Harzes



OTTO O. KURBJUWEIT

DIE BRAUNLAGE-ANDREASBERGER EISENBAHN

PLANUNG, BAU UND BETRIEB EINER UNGEWÖHNLICHEN MODELLBAHN



Otto O. Kurbjuweit, Jahrgang 1940, bekam mit zwölf Jahren seine erste „elektrische Eisenbahn“ (Märklin H0) und baute mit 18 an seiner ersten Schmalspur-Anlage, der „Mittel-Harz-Bahn“ (H0m). Eine LGB-Periode mit point-to-point-Gartenbahn schloss sich an; 1979 Gründung des Fremo (Freundeskreis Europäischer Modellbahner) und 1980 Initiierung des ersten deutschen Modulsystems (FREMOdul). 1993 begann der Bau der ersten „Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn“ (BAE I) in Baugröße 0m. 1994 Bau der BAE II in Bremen, 2004 Umzug von Bremen nach Hamm. Seither Bau der BAE III, deren Entstehung er in diesem Buch beschreibt. Otto O. Kurbjuweit war Verleger des Schmalspur-Magazins „Mittelpuffer“ und hat sich als Verfasser zahlreicher Bücher und Broschüren einen Namen gemacht, darunter die grundlegende MIBA-Planungshilfe „Anlagen-Planung für vorbildgerechten Modellbahn-Betrieb“ und der VGB-Broschüre „Harzer Schmalspur-Spezialitäten, Band 2“.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Angaben sind unter <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8375-1780-4

© 2017 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck,
und Klartext Verlag, Essen

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe digitaler Systeme und Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Text: Otto O. Kurbjuweit

Fotos und Layout: Jürgen Hans und Otto O. Kurbjuweit

Redaktion: Thomas Hilge

Endkorrektur: Eva Littek

Satz und Bildbearbeitung: Snezana Dejanovic

Einbandgestaltung: Snezana Dejanovic

Gesamtherstellung: Fotolito Varesco Alfred GmbH, Auer/Südtirol

3	Inhaltsverzeichnis	170	Der Betrieb
			Der eigentliche Sinn und Zweck des Ganzen
4	Von der V&O- zur BAE-Story	175	Der Zugleitbetrieb
	Vorbemerkungen von Ivo Cordes		Zugsicherung wie im richtigen Leben
6	Zwei Lieben	182	Transportleistungen und Wagenumlauf
	Reise in ein neues unbekanntes Land		Haupteinnahmequelle und Sinn der BAE: der Güterverkehr
8	Einflüsse und Prägungen	190	Mit dem Ng 235 über den Oberharz
	Der lange Weg zur BAE		Was geschieht in jedem Bahnhof?
26	Alles hat ein Ende, nur die BAE hat drei	207	Bf Königkrug und Steinbruch Königskopf
	Thema und Konzeption		Ein typischer Harzer alter Knacker
38	Die lüttje BAE	222	Schlufft im Siebortal
	Die BAE I in einem 2,72 x 4,75 m großen Keller		Ein typisches Harzer Straßendorf
48	Wenig zu tun in Königkrug	238	Landschaft und Gestaltung
	Kleine Rangieraufgabe auf der BAE I		Wie entsteht (Harzer) Identität?
50	Erst rollen die Kugeln, dann die Räder	256	Die Fahrzeuge der BEA
	Die BAE II in Bremen – im Billardraum einer Gaststätte		Ein schwieriges Kapitel
78	Die Planung der BAE III	265	Om ist kein Ponyhof
	Doppelt so viel Platz und hoch genug		Bei der BAE ist alles etwas schwieriger
89	Der Bau der BAE III	270	BAE-Technik
	Als Einzelkämpfer ans Riesenwerk		Loconet, Regler, Uhr, Kupplung
102	Die Betriebsstellen	276	Na, wie heißt du denn?
	Gleispläne, Hochbauten, Anschließer		Namen und Schilder auf und an der Anlage
134	Die Grubenbahn der HBI	279	Der Wohlfühlclub
	Schwerspat aus dem Berg über'n Berg – eine Hommage an die Barytbahn		Ein Modellbahnclub, anders als alle anderen
152	The Inverted Mushroom	286	Vom Spielen und von goldgelben Bananen
	Unter Tage I: Werkstätten und Nebenstrecke im hohlen Pilz		Epilog von OOK
159	Die Andreasberger Strecke		
	Unter Tage II: Die Anlage unter der Anlage		

Vorbemerkungen von Ivo Cordes

Von der V&O- zur BAE-Story

Es war Anfang der 1980er-Jahre, als mich ein Anruf von Otto Kurbjuweit erreichte: „Hast du schon die V&O-Story gelesen? Das ist ja der Hammer!“

Aber der Reihe nach: Bevor wir uns persönlich kennenlernten, hatten Otto O. Kurbjuweit – seinen Freunden und Lesern auch kurz als „OOK“ bekannt – und ich eine Reihe von Beiträgen hauptsächlich im *Eisenbahn Magazin* (em) veröffentlicht. Jeder für sich stellte fest, dass der Andere offenbar „auf der gleichen Wellenlänge funkte“. So kam es irgendwann einmal zum Schriftwechsel und alsbald zu gegenseitigen Besuchen in unseren nicht allzu weit voneinander entfernt gelegenen Wohnorten.

Eine Story macht Eindruck

Was die eben erwähnte „Wellenlänge“ anbetrifft, waren wir uns einig, dass die maßgebende Frequenz dazu ganz wesentlich vom *Model Railroader* (MR) abgestrahlt wurde, der Nummer Eins unter den US-Modellbahnmagazinen. Selbstverständnis, Tonlage und auch die grafische Aufmachung waren von einer Art, die sich – zumindest zu jener Zeit – in unserer heimischen Modellbahnpresse einfach nicht einstellen wollte. Mal abgesehen von den damals gezeigten staunenswerten Eigenbauleistungen wurde bei der Präsentation von Anlagen – geplanten und in großer Zahl wirklich fertiggestellten – kaum jemals der Aspekt der sich darauf abspielenden Betriebsabwicklung vergessen. Und dabei ging es nicht um bloßen „Fahrbetrieb“ sondern um das weitaus breiter gefasste Wesen des Verkehrs, wie er sich bei einem realen oder zumindest hypothetisch möglichen Bahnunternehmen gestaltet.

Es ergab sich nun, dass ich damals einen ganzen Stapel Jahrgänge von der Nummer Zwei unter den US-Magazinen erstehen konnte, dem *Railroad Model Craftsman* (RMC). Während ich mich zunächst durch die älteren Jahrgänge durcharbeitete, hatte ich die letzten 1970er-Jahrgänge an OOK ausgeliehen. Und just kurz darauf traf bei mir jener begeisterte Anruf ein, die V&O-Story betreffend, die in den jüngeren RMC-Ausgaben als Fortsetzungreihe erschienen war.

Was hatte es denn mit dieser Artikelreihe auf sich, die dann übrigens wenig später auch gesammelt in einer eigenen Sonderausgabe erschien. Nun, der Erbauer der *Virginian and Ohio (V&O) Railroad*, Allen McClelland, stellte die Aspekte, Gedanken und Zusammenhänge bei Planung, Bau und schließlich der Betriebsabwicklung auf seiner stattlichen Heimanlage in einer Breite und mit Tiefgang dar, wie es das selbst in den diesbezüglich schon gelobten Beiträgen in MR und RMC noch nicht gegeben hatte. Diese Story hatte

offensichtlich bei Otto Kurbjuweit einen Zündfunken ausgelöst, der für seine weitere modellbahnerische und publizistische Laufbahn bestimmend war.

Mit erwähnt werden muss übrigens der seinerzeit beim RMC gesetzte Tenor durch den dort als Redakteur tätigen Tony Koester. Dieser wechselte später dann zum MR. In ihrer lockeren und dennoch gründlichen Art hat dessen dort bis heute laufende Kolumne *Trains of Thought* und viele weitere Beiträge Otto nach eigenem Bekenntnis ebenfalls als Modellbahner und Autor heftig beflügelt. Das resultierte schließlich auch in dem hier quasi als „BAE-Story“ vorgelegten Rapport über seine Om-Harzbahn-Anlage und wie es dazu kam.

Als Randnotiz sei hier angeführt, dass auch ich selbst einen erheblichen Nutzen aus der V&O-Lektüre ziehen durfte. Ein zur Abwechslung von McClellands Mitstreiter Steve King verfasstes Kapitel diente mir als Leitfaden, auf Deutsch darzustellen, wie sich der Güterwagenumlauf im Modell explizit mittels Frachtzettel und Wagenkarten steuern ließ. Die entsprechenden Artikel erschienen ab 1980 unter anderem in der „em“-Serie zu „Spielen mit Sinn“. Otto wird uns hier im Folgenden mit einer weiteren von ihm entwickelten Methode der Wagenkurs-Bestimmung bekannt machen. Wähte ich mich bislang als Siegelbewahrer bezüglich bekannt gewordener Frachtenlenkungs-Systeme, muss ich einräumen, dass sein Verfahren eine höchst effektive und rationelle Bereicherung auf diesem Felde darstellt.

Zwischenspiel FREMO

Zurück in die 1980er. Bei passender Gelegenheit eröffnete Otto mir sein nächstes großes Vorhaben, das ganz offensichtlich ebenfalls von den Aktivitäten jenseits des Großen Teichs inspiriert war: Er wollte Modellbahner mit höheren Ambitionen – als dem bloßen Kreisfahren und Fahrzeug sammeln – zusammenführen, um auf überörtlicher Basis den gegenseitigen Gedankenaustausch zu fördern und zu beflügeln. Daraus erwuchs dann der FREMO, der Freundeskreis Europäischer Modellbahner e.V. Ich durfte mich glücklich schätzen, bei der Entwicklung der Grundlagen für das vom Verein propagierte Modulsystem, dem FREMOdul, mitmachen zu dürfen und die betrieblichen Leitlinien vorzuzeichnen.

Das hat sich bis heute zu einem anspruchsvollen, durch viele realitätsbezogene Aspekte bestimmten „Spiel“ entwickelt. Was bei jeder besseren amerikanischen Vereinigung und auch Heimanlagen-Crews dazu gehört, wird beim FREMO unter „mitteleuropäischen“ Vorzeichen praktiziert: Bis zu -zig Teilnehmer nehmen vorbildgemäß unterschiedliche Aufgaben in den Betriebs-Sessions wahr, unter Beachtung von Fahrplänen, Fahrwegsicherung, Zugmeldungen, Fahrzeugumläufen, Transportkursen und manchem mehr – und das unter dem Diktat einer beschleunigt laufenden Uhr.

In jenen frühen FREMO-Tagen war Otto auch noch emsig mit der Herausgabe der kleinen feinen Vereins-Postille „Hp1 Modellbahn“ beschäftigt, sodass es mit seiner seinerzeitigen H0-Heimanlage bereits etwas schleppender voranging. Plötzlich entschied er sich jedoch, eine gänzliche Auszeit vom FREMO zu nehmen und allem, was mit Bahn und Modell zu tun hatte.* Wir zurückgebliebenen Fremoikaner bedauerten das heftig. Nach ein paar Jahren fand OOK dann doch zurück zur Modellbahn. Den Neueinstieg wählte er aber bewusst abseits vom Modulwesen und dem allgegenwärtigen H0-Maßstab.

Modulzusammenstellungen haftet letzten Endes etwas Fragmentarisches an. Individuell bedingte Diskrepanzen lassen sich kaum umgehen. Das besitzt – wohlgemerkt nicht nur aus meiner Sicht – durchaus auch etwas Reizvolles. Für Otto besaß aber das abgerundete Konzept einer fest aufgebauten Anlage unter enger thematischer Vorgabe den höheren Stellenwert, wie er auch in einem Vortrag vor den früheren Fremo-Kollegen deutlich anklingen ließ. Es waren sicherlich die frühen Anregungen durch den *Model Railroader*, die V&O-Story, die angesammelten Erfahrungen mit seinen ersten Anlagen, den Fremo-Aktivitäten und schließlich das nie gänzlich erloschene Faible für die Schmalspurbahnen des Harzes, die ihn jetzt umso entschlossener zur Realisierung seiner „Braunlage-Andreasberger Eisenbahn“ in 0m schreiten ließen. Den Weg dorthin, seine grundsätzlichen Überlegungen, die durchschrittenen Zwischenstufen, und das schließlich mit der jetzigen BAE Erreichte, das alles wird uns OOK im Folgenden nahebringen.

Nutzanwendungen

Wer diese Seiten nun lediglich daraufhin durchforstet, welche Anregungen in baulicher und betrieblicher Hinsicht er aus dem Gesagten ziehen kann, macht mit Sicherheit etwas verkehrt. Selbstverständlich hat Otto auch so manchen nützlichen Ratschlag parat, wie sich günstig etwas bei Fahrzeugen, Elektrik, Unterbau, Geländegestaltung usw. einrichten ließe. Und das, ohne sich in abgehobene, vom durchschnittlich befähigten Modellbahner kaum zu bewältigende Techniken zu versteigen. Zugegeben, das in die BAE gesteckte

Arbeitspensum dürfte deutlich über dem liegen, was so mancher für eine Freizeitbeschäftigung aufzubringen bereit wäre; auch verlangt die Bereitstellung und der Unterhalt einer Heimanlage von vergleichbaren Dimensionen schon eine entschiedene Haltung, nicht zuletzt bezüglich der häuslichen Infrastruktur.

Viel wichtiger aber ist es, zu erkennen, wie unter gegebenen Umständen (Otto nennt das Zwänge und Obligationen) ein einmal gesetztes „Favoriten“-Thema zu einem abgeschlossenen und abgerundeten Konzept zu führen wäre. Dass ihm das geglückt ist, dafür dürfte die Tatsache, dass sich regelmäßig bei ihm vor Ort eine größere Anzahl Freunde zum intensiven Mitmachen bei den mehrstündigen Betriebs-Sessions trifft, beredt Zeugnis ablegen.

Otto Kurbjuweit hat sich als Thema eine Meterspurbahn im Harz ausgewählt und für die Ausführung die Spurweite 0m, also den Maßstab 1:45, entschieden. Das heißt aber

nun keinesfalls, dass derjenige, der ein ähnlich zufriedenstellendes Resultat anstrebt, dazu nur mit dem gleichen Thema und beim selben Maßstab gelangen kann. Es gilt vielmehr, die für einen selbst als maßgeblich erkannten Prioritäten in vergleichbarer Weise zu ordnen und im eigenen Anlagenprojekt zu einem abgeschlossenen Ganzen zu führen. Das kann genauso gut in Baugröße N wie mit einer großspurigen Gartenbahn gelingen.

Die BAE-Story zeigt, dass mit der Tiefe und gegenseitigen Durchdringung möglichst vieler Aspekte, die sich um ein gewähltes (eventuell auch lediglich ausgedachtes) Vorbild lagern, die Freude an der Modellbahn nur wachsen kann. Natürlich sollte man sich schon über vorbildgegebene Abläufe und Ver-

fahren hinreichend kundig gemacht haben. Irgendwann wird man dann wohl für sich reklamieren dürfen, nicht nur einem von mancher Seite belächelten „Kinderspiel“ zu fröhnen sondern dem, was in der angelsächsischen Welt als *a gentleman's hobby* gilt. Also einer anspruchsvollen Freizeitbeschäftigung, die einem höchste Befriedigung verschafft. Profane Anfechtungen werden dann schon locker von einem abperlen, ganz einfach weil man diesbezüglich „über den Dingen steht“.

Ivo Cordes



OOK (links), erster Präsident des FREMO, und drei seiner Nachfolger: Axel Hartigt, Henk Lindner und Torsten Geissler, aufgenommen bei der Jahrestagung 2004 in Braunlage

*Anm. d. Verf.: Ivo konnte nicht wissen, dass ich zu jener Zeit tatsächlich eine Einladung von Michael Meinhold, an seiner geplanten Zeitschrift „Bahn & Modell“ mitzuwirken, bekommen hatte (und aus privaten Gründen ausschlagen musste).

Reise in ein neues unbekanntes Land

Zwei Lieben

Ab und an kommt jemand, der meine Anlage besichtigen will. Manche haben vorher schon ein wenig auf der BAE-Homepage geschnüffelt und wissen so ungefähr, was auf sie zukommt. Andere folgen mir mit zunehmender Verwirrung durch die gewundenen Gänge und warten darauf, dass endlich die Platte zu sehen ist.

Einer fragte nach Ende des Rundganges: „Und wo ist denn nun die Steuerzentrale?“ Mir war schon klar, was er meinte, das, was mein Freund Herbert immer leicht ironisch das Führerhauptquartier nennt: ein Platz mit einer stattlichen Aufreihung von Fahrreglern und einem großen Gleisbildstellpult mit einem schematisierten Gleisplan der ganzen Anlage.



„Zug-Bildung? Das habe ich ja noch nie gehört. Das müssen Sie mir gleich noch erklären. Aber jetzt erstmal: Wie groß ist denn Ihre Platte?“

Ich erklärte ihm, dass hier bei der BAE die Lokführer mit einem mobilen Regler ihrem Zug folgen, also neben ihm her gehen, und die Weichen an Ort und Stelle mit dem Weichenhebel stellen, der an jeder angebracht ist. Und dass eine solche Zentrale schon von daher keinen Sinn machen würde, weil es keine Stelle gibt, von der die gesamte Anlage zu überblicken ist.

Dass es keine Möglichkeit gibt, einen Zug endlos herumkreisen zu lassen, verwirrt auch einige Besucher, die es nicht anders kennen, und der eine oder andere fragt dann augenzwinkernd nach: „Aber eine heimliche wohl doch, oder?“

Ich erinnere mich, wie ich einmal einem Besucher die Funktion des Bahnhofes Oderteich erklärte: Dass die Züge der Grubenbahn immer nach Geis 3 einfahren und auch nicht ohne Weiteres nach Gleis 1 und 2 umsetzen können, weil die entsprechende Weiche verschlossen ist. Die anderen Weichen lägen in Grundstellung so, dass immer nach Gleis 1 eingefahren wird, nach Gleis zwei nur der zweite Zug, wenn sich zwei begegnen. Dass jedes Gleis in einem Bahnhof eine ganz bestimmte Funktion hat, war ihm bisher nicht untergekommen.

Ich könnte die Liste der Dinge, die meine Besucher überraschen, erstaunen und verwirren noch eine Weile fortsetzen und es könnte der Eindruck entstehen, dass ich das alles extra so arrangiert habe, um dieses Erstaunen und diese Verwirrung zu erzeugen und mich daran zu weiden. Dem ist freilich nicht so. Ich mache das so, weil es für mich so richtig ist und meinen Überzeugungen entspricht, meinem Credo, wenn Sie so wollen. Das drückt sich beispielsweise auch in der Detaillierung der Anlage aus.

„Ein Detail kann nicht liebevoll sein“, heißt es im Kapitel über das Dorf Schlufft, „allenfalls kann es mit Liebe zur Sache aufgebracht, hingestellt oder eingesetzt worden sein.“ Und dann die entscheidende Frage: Liebe zu welcher Sache?

In meinem Fall sind es zwei Lieben, die zur Schmalspurbahn und die zum Harz. Diese beiden Lieben drücken sind natürlich nicht nur in der BAE aus. Ich liebe auch die Rhätische Bahn, die Mariazellerbahn, die Kleinbahn Bremen-Tarmstedt und andere. Und die Alpen faszinieren mich genauso wie der Harz. Aber so wie man viele Frauen toll finden kann, aber nur eine heiratet, ergibt es auch bei der Modellbahn Sinn, sich auf eine Vorbildbahn und auf ein Thema zu fokussieren und zu konzentrieren.

Dass das bei mir ausgerechnet der Harz ist, hat mit meiner Jugend zu tun, die ich dort verlebte, und damit, dass ich auch dort die entscheidenden Schmalspurbahnen kennenlernte.

Am 30. April 1991 fiel der Beschluss, eine Meterspurbahn in 1:45 (also 0m) mit der Bezeichnung Braunlage-Andreasberger Eisenbahn (BAE) zu bauen. Und das bei einem vorhandenen Platz

von 13 qm. Seit gut 25 Jahren bin ich also mit der BAE „zu Gange“, und in dieser Zeit ist die doppelte Liebe immer mehr gewachsen.

Lieben heißt ja nicht nur toll finden, lieben heißt auch, sich engagieren, kümmern, pflegen. Seitdem ich mit der BAE unterwegs bin, habe ich die Zahl meiner Harzwanderungen vervielfacht, habe intensiv die Geschichte der Schmalspurbahnen im Harz erforscht (und Bücher darüber geschrieben) und mich in die Bergbaugeschichte des Harzes eingearbeitet sowie fast alle Museen besucht. So darf ich mich wohl mit Fug und Recht einen Harzkenner nennen und bin stolz darauf. Und all die vielen Kenntnisse der Materie habe ich versucht, in die Konzeption, den Bau, die Gestaltung und in den Betrieb der BAE einfließen zu lassen. Ob ich ein Stück Landschaft forme oder ein Gebäude auswähle oder baue, ob ich Anschließer für die BAE konzipiere oder Fahrzeuge kaufe oder baue, immer versuche ich zu erreichen, dass alles so „harzig“ wie möglich wird. Diese Prozesse versuche ich in diesem Buch ausführlich und nachvollziehbar darzustellen, weniger, um den Leser ebenfalls für den Harz zu entflammen, sondern vielmehr um ihm nahezulegen, sein spezielles Interessengebiet, seine Lieben, mit gleicher Hingabe und Intensität in seine Modellbahnanlage einfließen zu lassen, damit sie etwas Besonderes wird.

Das Gegenteil von einer besonderen wäre eine Allerweltsanlage, die all die landläufigen „gimmicks“ von der Straßenbaustelle mit blinkenden Absperungen bis zum brennenden Finanzamt und von der Burgruine bis hin zur Hochzeitsgesellschaft vor der Kirche aufweist. Auf der BAE-Anlage ist für derart Generisches kein Platz. Mir ist es immer darum gegangen, hier Motive zu schaffen, die typisch für den Harz sind, wie zum Beispiel Steinbrüche, Bergwerke, ein Sägewerk oder eine Hammerschmiede. Die gab es zwar auch anderswo, dennoch geben sie der Anlage in der Zusammenstellung und Massierung eine deutliche Harzer Identität.

Zur Harzer Identität gehören aber auch die endlosen Fichtenwälder, die nachzugestalten eine heftige Herausforderung ist. Die besten und teuersten Fichten auf dem Markt sind beispielsweise ungeeignet, weil sie überhaupt nicht so aussehen wie die Fichten im Harz. Da war Selbstbau zwingend, genauso wie bei den Gebäuden, da es Harzer Häuser in 1:45 schlichtweg nicht zu kaufen gibt.

Mit der erwähnten Funktion des Bahnhofes Oderteich habe ich schon ein Thema angeschnitten, das bei der BAE ebenfalls eminent wichtig ist: der Betrieb. Der ist so wichtig, dass ihm ein eigenes umfangreiches Kapitel gewidmet ist, in dem ausführlich beschrieben wird, wie die Fahrpläne (Buch- und Bildfahrpläne) erstellt werden, wie der Zugleitbetrieb mit telefonischen Zugmeldungen

nach den Vorschriften des Vorbildes funktioniert und wie ein Nahgüterzug an allen Unterwegsbahnhöfen rangiert und die Wagen dort zustellt, wo sie laut Frachtbrief hin müssen.

Ganz nach dem Vorbild der Südharzbahn und der Harzquerbahn, die vor dem Krieg Kurswagen tauschten, gibt es auch bei der BAE einen Kurswagen St. Andreasberg – Wernigerode, der im großen Abzweigbahnhof Sonnenberg von einem Zug auf den anderen umrangiert wird.

Apropos Rangieren. Auch so eine Spezialität der BAE. Nicht um „Rangierspaß“ zu erzeugen, sondern so, wie es die betrieblichen und verkehrlichen Aufgaben der Eisenbahn erfordern. Neben Güterschuppen, Rampen und Freiladegleisen sind auch private Anschlussgleise zu bedienen. Das alles braucht Zeit, weshalb auch die Aufenthaltszeiten der Nahgüterzüge entsprechend lang sind.

Das Ergebnis all dieser Bemühungen stelle ich hier in ausführlicher Form vor. Und es mag manchen Leser – genauso wie die eingangs erwähnten Besucher – verwirren, weil die BAE so gar nichts von dem hat, was er bisher unter einer Modellbahnanlage verstand. Aber schließlich kauft man sich kein neues Buch um das zu lesen, was man eh schon kennt, oder? Insofern wünsche ich mir und dem Leser, dass er sich auf die Reise in ein neues unbekanntes Land einlassen möge.

Herzlich, Ihr



Denmertannen heißen im Harz solche Schilder in Form einer stilisierten Tanne, die auf historische, bergbauliche und kulturgeschichtliche Stätten und Bauten hinweisen. Die vermutlich einzige Denmertanne außerhalb des Harzes hängt im Kellereingang unseres Hauses in Hamm (Westf.), dort, wo es hinunter zur BAE-Anlage geht.

Der lange Weg zur BAE

Einflüsse und Prägungen

Man wird nicht als Schmalspurfan geboren. Aber in den ersten drei bis vier Lebensjahren erhält man die entscheidenden Prägungen, die das ganze Leben in bestimmte Richtungen lenken. Und in der Regel erfolgen diese unbewusst, doch manchmal gelingt es, sie durch Forschen und Nachdenken ein Stück weit an die Oberfläche zu bringen.



Die schmalspurige Straßenbahn, die vor unserem Hause in Tilsit vorbeifuhr, machte ein Geräusch, wie es alle alten Straßenbahnen mit Tatzlagermotoren machten. Als Vierjähriger nannte ich sie daher lautmalerisch die Ho-ho-Bahn. Meine Mutter berichtete später, dass ich in diesem Alter ständig mit der Straßenbahn fahren wollte, einfach so, und sie mir lachend immer wieder nachgab und mit mir von einer Endstation zur anderen fuhr und wieder zurück.

Was ich nicht weiß, macht mich dennoch heiß

Wenige hundert Meter entfernt war das Malergeschäft der Großeltern und davor die Endstelle der elektrischen Kleinbahn nach Übermemel. An

die kann ich mich gar nicht erinnern, kenne sie nur von den zwei, drei erhaltenen Bildern, und dennoch weiß ich heute, dass die alltäglichen Umsetzmannöver dieser kleinen Bahn sich in mein Unterbewusstsein eingenistet haben. Mit ungeahnten Spätfolgen.

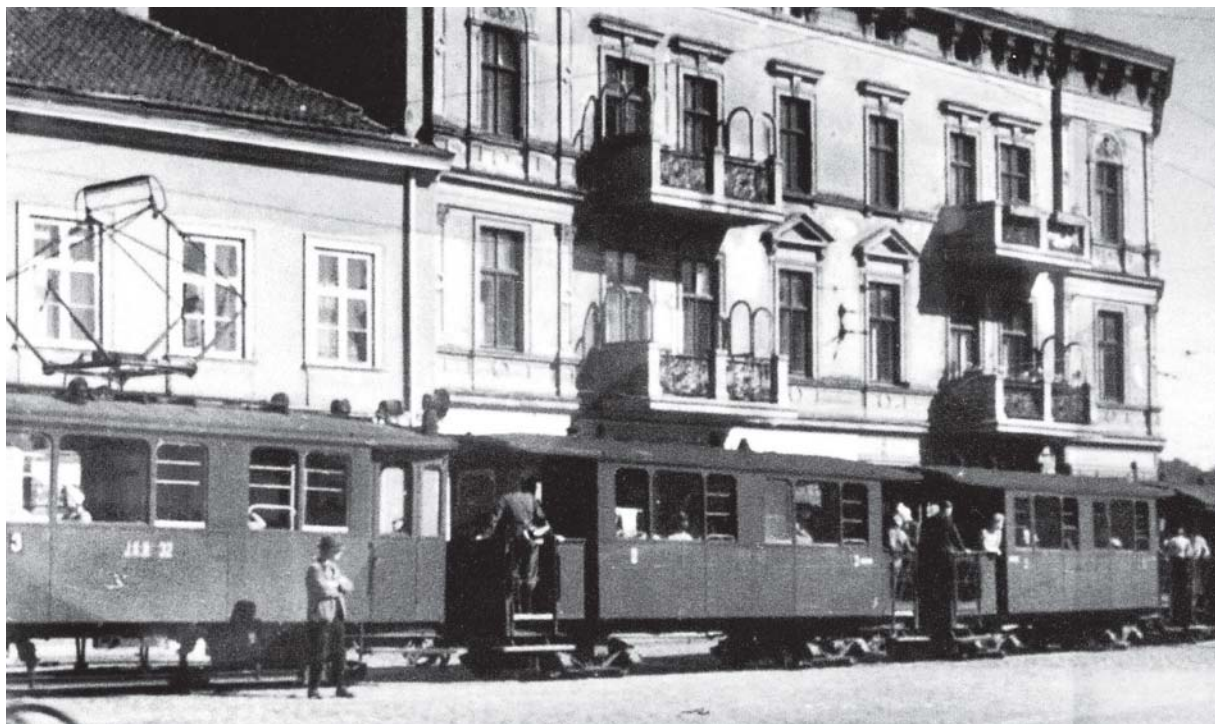
Als ich vier Jahre alt war, waren wir kriegsbedingt ein Stück weit nach Westen gezogen, nach Danzig. Dort war die Straßenbahn regelspurig und zweigleisig, aber die Triebwagen fuhren nicht einzeln, sondern in der Regel mit zwei Anhängern. Und das bedeutete wieder: an der Endstation umsetzen, auch dort, wohin wir zum Strand fuhren. Auch das prägte sich tief ein.

Im Vorwort zu meinem Buch „Anlagenplanung für vorbildgerechten Modellbahn-Betrieb“ habe ich schon erzählt, wie ich als Sieben- oder Achtjähri-

Zwei eingleisige Straßenbahnlinien hatte Tilsit, die Geburtsstadt des Autors. An diese Gleiskreuzung kann er sich nicht erinnern, wohl aber an die direkt vor dem Hause vorbeirumpelnden einzeln fahrenden Triebwagen.
AK Slg. OOK

Die meterspurige elektrische Kleinbahn, die von Tilsit ins Memelland fuhr, hatte vor dem Haus des Großvaters ihre Endstelle, an der die Triebwagen umsetzen mussten. Erinnern kann sich der Autor daran nicht, aber geprägt hat ihn diese Bahn dennoch. Von ihr gibt es ganz wenige Bilder, deshalb muss dieses mit abgeschnittenem Triebwagen hier genügen.

Foto Slg. OOK



ger nach strapaziöser ganztägiger Bahnfahrt den Bahnhof nicht verlassen wollte, bevor die Lok umgesetzt hatte. So jung und schon verdorben.

Als ich elf wurde, waren wir in Osterode am Harz sesshaft geworden. Osterode liegt an der eingleisigen DB-Strecke von Herzberg (Harz) nach Seesen, und so oft es irgend ging, fuhr ich mit dem Rad zum Bahnhof, um Züge zu sehen. So ganz spannend war das allerdings nicht. Die mit 64 oder 86 bespannten Personenzüge bestanden in der Regel aus Donnerbüchsen und fuhren nach kurzem Halt einfach weiter.

Da war es schon interessanter, vor dem Fahrkartenschalter zu stehen und zuzuschauen, wie der Fahrdienstleiter mit der Morsetaste seine Zugmeldungen machte und wie die große Spule des Gerätes sich zu drehen begann und der Papierstreifen mit der Gegenmeldung herauskam. Na ja, das Wort Zugmeldungen wird man im Laufe dieses Buches noch häufiger antreffen.

Endlich: eine elektrische Eisenbahn

Als ich zwölf war, bekam ich zu Weihnachten meine erste elektrische Eisenbahn: eine TM 800 von Märklin mit zwei feuerroten Kipploren. Als ich zur Bescherung eingelassen wurde, drehte dieser Zug auf einem Kreis aus zwölf gebogenen Gleisstücken ausdauernd seine Runden.

Meine Freude und Begeisterung war riesig. Und kurz. Noch am Heiligen Abend fand ich es nach einer Weile sterbenslangweilig, diesen Lorenzug mal vorwärts, mal rückwärts, im Kreise fahren zu lassen. Zweites Schlüsselerlebnis.

Mammatschi, schenk mir eine Weiche, eine Weiche wär' mein Paradies

Bald äußerte ich den Wunsch nach einer Weiche. Das fanden meine Eltern extrem undankbar. Wie konnte ich nur mit der wunderbaren Eisenbahn unzufrieden sein!? Ein halbes Jahr später, zu meinem dreizehnten Geburtstag, schenkte mir die Großmutter eine Weiche und einige gerade Gleisstücke. Wunderbar. Jetzt konnte ich den Schienenkreis aufbrechen und ein Stumpfgleis abzweigen lassen, auf das ich mal eine Lore, mal beide abstellen konnte. Das war der Beginn meiner Karriere als Betriebsmodellbahner.

Eben zu der Zeit entdeckte ich in einem Gebrauchtwarenladen einen hübschen bunten Güterwagen aus Blech, der 2,40 DM kosten sollte. Viel Geld, vermutlich alles, was ich seinerzeit in der Hosentasche hatte. Immer wieder riss ich mich von dem Schaufenster los, besiegte die Versuchung, den Wagen – es war der sogenannte Kleintierwagen von Märklin – zu kaufen. Und immer wieder zog es mich hin, bis ich endlich nicht anders konnte und meinen ersten Modellbahnkauf tätigte. Meinen ersten Personenwagen bekam ich übrigens erst zwei Jahre später.



Die TM 800 von Märklin war eine etwas entfeinerte BR 80, damals Stand der Modelltechnik, mit der 1952 für mich das Modellbahnzeitalter begann.

Nun muss der Leser nicht denken, dass damit eine steile Modellbahnerkarriere begann: alles kaufen, was man kriegen kann, die Gleise auf einer Platte verlegen, Häuschen und Tannenbäume aufstellen, auf drei parallelen Ovalen herumfahren und Rangieren vortäuschen. Keineswegs.

Wenn ein Junge in die Pubertät kommt, hat er noch ein paar andere Dinge im Kopf als Modell-eisenbahn. Zudem fehlten mir Inspirationen und Vorbilder. Es gab in meinem Umkreis niemanden, der eine Anlage hatte. Als eine meiner Loks (ich habe nie mehr als vier besessen) nicht mehr wollte, zerlegte ich sie, um zu schauen, was ihr fehlte. Sie kam nie wieder zusammen. Nach und nach verlor ich das Interesse an der Modellbahn – gewiss kein Einzelfall.

Ich glaub', es geht schon wieder los

Aber: der Modellbahnbazillus verhält sich ähnlich wie ein Herpesvirus: er kann lange Zeit ruhen und keinerlei Symptome zeigen und man meint, ihn besiegt zu haben. Doch dann, nach jahrelanger Latenz kann er plötzlich wieder akut werden und die wildesten Symptome produzieren.

Schuld hatte mein Englischlehrer. Der meinte, alle in der Klasse müssten einen *pen pal* in England



Der Märklin-Kleintierwagen, aus Blech geprägt und farbenfroh bedruckt, war mein erster eigener Modellbahnkauf: gebraucht für 2,40 DM. Wenn ich ihn noch hätte, könnte ich heute bei ebay das Zwanzigfache damit erlösen.



Mein erster Versuch als Sechzehnjähriger, eine Anlage mit Landschaft zu bauen. Ohne jede Anleitung und Hilfe.

John Allen, ein Vorbild mit Abstrichen

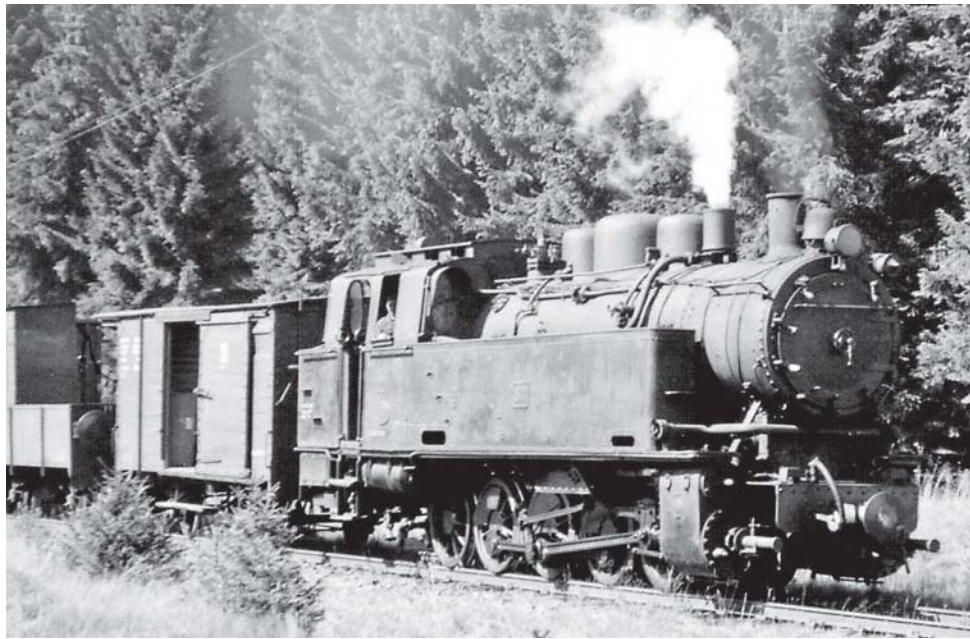
Bei amerikanischer Modellbahn denkt man als Erstes an John Allen, der schon in den Fünfzigern von Werner Walter Weinstötter „entdeckt“ und glorifiziert worden war. Ich habe es nicht ganz so mit John Allen, mein Blick auf ihn ist differenzierter. Seine berühmte Gorre & Daphetid wird immer noch in mehr oder weniger abgewandelter Form nachgedruckt, dabei war sie schon 1960 konzeptioneller Schnee von vorgestern.

Ganz anders seine Großanlage, die er aus der G & D heraus entwickelte, wo John sich sowohl als vor Kreativität strotzender Künstler erwies als auch als Allround-Bastler: Gleis- und Weichenbau, Gebäudebau, Fahrzeugbau, vor nichts schreckte er zurück. Und dann natürlich seine spezielle Domäne Landschaftsbau und Gestaltung. Was er da schuf, war meisterlich, auch wenn er einen unverkennbaren Hang ins Bombastische hatte.

Was WeWaW seinen Lesern verschwiegen war, dass John Allen auch ein Betriebsmann war. Seine Großanlage war auf einen komplexen Fahrplanbetrieb mit organisiertem Güterwagenverkehr ausgelegt, und viele Modellbahner, die sich später diesem Thema widmeten wie zum Beispiel Andy Sperandio, hatten ihre ersten Erfahrungen damit bei John Allen gemacht.

Vorbildlich war John auch bei der Akquirierung von Raum für die Anlage. Sein Holzhaus hatte keinen Keller. Aber John wollte eine Großanlage. Und was machte er? Er hub im Schweiß seines Angesichts einen Keller aus. Unter dem Haus! Ja, solche Entschlossenheit imponiert mir.

Dass ich mich bei meinem modellbahnerischen Werdegang dennoch kaum auf John Allen berufe, liegt daran, dass er auch ein „Playboy“ war. Bei ihm war der Slogan „Model Railroading is fun“ wörtlich zu nehmen und sein Betrieb hatte Elemente, die wenig vorbildgemäß, aber total lustig waren. Von seinem auf Schienen fahrenden Dinosaurier Emma mal ganz zu schweigen.



Nach einem Besuch in Braunlage und Walkenried 1962 – damals fuhr noch die Südharzbahn – entbrannte ich als Zwei- und zwanzigjähriger für die Schmalspurbahn, genauer gesagt für die Harzer Meterspurbahnen. Dieser meterspurige Fünfkuppeler, den ich damals in Braunlage sah, beeindruckte mich nachhaltig. Hier eine Aufnahme von Detlev Luckmann.

oder Amerika haben, und es gelang ihm auch, diese zu vermitteln. Das war 1956, da war ich sechzehn, und wir wohnten mittlerweile in Bad Lauterberg. Mein *pen pal* war ein gleichaltriger Junge namens David aus einer Kleinstadt im Staate Maine, USA. Dem schrieb ich unter anderem, dass ich an *model trains* (im Wörterbuch nachgeschaut) interessiert sei. Der nahm das ganz wörtlich und schickte mir umgehend zwei Ausgaben der von Linn Westcott edierten Zeitschrift *Model Trains*, die es damals noch gab. Er konnte nicht ahnen, was er da anrichtete. Es war der Hammer.

Ich konnte noch gar nicht genug Englisch, um auch nur annähernd zu verstehen, was ich da las. Aber was ich verstand, reichte zusammen mit den Bildern, mich in den Bann zu ziehen, zu faszinieren. Ich blätterte im Wörterbuch wie ein Verrückter und lernte in wenigen Wochen mehr Vokabeln, als vorher in vier Jahren Englischunterricht.

Dabei waren es weniger die für mich exotischen Fahrzeuge, die mich reizten, sondern die Tatsache, dass die Bildunterschriften die dargestellten Modellbahnszenen so kommentierten, als handele es sich um eine richtige Eisenbahn. Das verblüffte mich zunächst, war dann aber sehr prägend für mich. Seither versuche ich, Modelleisenbahnanlagen so zu planen, zu bauen und zu betreiben, als wären sie echt und kein Modell.

Es gibt nichts Gutes, außer man tut es

Natürlich versuchte ich, das Gelesene umzusetzen und übte mich im Anlagenbau. Ich musste autodidaktisch vorgehen, denn ich kannte weiterhin niemanden, der mir hätte Anleitung und Hilfe geben können. Meinen heutigen Kriterien würden die damaligen Versuche des Sechzehnjährigen natürlich nicht standhalten, aber Erfahrung erlangt

man nur, wenn man sie durch eigenes Tun erwirbt: Versuch und Irrtum.

Drei Dinge braucht der (junge) Mann

Zum achtzehnten Geburtstag bekam ich drei Dinge geschenkt, die für mein Leben sehr wichtig werden sollten: den Führerschein, meinen ersten Fotoapparat – eine Dacora Kleinbild mit 45 mm-Objektiv und Belichtungsmesser mit Nachführzeiger – und ein Abonnement des *Model Railroader*.

In den *Model Trains*-Heften, die mir mein amerikanischer *pen pal* geschickt hatte, waren nämlich Anzeigen der größeren Schwesterzeitschrift *Model Railroader*. Seither hatte ich mir immer ein Abo gewünscht, aber das schien unerreichbar. Damals stand der Dollar bei 4,20 DM, und eine Überweisung in die USA stand für Normalbürger überhaupt nicht zur Debatte. Meine Eltern fanden meinen Wunsch auch reichlich überkandidelt, dennoch bekamen sie das irgendwie hin.

Das erste Heft kam tatsächlich ziemlich genau an meinem Geburtstag an und war eine noch größere Offenbarung als zwei Jahre zuvor die *Model Trains* Hefte. Ich wage zu behaupten, dass es ohne dieses Abonnement die BAE nie gegeben hätte. Vermutlich hätte ich heute eine Mainstream-Anlage mit zweigleisiger Ring-Paradestrecke und eingleisiger Nebenbahn mit automatisch pendelnden Zügen. Erstaunlicherweise bin ich trotz der monatlichen *Model Railroader*-Droge nie der Versuchung erlegen, auf amerikanische Modellbahn umzusatteln.

Drei Jahre später passierten zwei wichtige Dinge fast gleichzeitig: Zum einen fuhr ich, bewaffnet mit meiner neuen Kamera, mit dem Fahrrad nach Braunlage. Das waren zwar nur sechzehn Kilometer, aber Braunlage liegt 380 m höher als Bad Lauterberg. Na und?



Der Harzbahn-Kenner sieht es gleich: Das Empfangsgebäude des H0m-Bahnhofs Anneliesental ist (nach eigener Vermessung) nach dem des Bahnhofes Walkenried der Südharzbahn gebaut. Das Sägewerk im Vordergrund stammte von Wiad und hatte ein funktionierendes Sägegatter. Die Hintergrundkulisse war mit Tusche aus dem Schulmalkasten selbst gemalt.

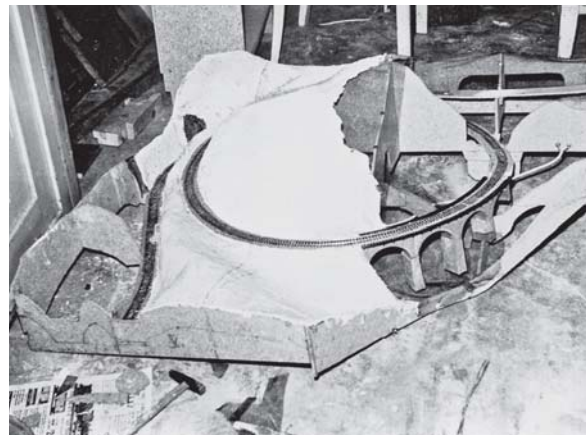
Eher zufällig kam ich am Bahnhof vorbei, wo gerade die mächtige Lok 56 mit fünf Treibachsen mit aufgebockten Güterwagen rangierte. Ich war hin und weg. Eine Weile später, als die Lok sich ins Bw verzogen hatte, kam von der Strecke her ein langer dunkelroter Triebwagen angebrummt, hinten dran ein TA und ein Stückgutwagen. Toll! Von dem wird in späteren Kapiteln noch die Rede sein.

Als ich die Steilstrecke der B 27 bei Trutenbeeksecke mit ca. 40 km/h im Freilauf wieder hinuntertaste, hatte ich einen Schwarzweißfilm voller Aufnahmen der Südharzbahn im Kasten. Und in meinem Hirn wirbelten die wildesten Modellbahnphantasien herum: Harzer Schmalspur!

Schon wieder ein Fünfkuppler!

Wenige Tage später war ich, aus welchem Grund auch immer, in Göttingen und entdeckte im Schaufenster eines Spielwarengeschäftes eine Anfangspackung der Schmalspurbahn der DDR-Firma Zeuke im H0-Maßstab: Ein dicker Fünfkuppler und drei vierachsige Personenwagen sowie ein Oval aus TT-Gleisen. Typischer Modellbahnerreflex: muss ich haben!

Aber wie? Wie ich das Geld dafür zusammen bekam, weiß ich nicht mehr. Jedenfalls war ich einige Wochen später stolzer Besitzer dieser sozialistischen Schmalspur-Startpackung. Und damit nahm meine Schmalspurkarriere ihren Anfang. Dass der filigrane Zeuke-Fünfkuppler eigentlich eine sächsische VI K war, wusste ich damals nicht, was konnte ich achtzehnjähriger Wessi denn auch von einer VI K wissen? Für mich sah dieser Fünfkuppler genauso aus wie der der Südharzbahn. Überhaupt ging mir erst viel später das Licht auf, dass die ganze Zeuke-Bahn eine sächsische Schmalspurbahn mit 750 mm-Spur zum Vorbild hatte und auf TT-Gleisen mit



Noch ohne die Albulabahn je gesehen zu haben, baute ich diese Spirale für meine H0m-Anlage, die ich Mittel-Harz-Eisenbahn nannte. Im Übrigen war dies mein erster Versuch mit der so genannten Spantenbauweise, über die ich seinerzeit auch im eisenbahn-magazin berichtete. Gewissermaßen eine Fingerübung für die spätere BAE-Anlage.



Dass es gebogene Viadukte nicht gibt (sondern nur polygone), wusste ich zu jener Zeit nicht. Mit dem Fallerbausatz konnte ich aber leicht eins bauen. Schon damals war Moltofill mein liebster Baustoff bei der Geländegestaltung. Für Büsche und Bäume war gefärbtes Islandmoos das anerkannte Nonplus-ultra. Und grünes und braunes Sägemehl ersetzte die noch nicht erfundenen Schaumflocken.

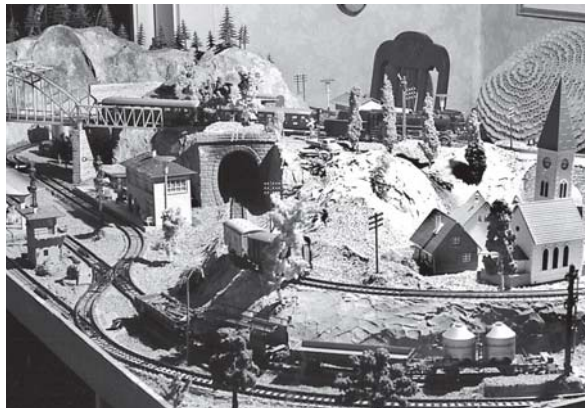
12-mm-Spur ziemlich verkehrt war. Das schien aber niemanden wirklich zu stören, mich damals auch nicht.

Wie auch immer, nun hatte ich dieses charmante Züglein und wollte ihm möglichst schnell Auslauf verschaffen und eine passende Anlage bauen. Damals gab es von NEMEC, Freilassing, Gleisbausätze für H0 und TT, die aus gestanztem Kartonschwellenband, Schienen und Befestigungsklammern bestanden. Unter Verwendung dieser Gleise baute ich – ohne zu merken, wie falsch die Schwellen waren – ein etwa 1 x 1 m großes Anlageneckstück mit einer Spirale. Das gebogene Viadukt war von Fallern, die Tunnelportale Selbstbau.

Zwischenzeitlich hatte ich auch das südliche Ende der Südharzbahn besucht und in Walkenried das stattliche Empfangsgebäude fotografiert und vermessen und wagte mich an den Selbstbau im H0-Maßstab aus Vollmer-Mauersteinplatten 6028.

Mit TT-Weichen und wiederum Nemec-Gleisbausätzen baute ich dann ein Bahnhofsmodul 50 x 170 cm groß: Anneliesental. Zu mehr als diese beiden Teile hat es die H0m-Anlage (diese Bezeichnung war damals noch nicht gängig) nie gebracht. Mein Studium hatte begonnen.

Für den Sohn meines Zimmervermieters in Göttingen eine Märklin-H0-Anlage zu bauen war gewiss eine gute Fingerübung für spätere eigene Unternehmungen. Dennoch staune ich heute, wie konventionell ich – Model-Railroader-Abonnent – damals gebaut habe. Peinlich.



Jugendsünde

Das nette Ehepaar in Göttingen, das mir meine Studierbude vermietete, hatte einen zwölfjährigen Sohn. Und dieser Sohn hatte eine Märklin-Eisenbahn. In Kartons wohl gemerkt, denn niemand wusste, wie man die mal aufbauen konnte. Blauäugig und nassforsch bot ich mich an, daraus eine richtige Anlage zu bauen. Die Vorgaben, die man mir auftrug, wollten allerdings so gar nicht zu dem passen, was ich im *Model Railroader* gelesen hatte. Sei's drum. Eine ringförmige Strecke war selbstverständlich, ich glaube, dass ich erst gar nicht versucht habe, eine point-to-point Konfiguration vorzuschlagen. Immerhin gab es zwei Bahnhöfe und einen Haltepunkt mit Stichgleis, und ich setzte auch diverse Stumpfgleise, um „zahlreiche Rangiermöglichkeiten“ zu schaffen. Ob die je genutzt wurden, kann ich heute nicht mehr sagen. Wenn

Polystyrol und der 2 \$ - „kink“

Ende 1959 gab es im *Model Railroader* einen großen Bericht von einem Alan B. Armitage: „The case for styrene“. Alan hatte bei einem Unfall beide Beine verloren, saß im Rollstuhl und arbeitete als Urmodellbauer für Revell. Und baute auch privat ein Modell nach dem anderen – aus „styrene“. In besagtem Artikel beschrieb er ausführlich den Modellbau mit diesem wunderbaren Material, das man in jeglicher spangebender Form bearbeiten und mit einfachen Lösungsmitteln kleben konnte. Ich war begeistert. Sowas wollte ich auch.

Umfragen in Modellbahn- und Bastelgeschäften brachten kein Ergebnis: völlig unbekannt. Man riet mir, mich an die chemische Industrie zu wenden, was ich auch tat. Mit der Gabriele-Schreibmaschine meiner Mutter tippte ich eine Anfrage und sandte sie an Bayer Leverkusen, an die BASF und an einige andere chemische Werke in Deutschland. Antwort erhielt ich, wie man sich denken kann, keine.

Einige Wochen später erschien im Ladengeschäft meiner Mutter in Bad Lauterberg ein beliebter älterer Herr und fragte nach Herrn Otto O. Kurbjuweit. Meine Mutter teilte ihm wahrheitsgemäß mit, dass ich erst in einigen Stunden von der Schule heimkäme. Zunächst fiel dem guten Mann die Kinnlade runter, dann besann er sich und zückte eine Visitenkarte: Dr. Hans-Joachim Schikowski*, Verkaufsleiter Kunststoffe, Dynamit Nobel Aktiengesellschaft, Troisdorf. Er wäre auf dem Weg zu einem Kurzurlaub in Braunlage und sei bis Sonntagabend dort im Hotel zur Tanne anzutreffen.

Als meine Mutter mir die Visitenkarte zeigte, bekam ich heiße Ohren. In weiser Voraussicht hatte sie Schlüssel und Papiere ihres Autos schon auf den Tresen gelegt, und wenige Minuten später brauste ich die B 27 hinauf nach Braunlage.

Im niedrigen Gastraum des Hotels zur Tanne sah ich ganz hinten in der Ecke einen älteren Zigarre rauchenden Herrn sitzen. Das musste er sein. Er war es. Ich erzählte ihm, wie ich zu dem Anschreiben gekommen war und schwärmte von den Modellbauvorhaben, die ich mit diesem Wunderkunststoff ausführen wollte. Er zeigte sich beeindruckt und entließ mich nach einer halben Stunde mit dem Versprechen, mir ein Päckchen mit Mustern zukommen zu lassen.

Es kam kein Päckchen. Es kam ein Paket, ein ziemlich großes, das unzählige Polystyrolplatten in den unterschiedlichsten Stärken und Farben enthielt. Davon zehrte ich über zehn Jahre lang. Der größte Teil wurde später beim Fahrzeugbau für die LGB verbaut.

Kaum war ich in den Besitz der Musterpackung aus Troisdorf gelangt, fing ein emsiges Probieren an: Schneiden, ritzen, brechen, sägen, bohren, schleifen, feilen, beschnitzen, kleben, alles ging so wunderbar, wie Alan B. Armitage es beschrieben hatte.

Bei diesen Versuchen fielen größere Mengen Späne an, die mir zu schade schienen, um sie einfach in den Müll zu werfen. Ich sammelte sie in einem kleinen Schraubglas, und nach einiger Zeit kam ich auf die Idee, ein paar Tropfen Waschbenzin drüber zu gießen. Es entstand eine zähe spachtelbare Masse, die nach dem Aushärten befeil- und beschleifbar war.

Zu jener Zeit stand im *Model Railroader* immer der Aufruf: „Send a kink and earn 2 \$“. Ich schickte also meine Idee, meinen „kink“ mit den aufgelösten Polystyrolspänen per Luftpost nach Milwaukee. Der kink wurde tatsächlich gedruckt (fünf Zeilen), die erste Modellbahnpublikation meines Lebens. Wow!

Einen Monat später kam ein Brief aus den USA mit einem Scheck über 2 \$. In der Sparkasse lächelte man milde, als ich den einlösen wollte. Die Gebühren seien doppelt so hoch wie der Nominalwert. Kurzerhand schickte ich den Scheck zurück und bat, mir stattdessen einige ältere Ausgaben des *Model Railroader* zu senden. Die vier Exemplare (man hatte auf die Berechnung des Portos verzichtet), die dann ankamen, waren mir tausendmal mehr wert als die zwei Dollar.

*Name red. geändert.



OOK (ganz rechts) beim Schwellenstapeln in Heiligenberg an der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen Ende der Sechzigerjahre. Hier wurde vermutlich das Samenkorn gelegt für den späteren Gleisselbstbau in 1:45. Foto: Peter Weinandt

ich mir heute Bilder wie das mit dem Tunnel ohne Deckgebirge anschau, kann ich nur milde lächeln und den Kopf schütteln und sagen: Wie kann man nur!? Jugendsünde halt. Und dennoch war auch diese Anlage eine wichtige Fingerübung und eine wertvolle Erfahrung auf dem Wege zur BAE. Heißt es nicht, dass man aus Fehlern klug wird? Bei der Menge von Fehlern muss ich aber sehr klug geworden sein ...

Der unwiderstehliche Reiz des 1:1

1965 – mitten im Studium – erfuhr ich von der Gründung des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV), der beabsichtigte, nach den Vorbildern in England und Wales in Deutschland eine Museumseisenbahn einzurichten, und zwar eine schmalspurige. Keine Frage: da musste ich dabei sein. Sofort trat ich ein (Mitgliedsnummer 11), und fuhr nach Hamburg zum ersten Mitgliedertreffen und wurde Zeuge, wie der erste Fahrzeugkauf des jungen Vereins getätigt wurde: ein zweiachsiger Personenwagen von der DB-Strecke Mosbach–Mudau. Seither bedeutete das Eisenbahn hobby für mich Schwellen (1:1) zu schleppen, Schotter (kein Kork) zu schippen und Eisenbahnwaggons (richtige) anzustreichen.

Was mir nicht so gefiel, war das Blättchen, mit dem dieser Verein seine Mitglieder über seine Pläne und Fortschritte unterrichtete: drei oder vier hektographierte links oben zusammengetackerte Blätter. Ich bot mich – wieder mal blauäugig – an, eine Vereinszeitschrift zu „machen“, eine richtig bebilderte natürlich, ohne wirklich zu wissen, wie sowas geht. Wenige Monate später war ich Redakteur des *DEV-KURIER – Magazin für die Erhaltung von Schienenfahrzeugen**, meiner ersten

*Nach meiner Zeit weitergeführt als „Die Museums-Eisenbahn“ (bis heute)



Eine entastrifizierte LGB STAINZ war mein erster Triebfahrzeugumbau. Ovale Führerhausfenster, niedrigerer Dampfdom, Ramsbottom-Sicherheitsventil sowie Körting-Schalldämpfer etc. haben das Gesicht der Lok verändert.

Zeitschrift. Zum Schwellenschleppen und Schotter-schippen kam noch das Artikeltippen hinzu, also die Redaktion des Vereinsblattes. Modellbahn interessierte mich gar nicht mehr. Dachte ich.

Freude, Enttäuschung und Kreativität: Der unwiderstehliche Reiz des 1:22,5

Dann brachte 1968 eine bis dahin wenig bekannte Nürnberger Spielzeugfirma eine Modellbahn im Maßstab 1:22,5 heraus: die LGB. Wumm! Unwiderstehlich für einen Schmalspur-Freak wie mich. Ganz schnell gelangten eine STAINZ, einige Güterwagen und ein Personenwagen in meinen Besitz. Toll.

Die Freude währte kurz. Bis zu dem Augenblick, wo mir klar wurde, dass die LGB im Grunde eine Fehlgeburt war: eine österreichische 760-mm-Schmalspurbahn auf Meterspur-Modellgleisen. Genau der gleiche Missgriff also wie bei der Zeuke-Schmalspurbahn. Nur, dass ich diesmal nicht mehr so blauäugig war und es schnell merkte.

Nachdem die Enttäuschung verdaut war, machte ich mich daran zu überlegen, wie man aus den LGB-Fahrzeugen doch etwas einigermaßen korrekt Meterspuriges stricken könnte. Es hub ein Sägen und Kleben an, ein Metzgern, wie mein Freund Herbert Fackeldey zu sagen pflegt, und es entstanden Fahrzeuge nach unterschiedlichsten Meterspurvorbildern. Gleichzeitig kamen bei LGB dann doch nach und nach einige Fahrzeuge heraus, die meterspurige Vorbilder hatten: der kleine B-Kuppler 99 5001, die OEG-Trambahnlok und einige andere, vor allen Dingen aber der wunderschöne vierachsige Personenwagen nach dem Vorbild der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn. Nicht etwa, weil man den Fehler eingesehen hätte, sondern weil man der Ansicht war, schmalspurig sei schmalspurig, egal wie weit die Schienen auseinander liegen. Da durfte es dann auch schon mal meterspurig sein.

Dennoch war ich mit der LGB nicht nur versöhnt, ich war wirklich begeistert. Das führte allerdings dazu, dass ich noch mehr Umbauten und zum Teil auch komplette Selbstbauten durchführte und eine ganze Reihe von Artikeln für die LGB-Depesche schrieb.



OOK's kurze Heizer- und Lokführerkarriere fand in den Siebzigern bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroth statt. Hier als Heizer auf der HF 110C von Walter Seidensticker.



Das Titelbild der Nr. 25 des DEV-KURIER zeigte die Lok SPREEWALD bei einer Probefahrt am Einfahrsignal von Steinerne Renne an der Harzquerbahn.



Wie schon die H0m-Bahn hatte auch die Gartenbahn eine Spirale zur Strecken- und Fahrzeitverlängerung. Hier mühen sich der kleine B-Kuppler ex 99 5001 und die B1' Nr.5 ex Mindener Kreisbahn, kurz nachdem sie am Hp Wolkenhügel ohne Halt vorbeigerattet sind, mit einem langen Güterzug die Steigung hinauf. Der Packwagen ist ein Eigenbau nach Vorbild des bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen erhaltenen Pw 32 der Herforder Kleinbahn.

Eine Modellbahn-Anlage ist eine Bühne, auf der ein Stück aufgeführt wird. Und dieses Stück heißt: Die Funktion und der Betrieb der XYZ-Eisenbahn(linie). Die Züge sind die Schauspieler, die Landschaft die Kulisse und der Fahrplan das Skript. Der Anlagenbesitzer ist der Regisseur.

Frank Ellison 1941

Vom Redakteur zum Regisseur

Wenn ich nicht gerade bei einem Arbeitseinsatz bei der Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen war, sah man mich in unserem kleinen Reihengarten in Nienburg/Weser schmale Gräben ausstechen, Schalungen bauen und Beton gießen: die Trasse für meine geplante Gartenbahn. Die sollte im Prinzip ein großes U an der Peripherie des Gartens werden mit einer Spirale zur Längenentwicklung und einer Spitzkehre in der Mitte und natürlich, wie könnte es anders sein, zwei Endbahnhöfen.

Inzwischen hatte ich ja schon diverse Jahrgänge des *Model Railroader* intus und viel über Modellbahnbetrieb gelesen, da konnte ich nicht einfach einen gewöhnlichen Rundkurs in den Garten betoniern.

In irgendeinem Heft wurde an einen gewissen Frank Ellison erinnert, der hatte schon 1941 (da war ich ein Jahr alt) im MR seine Spur-0-Anlage „Delta Lines“ vorgestellt. Die war nach heutigen Kriterien gestaltungsmäßig sicher etwas grob, aber sie war damals schon total betriebsorientiert.

Und es war nicht einfach nur ein beschreibender Anlagenbericht wie viele andere. Ellison stellte gleichzeitig sein modellbahnerisches Credo vor, das sich – zumindest in den USA – als epochales Prinzip erweisen sollte. (s. Kasten links)

Krieg und Frieden

Das hatte bei mir wie ein Bombe eingeschlagen. A propos Bomben: Im gleichen Jahre 1941 wurde mein Vater von der West- an die Ostfront verlegt und kam dann in Stalingrad um. In dieser Zeit, als Ellison sich so intensiv mit der Theorie und Praxis der Modellbahnerei beschäftigte, beschäftigen konnte, war in Deutschland für so etwas kein Raum. Hier wurde gleichgeschaltet, auf Zack gebracht und zum Töten und Erobern erzogen. Wer weiß, vielleicht hätten wir unter anderen Umständen auch ein paar Frank Ellisons gehabt.

In den MR-Ausgaben März bis August 1944 – da war mein Vater schon tot und ich mit meiner Mutter auf der Flucht vor der nahenden Front – brachte Frank Ellison seine Serie „The Art of Model Railroading“, die Kunst der Modellbahnerei heraus.

Es gab Kapitel über Fahren nach Fahrplan, funktionale Gleispläne nach dem Vorbild, Komprimierung von Zeit und Raum, vorbildentsprechenden Güterverkehr und sinnvolles Rangieren etc.

Ich betrachte mich noch heute als enorm privilegiert, dass ich all dies, wenn schon nicht in den Vierzigern, so doch in den Sechzigerjahren erfahren durfte. Und eins war klar: So und nicht anders wollte ich Modellbahn betreiben. Ich wollte auch Regisseur sein. Von daher erklärt sich auch der Gleisplan meiner LGB-Gartenanlage.

Das kann nicht funktionieren

Der hohe Zaun um das Grundstück, den man auf dem Foto links sieht, war damals noch nicht gesetzt, und so stand häufig ein älterer Herr (also in etwa so alt wie ich heute) am Gartenrand und schaute mir nachdenklich und mit kritischer Miene beim Gleisverlegen zu. Eines Tages sagte er streng: „Das kann nicht funktionieren!“ – „Und wieso nicht?“ – „Weil es kein Stromkreis ist.“ Als das U dann später doch funktionierte, ließ er sich leider nicht mehr blicken. Ich hätte ihm zu gern erklärt, dass eine Modellbahn weder aus elektrischen noch aus sonstwelchen Gründen ein Kreis sein muss.

Die TAE, ein wichtiger Vorläufer der BAE

Auf der TAE probierte ich so manches aus, was ich von Frank Ellison und anderen MR-Koryphäen gelernt hatte und was bei späteren Anlagen und eben speziell bei der BAE wichtig werden sollte: *Point-to-point*-Fahrplanbetrieb mit zwei Zügen (und zwei Personen), *walk-around* mit Handreglern an der Strippe und ein organisierter Güterwagenumlauf.

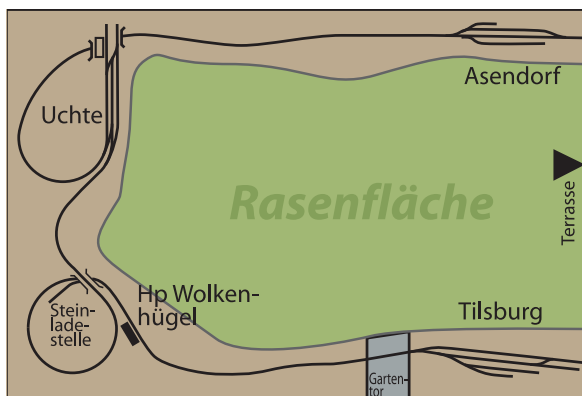
Mein Freund Peter W. und ich machten regelmäßig zu zweit Fahrplanbetrieb, wobei wir mit LGB-Widerstandsreglern mit abgesägtem Stellwerkshäuschen an langen vieradrigen Kabeln den Zügen durch den ganzen Garten folgen konnten, lange bevor es in Deutschland irgendein System mit Handreglern zu kaufen gab.

Es gab insgesamt sechs Ladestellen auf der Anlage, wichtige Details des Bühnenbildes im Ellison'schen Sinne, denen Güterwagen nach einem ausgeklügelten System zugestellt wurden. Darunter war auch ein Anschluss auf freier Strecke, die Steinladestelle innerhalb der Spirale. Talfahrende Züge konnten hier Leerwagen zustellen, nämlich die schönen OEG-Schotterwagen von LGB, die richtige meterspurige Vorbilder hatten. In der Gegenrichtung mussten die beladenen Wagen von Uchte aus mit einer Sperrfahrt abgeholt und dann im Bahnhof in die nach Asendorf fahrenden Züge eingestellt werden. Umfangreiches Rangieren war an der Tagesordnung.

Der Zufall wollte es, dass LGB-Chef Wolfgang Richter aus familiären Gründen häufiger in Nienburg weilte und mehrmals die Gelegenheit nutzte, die TAE zu besuchen und mit ihrem Erbauer über



Mit Hartfaserplatten kann man gut Schalungen für gebogene Fundamente für Gartenbahngleise herstellen, wie hier beim Gießen einer Spiraltrasse für die TAE.

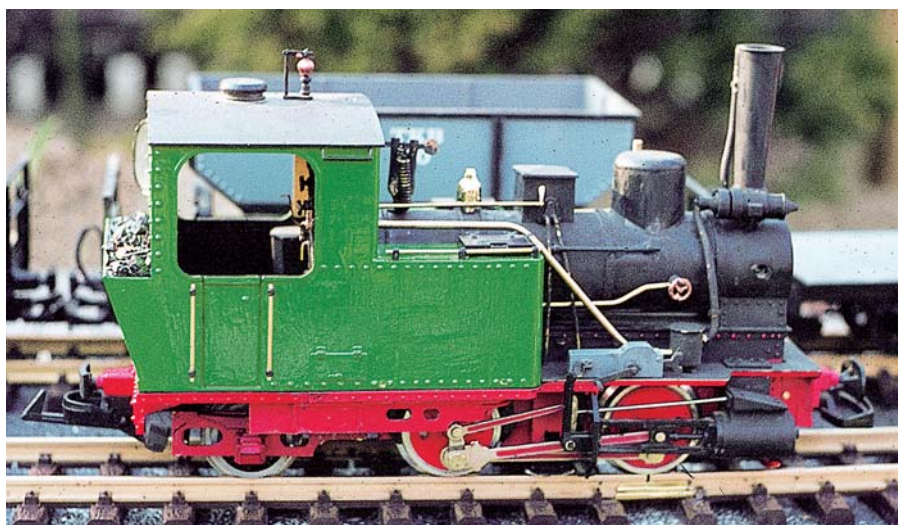
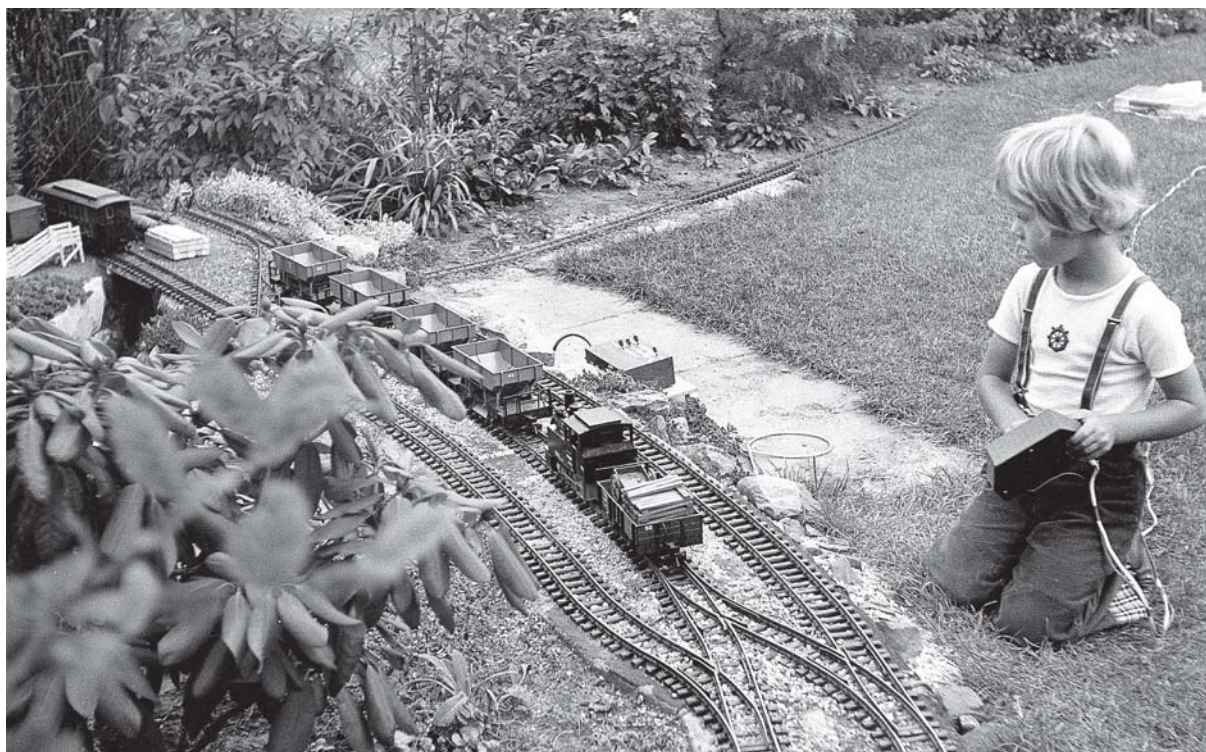


Der puristische point-to-point-Gleisplan der Tilsburg-Asendorfer-Eisenbahn (1:22,5) in unserem damaligen Reihengarten in Nienburg/W. Die beiden Endbahnhöfe waren einfache Konfigurationen mit je zwei Stumpfgleisen für Güterschuppen und Anschließer. Die Mittelstation Uchte war als Spitzkehre ausgebildet.



Der kleine B-Kuppler hat mit seinem kurzen Zug den Spitzkehrenbahnhof Uchte unterquert und wird sogleich auf dem vor den Schotterwagen sichtbaren Gleis einlaufen. Der mittlere Schotterwagen entstand im Selbstbau. Sein Vorbild bei der Kerkerbachbahn und der spätere 1:45-Nachbau für die BAE sind im Fahrzeug-Kapitel zu sehen.

Mein Sohn rangiert im Spitzkehrenbahnhof Uchte. Der „Handregler“, mit dem er den B-Kuppler steuert, war ein LGB-Widerstandsregler, dessen „Stellwerkshäuschen“ ich abgesägt hatte. An der Mitte des Bahnhofs steht das mobile Schaltkästchen für die Z-Schaltung, mittels dessen alle Gleisabschnitte einzeln dem Regler 1 oder dem Regler 2 zugeschaltet werden konnten. Ganz ohne DCC



Mein besonderer Stolz war diese B1'-Lokomotive nach Vorbild der Mindener Kreisbahn, die ich durch erneuten Umbau des auf S. 13 vorgestellten B-Kupplers ex STAINZ herstellte. Nach Ende meiner Gartenbahnzeit landete sie im LGB-Museum in Nürnberg.

Schmalspurbahnen in Vorbild und Modell zu fachsimplen. Er zeigte sich beeindruckt von der Anlage und den Fahrzeugumbauten und unterstützte das Vorhaben großzügig mit Rollmaterial und Bauteilen zum Fahrzeugbau.

Wiedersehen macht Freude, streicheln auch

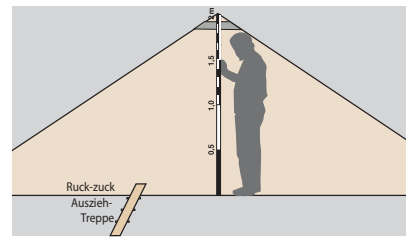
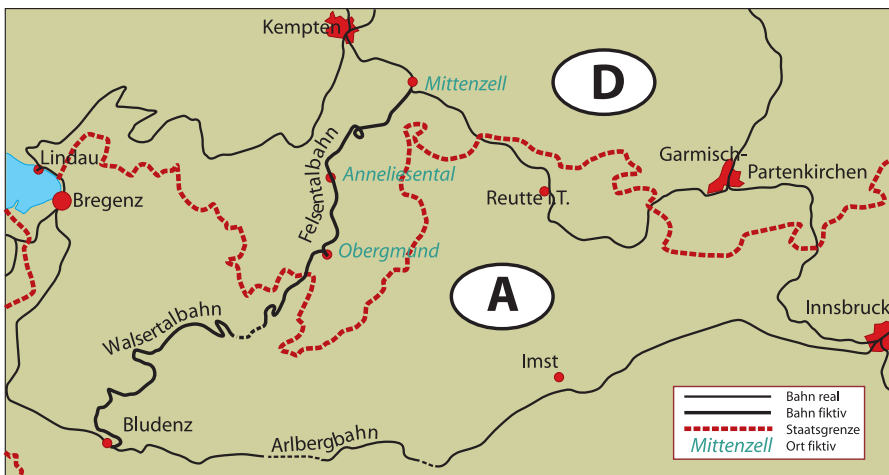
Ich baute weiterhin LGB-Fahrzeuge um, damit sie meterspurigen Vorbildern entsprachen, der – im Wortsinn – gewichtigste Umbau war die B1'-Ma-

schine Nr. 5 nach dem Vorbild der Mindener Kreisbahn, die aus der weiter oben gezeigten „germanisierten“ STAINZ entstand. Der Kessel wurde um einen Schuss verlängert, die Wasserkästen auch; unter das Führerhaus kam eine Laufachse in einem Bisselgestell, die zur Stromabnahme herangezogen wurde.

Nach Ende meiner LGB-Periode wanderte sie, zusammen mit diversen weiteren um- und selbstgebauten Wagen, ins LGB-Museum nach Nürnberg-Langwasser. Als dieses nach dem LGB-Konkurs aufgelöst wurde, tauchte die Maschine plötzlich – von mir unbemerkt – bei ebay auf. Ein aufmerksamer Freund von mir konnte sie erstehen und brachte sie mir kürzlich einmal zum Anschauen und Streicheln mit. Das war wirklich eine Wiedersehensfreude.

Doch lieber ein Dach überm Kopf

Nach einigen Jahren störte mich die Wetterabhängigkeit des Gartenbahnbetriebs zunehmend, vor allen Dingen aber auch, dass ich keine realistische Umgebung herstellen konnte. Die Zuckerhutfichten und andere Miniaturpflanzen sind allenfalls nett und niedlich, aber nie und nimmer realistisch. Da muss man schon ein veritabler Gartenfan sein, um das zu mögen; mir war das fremd. Ich lechzte nach einer gestaltbaren, jederzeit nutzbaren Anlage und beschloss, den Dachboden auszubauen. Dort wollte ich eine „richtige“ Anlage bauen, am liebsten natürlich eine schmalspurige. Die Firma Bemo war gerade erst



Die Besichtigung des Dachbodens war ernüchternd. Stehhöhe ja, aber nur genau in der Mitte. Da hinein eine Anlage bauen?

Da schau her: Das deutsch-österreichische Grenzgebiet zwischen Bodensee und Innsbruck. Da gab es schon die so genannte Außerfernbahn Garmisch-Partenkirchen – Reutte i.T. – (Kempten). Ich erdreistete mich, sowohl eine Querverbindung zwischen dieser und der Arlbergbahn als auch ein paar Orte hinzuzuerfinden.

kurz zuvor mit Schmalspurmodellen in H0e und H0m angetreten, die mich durchaus reizten. Aber ich traute dem Frieden nicht. Ich vermutete, dass die Bemo-Bahn genauso schnell sang- und klanglos untergehen würde, wie seinerzeit die H0m-Bahn von Zeuke. Schön, dass ich mich geirrt habe. Aber ich entschied mich damals dafür, mein Glück in der Allerweltsspur H0 zu versuchen.

Immer hübsch auf dem Boden bleiben

Der erwähnte Dachboden hatte zwar knapp Stehhöhe, jedoch leider nur genau in der Mitte unterm Firstbalken. Lange Zeit war ich überzeugt gewesen, dass man unter diesen Voraussetzungen keine Anlage bauen könne. Aber das waren faule Ausreden. Jetzt war ich reif für den Boden und bereit dazu, die Anlage auf Grund des genannten Problems extrem niedrig anzulegen. Die Querschnittszeichnung oben rechts zeigt eindrücklich die „beengten Verhältnisse“.

Die TAE im Garten war zwar eine nett anzusehende Schmalspurbahn mit realistischen Fahrzeugen gewesen, aber sie hatte als Bahn keinerlei Vorbild. Nicht einmal die Region, in der sie spielen sollte, war definiert. Soweit war ich damals noch nicht. Sie stellte, wie so viele Modellbahnen, irgendwas irgendwann irgendwo dar, was sich schon im Mix der Stationsnamen Tilsburg (nach meinem Geburtsort Tilsit), Uchte und Asendorf ausdrückte, die in natura alle weit auseinander liegen.

Das sollte bei der geplanten H0-Anlage anders werden. Sie sollte zeitlich, geographisch und thematisch definiert sein.

Irgendwas irgendwann irgendwo? Nein, ganz im Gegenteil

Bei der Entscheidung spielte mit hinein, dass meine Familie und ich in jener Zeit (1980) in Gmunden am Traunsee Urlaub machten. Das hübsche Städtchen mit der kleinen meterspurigen Straßenbahn liegt an der eingleisigen ÖBB-Strecke von Attnang-



Bei Traunkirchen am Traunsee ziehen eine 1040 und eine vorgespante 1045 gemeinsam einen Erz-Ganzzug in Richtung Gmunden. So einen wollte ich! Statt der 1040 setzte ich eine 1670 ein, die es damals von Roco gab. Die Erzwagen lieferte die Fa. Kleinbahn.

Puchheim nach Steinach-Irdning, die damals einen starken Einsatz von meist orange gestrichenen Altbau-E-Loks zeigte, die häufig in Doppel- und sogar Dreifachtraktion zu beobachten waren. Die waren auch fast alle im Programm von Roco. Aber einige grüne Oldtimer deutscher Provenienz lockten mich ebenfalls, weiterhin ein ET 85 und eine 50kab der DB. Das bedeutete, dass es sich um eine Strecke im deutsch-österreichischen Grenzbereich handeln musste. Es blieb mir gar nichts anderes übrig, als die Felsentalbahn zu erfinden.

Fast schon frivol: Prototype Freelancing zum Ersten

Ich nahm also eine Karte von Südwestbayern zur Hand und studierte die Möglichkeiten, dort eine Bahnlinie fest zu machen, die ich „nachbauen“ könnte, möglichst eine, die die deutsch-österreichische Grenze überquert. Schnell blieb mein Blick an der Strecke von Garmisch-Partenkirchen über Reutte in Tirol nach Kempten hängen, die zum großen Teil auf österreichischem Gebiet verläuft. Über diese reizvolle Strecke, Außerfernbahn genannt, war kurz zuvor ein Buch von Siegfried Bufe erschienen, das ich besaß und das mich sehr inspirierte. Diese konkrete Bahn nachzubauen wäre mir aber



Solche herrlichen GmP fuhren Mitte der Siebziger und teilweise bis in die Achtziger hinein noch auf der Außerfernbahn, dem ungefähren Vorbild der Felsentalbahn. „Sowas“ wollte ich auch! Foto: C. J. Schulze, mit freundlicher Genehmigung entnommen dem Band „Mittenwaldbahn“ aus dem Verlag Kiruba im Vertrieb der Verlagsgruppe Bahn

ein zu enges Korsett gewesen. Ich brauchte eine alternative Außerfernbahn mit Bahnhöfen, die ich nach eigenem Gusto gestalten konnte. Kurzerhand nahm ich mir heraus, die Strecke von Sonthofen nach Oberstdorf ein wenig umzulenken und durch das kleine Walsertal weiter nach Südwesten zu führen, mittels eines Tunnels durch den Hauptkamm der Allgäuer Alpen und auf dessen Südseite durch das Große Walsertal hinunter zur Arlbergbahn.

Das war nicht nur mutig, das war schon frivol. Hätte es sie real gegeben, wäre das schon eine Art Gotthardbahn gewesen mit Spiralen und anderen Längenentwicklungen und einem kilometerlangen Scheiteltunnel. Dann wäre das berühmte Kleine Walsertal auch nicht so ein vom Mutterland Österreich abgehangener Wurmfortsatz gewesen. Ich hatte also die Möglichkeit, diesen Fehler der 1:1-Ver-

kehrsplaner auf meinem Dachboden auszubügeln. Den nördlich des Scheiteltunnels gelegenen Teil dieser beschriebenen Verbindung nannte ich also Felsentalbahn und machte mich daran, ihn „nachzubauen“.

Eine Bahn nachzubauen, die es nie gegeben hat, ist ein listiger Trick, etwas zu gestalten, was logisch und überzeugend wirken kann, ohne einem zu enge Fesseln anzulegen. Ich steigerte mich in die Phantasie der Felsentalbahn so hinein, dass sie nach einiger Zeit in meinem Hirn eine Realität geworden war. Natürlich war die Strecke elektrifiziert und wurde von DB und ÖBB gemeinsam betrieben. Hauptsächlich mit den schon erwähnten Altbau-E-Loks. Die Reisezüge bestanden meist aus 30er Eilzugwagen sowie Jaffawagen der ÖBB.

Mit List, Phantasie und heißem Willen

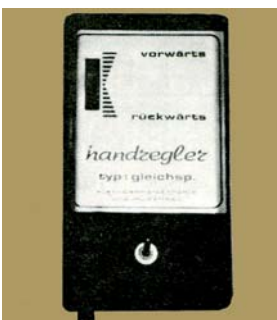
Am liebsten würde ich jetzt länglich vorjammern, wie schwierig und anstrengend der Anlagenbau bei mangelnder Stehhöhe ist, aber wem würde das nützen? Wenn man von dem heißen Willen beseelt ist, eine Anlage zu besitzen und zu betreiben und es keinen anderen Raum gibt in der Herberge, dann muss man da halt durch. Da wird nicht gestöhnt, auch nicht, wenn man rücklings am Boden liegend Verkabelungsarbeiten durchführen muss und häufiger auf allen Vieren unterwegs ist.

Anders als später beim Bau der BAE verwendete ich bei der Felsentalbahn ausschließlich Flexgleis (zumeist Roco), was in H0 ja das Normale ist. So ging der Streckenbau relativ rasch vonstatten. Wesentlich langsamer ging es mit der Fahrleitung (Sommerfeld) voran, sodass die E-Loks meist mit gesenkten Stromabnehmern fahren mussten. Das sieht man zwar relativ häufig, aber ich mag diesen Notkompromiss gar nicht.

Wichtiger als dieser Schönheitsfehler war die Tatsache, dass die Anlage recht bald betriebsfertig war. Ich hatte sie, genau so wie vorher die TAE im Garten, mit einer Z-Schaltung verkabelt, jedoch für drei statt zwei unabhängige Regler. So war hier die Strippenzieherei wegen der hohen Zahl von Bahnhofsgleisen wesentlich aufwendiger als bei der Gartenbahn.

Herumrollen statt herumgehen

Mein Traum war es, das im *Model Railroader* gelesene und bei der TAE schon durchgeführte Walk-around-Prinzip auch bei der Felsentalbahn anzuwenden; konzipiert war sie entsprechend, aber die geringe Höhe des Raums ließ ein Herumgehen nicht zu. Daher gab es stattdessen „roll-around“, das heißt, wir, also meine Mitspieler und ich, rollten auf extra niedrigen Drehstühlen herum. Was es jetzt noch brauchte, waren Handregler. Die waren aber noch gar nicht erfunden oder zumindest in Deutschland noch nicht angekommen. Im FREMO, dessen Präsident ich damals war, gab es aber einen



1980 waren mobile Regler mit Spiralschnur ein absolutes Novum. Die ersten Muster wurden bei der Felsentalbahn erprobt. Sie hatten noch kein Memory, mussten also stets mit dem Trafo verbunden bleiben.



Das im Bogen liegende Loisach-Viadukt bei Ehrwald hatte ich in einem BuFe-Buch über die Mittenwald- und Außerfernbahn entdeckt. So ein besonderes Teil mit unterschiedlichen Bogenweiten und den markanten Löchern zwischen den Pfeilern wollte ich für meine Anlage als Ident-Bauwerk.

begabten und umgänglichen Elektroniker namens Döring, der sich anbot, einen solchen Regler an der Strippe zu entwickeln. Es dauerte nicht lang, da erhielt ich die ersten zwei Muster. Die kamen gerade rechtzeitig an, um den Probetrieb auf der Felsentalbahn mit zwei Spielern zu eröffnen. Die Regler waren analog und arbeiteten mit Impulsbreitensteuerung, das war sozusagen state of the art zu jener Zeit. Ich war jedenfalls entzückt von diesen innovativen Reglern, die mich der Erfüllung meiner Visionen erheblich näher brachten, und ich bin Klaus Döring noch heute dankbar.

IC auf der Felsentalbahn

Wenn man zu zweit Betrieb machen will, gibt es ein Problem: Man muss diesen Zweiten erst einmal haben, und der soll möglichst genauso betriebsversessen sein wie man selber. Ich hatte das Glück. Immerhin drei verschiedene Freunde kamen mehr oder weniger regelmäßig zu den anberaumten Betriebs-Sessions. Mein häufigster Betriebsgast war jedoch kein geringerer als Ivo Cordes, und für den trafen die oben genannten Voraussetzungen ohne Abstriche zu.

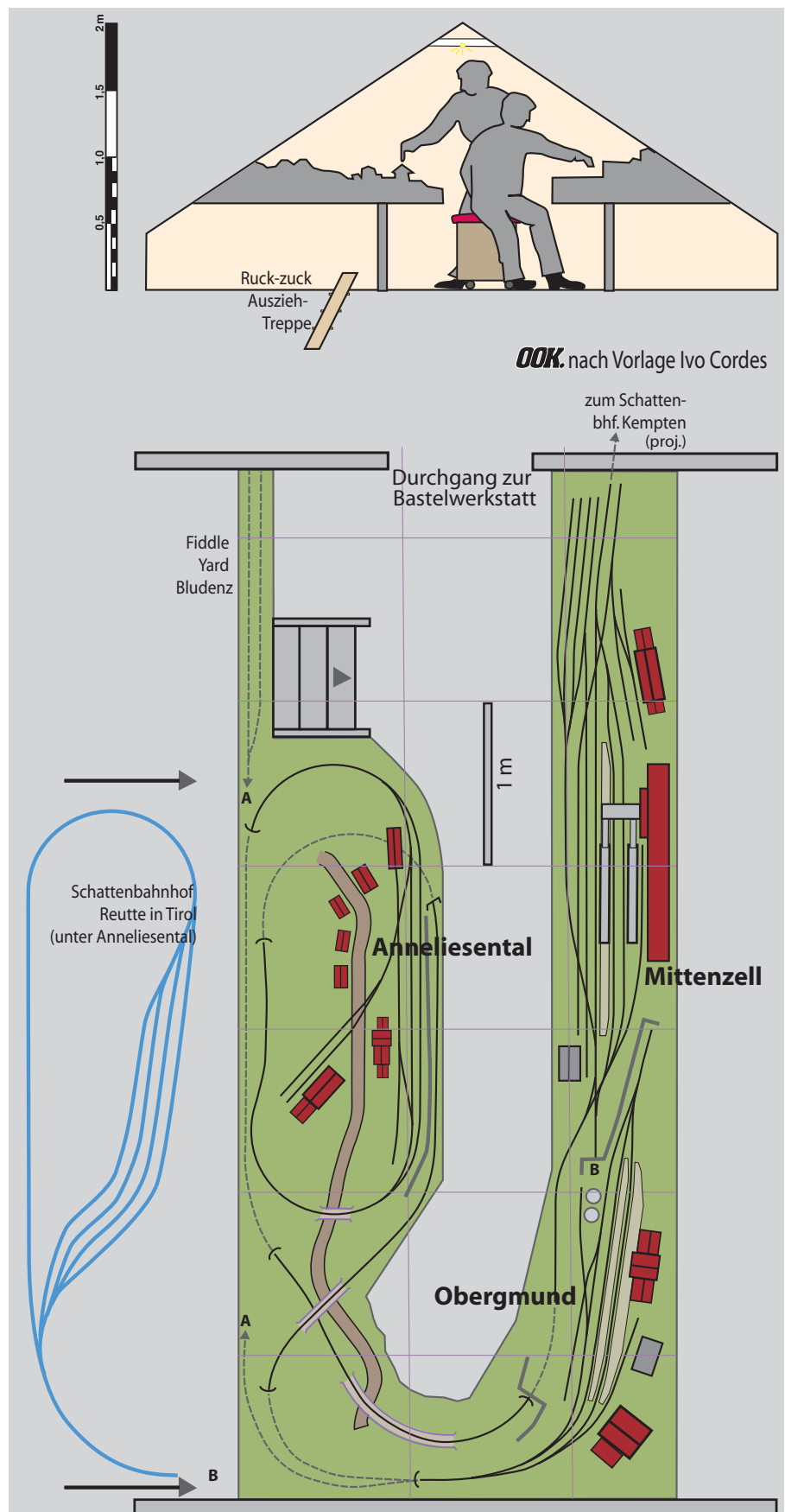
Fahrplanbetrieb, jetzt aber richtig

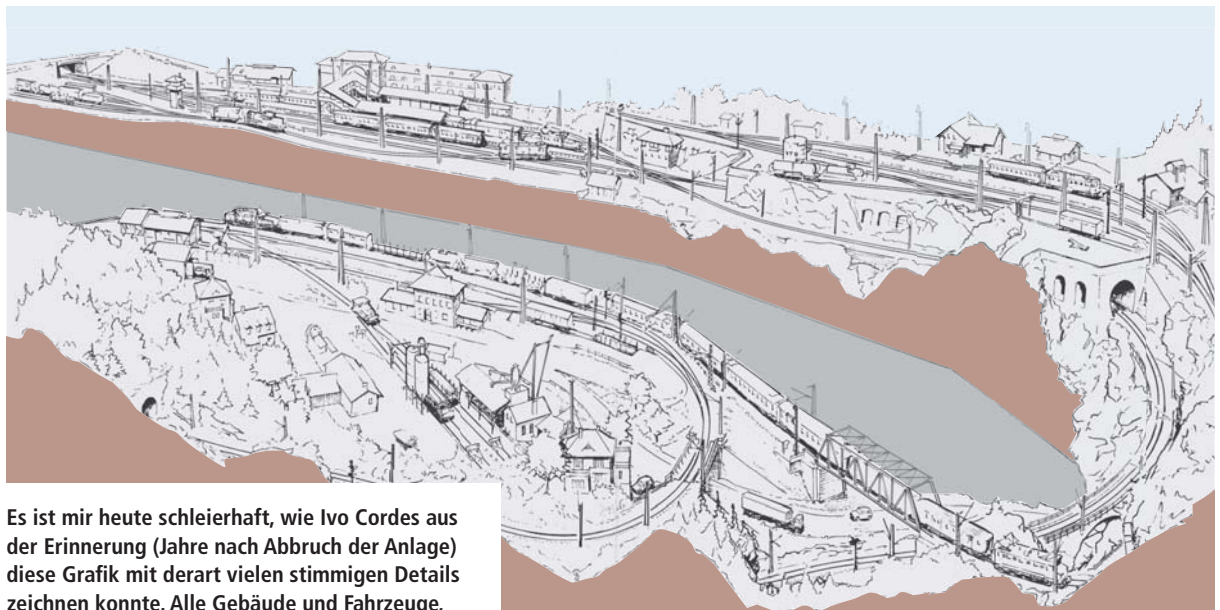
Das Betriebliche wurde an der Felsentalbahn denn auch wesentlich weiter entwickelt als bei der TAE. Hier gab es einen richtigen graphischen Fahrplan und nach einigen Experimenten mit einfachen Systemen ein ausgeklügeltes Wagen-/Frachtkartensystem für die Beförderung der Güterwagen.

Abgesehen einmal von der doch recht drangvollen Enge im Bodenzimmer, eignete sich die Anlage hervorragend zur Inszenierung eines vorbildbezogenen Verkehrsgeschehens, mit einem vorgegebenen Fahrplan, verschiedenen Experimental-Umlaufsystemen im Güterverkehr – und, wenn auch teils nur in rudimentären Ansätzen – mit Aufgabenteilung, Zugmeldung und fester Modellzeit. Wo anders als im Model Railroader hatte man so etwas bis dahin schon praktiziert gesehen? Ich konnte hier eine Menge praktischer Erfahrungen machen, die sich später in meinen „Betriebs- Anleitungen“ niedergeschlagen haben. Es war daher nicht unangemessen, dass ich ins „Felsentalbahn“-Gästebuch (das bekam jeder „Fahrgast“ vorgelegt) schrieb, für mich handele es sich hier um „Deutschlands Betriebs-Modellbahn Nummer Eins.“

Ivo Cordes in Hp1-Modellbahn 1/90

Schon hart an der belasterten Spaghettischüssel vorbei: der Gleisplan der Felsentalbahn mit seinen Längenentwicklungen. Die optische Trennung von Mittenzell und dem Spitzkehrenbahnhof Obergmund war unbefriedigend.



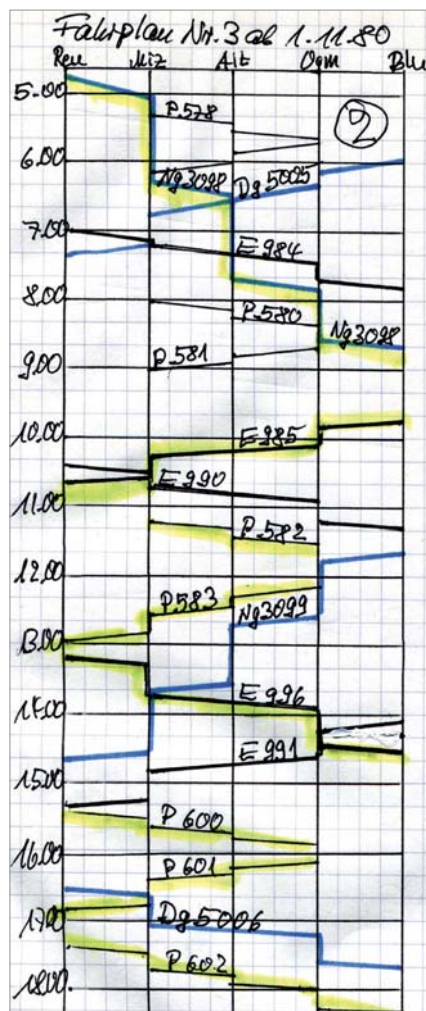


Es ist mir heute schleierhaft, wie Ivo Cordes aus der Erinnerung (Jahre nach Abbruch der Anlage) diese Grafik mit derart vielen stimmigen Details zeichnen konnte. Alle Gebäude und Fahrzeuge, die auf der Anlage waren, sind dargestellt, einige wenige, die noch in Planung waren, hinzugestellt. So wie er die Felsentalbahn darstellte, hätte das kein Foto je gekonnt, denn unter dem Spitzdach, unter das die Anlage gepfercht wurde, hätte man nirgends einen solchen Fotostandpunkt einnehmen können, es sei denn, durch Abdecken des Daches.

Zur Zeit der Felsentalbahn gab es noch keine PC. Der primitive Bildfahrplan musste auch als Buchfahrplan dienen, denn die beiden Zugpersonalen erhielten je ein Exemplar, hier das des Personals Nr.2



Die Fahrzeuge haben die Felsentalbahn fast zwanzig Jahre lang überlebt: orange österreichische und grüne deutsche Altbaueloks nebst passenden Wagen von DB und ÖBB. Daneben gab es noch eine BR 50kab, eine E 32 und einen ET 85, außerdem noch eine Reihe 30er Eilzugwagen und zahlreiche weitere Güterwagen.



Es gibt kaum Fotos von der Felsentalbahn. Auf dem oberen Bild schnitze ich, auf einem sehr niedrigen Hocker sitzend, die Namen gebende Felsformation. Darunter: Am Boden sitzend führe ich Verkabelungsarbeiten durch. Links im Hintergrund das selbstgegessene im Bogen liegende Viadukt nach dem Vorbild des Loisach-Viaduktes bei Ehrwald. Es harret noch der Einritzung der Steinfugen.

Trotz einiger Problemchen, wie sie jede Anlage kennt, lief der Betrieb im Großen und Ganzen wie erträumt. Die Züge fuhren nicht herum, sie „verkehrten“ wie vorgesehen zwischen Mittenzell an der Außerfernbahn und Obergmund, von wo sie dann über die Walsertalbahn nach Bludenz an der Arlbergbahn gelangten. Das Kopfmachen in Obergmund war stets spannend, besonders wenn gleichzeitig zwei Züge im Bahnhof waren und einer davon auch noch rangieren musste.

Was Ivo und mir jedoch am wichtigsten war, waren die Nahgüterzüge, die in jedem Bahnhof rangierten. Das war spannend, faszinierend – und, ja, manchmal auch anstrengend, erforderte es doch viel Konzentration. Beide machten wir hier erste praktische Erfahrungen mit dem kombinierten Wagen-/Frachtkartensystem und dem Lösen echter Rangieraufgaben. Dass Ivo der Anlage Jahre später eine solche Höchstnote (siehe Kasten S. 19) erteilte, bestätigt die Richtigkeit meiner Bemühungen.

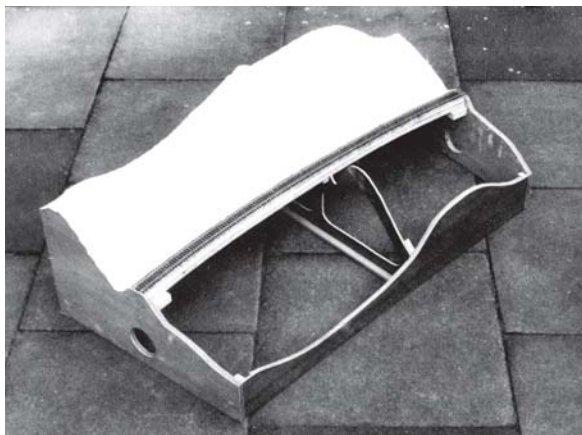
Anlagen vs. Module

Ich war mit meiner Anlage nicht nur sehr zufrieden, sondern auch überzeugt, dass sie vorzeigbar war. Daher lud ich viele Modellbahner ein, sie anzuschauen, um sie davon zu überzeugen, dass Betrieb auf der Modellbahn das Eigentliche sei. Mein Sendungsbewusstsein hatte sich ja bereits in der Gründung des FREMO niedergeschlagen. Ein Ziel dieser Clubgründung war, dem Bau von Anlagen und dem Betriebsgedanken Vorschub zu leisten. Um diesen auch bei solchen Modellbahnern zu fördern, die (noch) keine Anlage hatten, machte ich mich zugleich für die Einführung eines Modulsystems stark. In unserem Wohnzimmer in Nienburg/Weser schlug die Geburtsstunde von FREMODul H0.

Tore und Eigentore

Um die Ideen des FREMO zu propagieren, gründete ich *Hp1-Modellbahn*, eine Zeitschrift, die es heute immer noch gibt (sogar in zwei Varianten). Ich ahnte allerdings nicht, dass ich mit dem Modulsystem meiner Absicht, den Anlagenbau zu fördern, einen Bärendienst erwies. Heute ist FREMODul ein europaweit anerkanntes und sehr erfolgreiches Modulsystem und der FREMO eine internationale Gruppierung von Rang; das Thema Anlagen hat er jedoch, nachdem ich die Leitung abgegeben hatte, praktisch nicht weiter verfolgt. Schade.

Ich hatte zwar das erste Modul nach der neuen FREMODul-H0-Norm gebaut, aber nur, um den Stein ins Rollen zu bringen, ich selber hatte ja meine Felsentalbahn, auf der ich weiterhin mit Freunden Betrieb machen konnte und machte und sah daher keine Notwendigkeit, weitere Module zu bauen. Dennoch baute ich kurze Zeit später ein weiteres, allerdings nicht in der Baugröße H0, sondern in Om. Wie das?



FREMODul Nr. 1 im Bau. Mit einer „krummen“ Länge von 1,05 m und einem Radius von 4 m sollte ein rastermaßloses Modulsystem durchgesetzt werden.



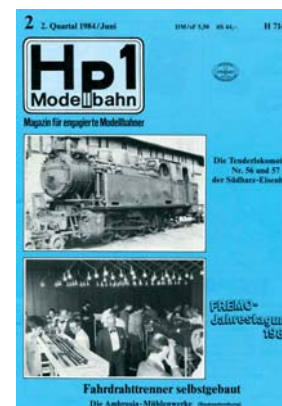
Hier das fertig ausgestaltete Modul, mit dem in Deutschland die Modul-Ära begann. Dass bei FREMO-Treffen heutzutage mehrere hundert Meter lange Arrangements zustande kommen, hätte ich mir damals nicht träumen lassen.

Sm vs. Om – wer siegt?

Die Baugröße Om gab es bis dahin – zumindest in Deutschland – nur theoretisch, aber sie war eine Weile in meinem Kopf herumgegeistert: eine Schmalspurbahn größer als H0, sodass man leicht selber bauen kann, aber nicht so riesig wie LGB, die kaum ins Haus passte. Ich kopierte Zeichnungen von Harzer Schmalspurfahrzeugen auf 1:45 um, hinterklebte sie mit Karton und schnitt sie aus, um damit Vergleiche anzustellen. Diese Idee einer Baugröße zwischen H0 und LGB hatte nicht nur ich, im Freundeskreis Schmalspurbahn wurde sie auch ventiliert, dort sah man jedoch die Lösung im Maßstab 1:64 und spielte mit der Idee eines Modulsystems in Spur Sm. Sm hätte den Vorteil gehabt, H0-Fahrwerke verwenden zu können, denn im Maßstab 1:64 ergibt die Meterspur eine Modellspurweite von rund 16,5 mm. Einer aus dieser Gruppe hatte sogar eine Harzer 1'E1'h2T auf der Basis einer H0 BR 44 gebaut. Trotz dieses Vorteils setzte sich Om schließlich durch. Größer war halt doch attraktiver.

Wenn der Königsweg nicht gangbar ist, bescheidet man sich mit dem Kaiserweg

Praktisch zeitgleich mit der Firma Ferrosuisse, die ein kommerzielles Om-System nach Schweizer Vorbild entwickelte, baute ich ein Om-Modul nach Harzer Vorbild im Maßstab 1:45. Da ich „klein“ an-

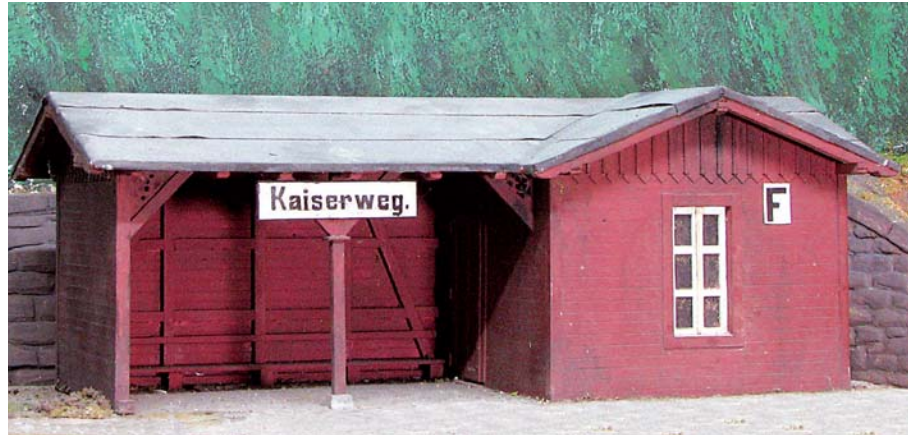


Von Januar 1979 bis August 1986 redigierte ich Hp1-Modellbahn. Nach meinem Ausscheiden wurde die Zeitschrift von diversen Redakteuren weiter geführt und existiert noch heute als internes Mitteilungsblatt des FREMO.



Eine einzige Weiche hatte der Hp Kaiserweg der Südharzbahn, aber es reichte zum Kreuzen, wenn ein Zug in das Holzladegleis zurückdrückte. Ein ideales Vorbild für eine kleine Modell-Schmalspurstation. Das Dienstgebäude hatte einen Raum mit Fernsprecher zur Abgabe von Zuglaufmeldungen.

Foto: A. Spühr



Das in der Abbildung links sichtbare Dienstgebäude von Kaiserweg baute ich nach eigenem Aufmaß aus Polystyrol (s. Kasten „Polystyrol und der 2 \$-Kink“ auf S. 12). Das Modell diente später als Vorlage für Holzbäusätze der Fa. Paulo in 1:45 und 1:32. Mein selbstgebautes Modell, das nach langer Verschollenheit wieder in meinen Besitz gelangte, steht heute als EG des Bahnhofes Schluf auf der BAE III.

fangen wollte, hatte ich mir die Station Kaiserweg der ehemaligen Südharzbahn mit einer Weiche und einem kleinen Dienstgebäude als Vorlage ausgeguckt. Die hatte ich noch selber in Betrieb erlebt und vorausschauenderweise auch das Gebäude vermessen. Das kleine zweiteilige Modul hatte, wie sein Vorbild, nur ein durchgehendes Gleis sowie eine Weiche und ein kurzes Ladegleis. Ich hoffte, damit weitere Interessenten für diese interessante Spur zu gewinnen um gemeinsam zu großen Om-Modularrangements zu kommen. Doch es kam anders.

Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt

Ein heftiger Knick in meiner Biographie Mitte der 80-er Jahre führte sowohl zur Aufgabe der Felsentalbahn als auch zur Niederlegung der FREMO-Präsidentschaft und der Redaktion von *Hp1-Modellbahn*. Mein Om-Modul Kaiserweg überließ ich dem FREMO zu treuen Händen. Als letzte Amtshandlung erhielt die Fa. Paulo von mir noch die Erlaubnis, nach meinen Plänen einen Holz-Bausatz des Dienstgebäudes von Kaiserweg in 1:45 und in 1:32 herauszubringen. Ende der 80-er Jahre zog ich nach Bremen. Das Thema Eisenbahn und Modellbahn verabschiedete sich „für immer“ aus meinem Leben.

Wie lange ist „für immer“?

In meinem Fall bis 1991, also ungefähr fünf Jahre. Da erhielt ich eine Einladung zu einem großen Modultreffen des Freundeskreises Schmalspurbahn nach Bad Hersfeld. Ich lehnte zunächst ab: Nicht mehr mein Thema. Kurze Zeit später wurde die Einladung dann telefonisch erneuert. Warum ich sie akzeptierte, obwohl ich ja mit Modellbahn

„durch“ war, kann ich heute nicht mehr sagen, jedenfalls fand ich mich kurz darauf in einer großen Sporthalle in der Nähe von Bad Hersfeld wieder. Und was sah ich dort? Om-Module ohne Ende, aneinandergereiht zu einem eindrucksvollen Arrangement, darauf allerlei Triebfahrzeuge und Wagen, von deren Existenz ich nichts geahnt hatte. Meine Saat war also aufgegangen. Dieser Tag wirkte lange nach und beschäftigte fortan meine Tagträume. Schon fing es in mir an zu gummeln. Könnte ich nicht vielleicht doch wieder ...

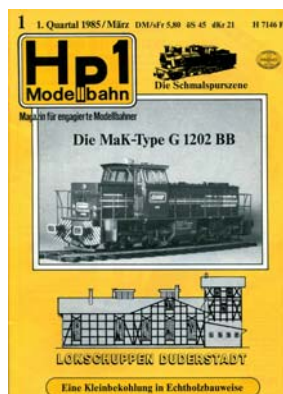
Ich glaub' es geht schon wieder los II

Ich wohnte inzwischen in einer kleinen Dreizimmerwohnung in Bremen zur Miete und hatte wirklich keinen Platz für eine Anlage. Aber vielleicht für ein bis zwei Module? Eigentlich ging es nicht. Doch die Bad Hersfelder Eindrücke ließen mich nicht wieder los.

Jetzt hätte ich mein Kaiserweg-Modul gerne zurückgehabt. Eine Anfrage beim FREMO ergab, dass es verschollen war. Schade. Aber ich könnte ja ein neues bauen. Warum eigentlich nicht? Also wieder in die Hände gespuckt.

Jetzt, Jahre später, zahlte es sich für mich aus, dass ich nicht nur FREMODul H0 begründet hatte, sondern auch FREMODul Om. Sogar zwei der genormten Endprofile fand ich noch im Keller. Ich beschloss also, ein kleines zweiteiliges Stationsmodul in dieser esoterischen Baugröße zu bauen. Was ich damit wollte? An den Modultreffen des oben genannten Freundeskreises Schmalspurbahn teilnehmen. Was sonst?

Ein bisschen mehr als einen Hp mit einer Weiche à la Kaiserweg wollte ich diesmal doch bauen, eine kleine Station vielleicht, auf der ich auch mal zuhause mit ein paar Ansatzstücken ein wenig Betrieb machen könnte. Heute staune ich über mei-



Gegen Ende meiner FREMO-„Karriere“ erschien dieses Heft von *Hp1-Modellbahn* mit Fotos und einer Bauzeichnung des Lokschuppens Duderstadt, wonach die Fa. Faller dann ihren bekannten H0-Bausatz entwickelte.



Der idyllisch aber einsam gelegene Königskrug an der Chaussee von Braunlage nach Bad Harzburg auf einer alten Ansichtskarte. Im Hintergrund der Achtermann mit seiner Hornfelskuppe. Eine Eisenbahn hat es hier nie gegeben. Eine Ortschaft auch nicht, nur Skihütten und Förstereien.
AK Slg. Jörg Kühnhold

nen damaligen blauäugigen Optimismus. Womit hätte ich denn Betrieb machen wollen, besaß ich doch noch kein einziges Om-Triebfahrzeug. Und hatte auch keinen Schimmer, woher ich eins bekommen könnte.

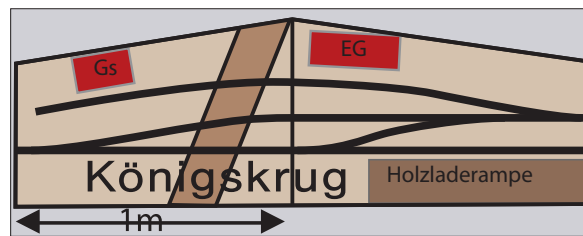
Ein neues Stättchen in Om?

Natürlich wollte ich dem Harz-Thema treu bleiben, das war einfach meins. Aber welcher Bahnhof der Schmalspurbahnen im Harz inklusive der längst stillgelegten Südharzbahn käme da in Frage? Antwort: keiner; allesamt viel zu groß. Nun war ich ja durch meine vorherigen Anlagen im Erfinden von Orten und Stationen geübt. So könnte ich es auch jetzt wieder machen.

Bei meinen zahlreichen Wanderungen im Harz ging ich häufig (und gehe ab und an noch heute) vom Gasthaus Königskrug auf den dritthöchsten Berg des Harzes, den Achtermann. Das Gasthaus Königskrug lag und liegt immer noch an der Bundesstraße 4 von Braunlage nach Bad Harzburg, schon ziemlich weit oben im Harz (750 m ü. NN). Eine Bahn hat es hier – leider und unverständlicherweise – nie gegeben, auch keine schmalspurige, ich aber setzte mich über diese schnöde Realität nassforsch hinweg und erfand den Bahnhof Königskrug inklusive Holzladerampe und Güterschuppen. Und dieser Bahnhof war so klein, dass ich ihn im Maßstab 1:45 auf zwei Modulteilern mit insgesamt 2,10 m Länge nur leicht verkürzt „nachbauen“ konnte.

Vom Kaiserweg zum Königskrug

Der so genannte Kaiserweg, ein alter Postkurierweg über den ganzen Harz, kreuzte nicht nur südlich von Braunlage die Südharzbahn, die dort die Station gleichen Namens einrichtete, sondern führte



2,10 m sollte das zweiteilige Modul Königskrug lang sein, wahrlich nicht viel im Maßstab 1:45. Mit zwei Weichen entstand eine Umfahrlänge von 65 cm und zwei weitere Weichen ermöglichten die Anlage von zwei Stumpfgleisen zu Güterschuppen und Holzverladung.

auch am erwähnten Gasthaus Königskrug vorbei. Der Gasthof selber, seit eh und je berühmt für seine riesigen Windbeutel, ist viel zu groß, um auf ein kleines Stationsmodul gestellt zu werden, da würde ich mir also etwas Eigenes einfallen lassen müssen. Aber so weit war es ja noch gar nicht.

Nachdem der grundsätzliche Entschluss einmal gefasst war, ging es mit dem realen Bau schnell voran. Die beiden 1,05 m langen Modulkästen hatten an den äußeren Enden korrekte FREMODUL Om-Profile, während die breiteren Enden nur miteinander kompatibel waren, ein zweiteiliges Modul also.

Der Gleisselbstbau in dieser Baugröße war eine Lust, der Weichenbau etwas schwieriger, zumal Karl Heinz Riefer, auch ein Mitglied des genannten Freundeskreises, die Produktion seiner Weichenbausätze eingestellt hatte. Immerhin war an Kopien seiner Weichenschablonen für Weichen mit den Abzweigwinkeln 1:5,5 und 1:6,6 ran zu kommen, die auf die entsprechenden Herzstücke aus Code-100-Schienen von NEMEC abgestimmt waren. Plötzlich war ich, der ich immer behauptet hatte, ich könne nie und nimmer eine Weiche bauen, dabei, genau das zu tun. Und mit Erfolg!

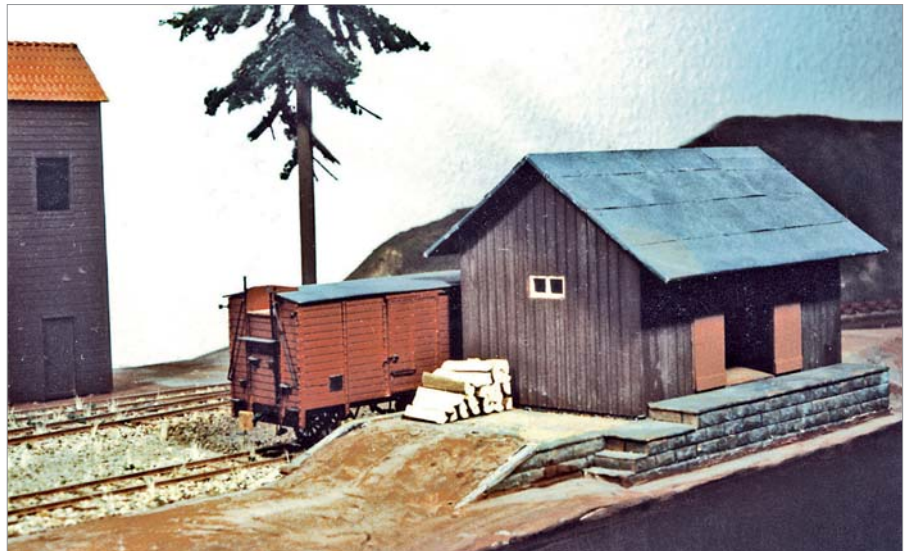


Der erste öffentliche Auftritt von Om „Nicht-Schweiz“ Mitte der Achtziger im Lokschuppen Asendorf der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen. Im Vordergrund rechts OOK vor den Anfängen seines Moduls „Kaiserweg“.



Winter 1992/93: Auf meinem Schreibtisch liegen einmal keine zu bearbeitenden Papiere, sondern eine Hälfte des im Bau befindlichen Moduls „Königskrug“. Ein gedeckter Harzquerbahnwagen aus der Produktion von Axel Hartig ist bislang das einzige Fahrzeug. Alles andere existierte noch lediglich in meiner Phantasie.

oben rechts: Das Modul Königskrug fertig gestaltet. Während der kleine Güterschuppen der Phantasie entsprungen ist, handelt es sich bei dem holzverschalteten Trafohäuschen um ein 1:45-Modell eines solchen, das tatsächlich früher am Königskrug im Harz gestanden hat.



Das mittlerweile verschwundene Trafohäuschen am Königskrug. Das links hervorspitzen Achtermannshäuschen steht aber heute noch an der B 4.

Ein kleiner Freelance-Güterschuppen und ein Trafohäuschen entstanden im Selbstbau. Bald konnte ich mit meinem *Königskrug* bei den Modultreffen des Freundeskreises Schmalspurbahn aufkreuzen. Der traf sich zu jener Zeit zweimal im Jahr in einem Schullandheim in der so genannten Hasenheide* in der Nähe von Celle. Dorthin reiste ich also zu wiederholten Malen mit meinem Om-Modul. Diese Treffen waren insofern interessant, als dort auch Fahrplanbetrieb gemacht wurde und mit Selectrix auch schon ein digitales Mehrzugsystem Einzug gehalten hatte.

Im FKSB, wie der Freundeskreis sich abkürzte, gab es eine größere Zahl von begnadeten und fleißigen Fahrzeugselbstbauern, allen voran Holger Jeworowski aus Kiel, der die Szene auch mit allerlei Messingguss-Bauteilen belieferte. Einer von ihnen wohnte jedoch, wie sich herausstellte, ganz in meiner Nähe: Wilfried Link aus Achim. Er war so ziemlich der Einzige, der einen Henke-Ts5-Bausatz aus Messing so perfekt zusammenbauen konnte, dass die fünfachsige gefederte Maschine wie geschmiert lief. Der gelernte und versierte Feinmechaniker nahm mich unter seine Fittiche und bot sich an, mit mir zusammen zwei Triebwagen der Südharzbahn in Baugröße Om zu bauen, er die Fahrwerke, ich die Wagenkästen. Über dieses Projekt wird im Kapitel über die BAE I und besonders im Fahrzeugkapitel noch ausführlich berichtet werden. Jetzt war ich also wirklich Null-Emmer, eine Vision war wahr geworden.

Noch ein Blatt, aber nicht vorm Mund

Der FKSB hatte auch, wie es sich gehört, eine Vereinspostille, genannt *Der Postwagen*, deren Redakteure häufiger wechselten. Nun haben Vereine ja

*Nicht zu verwechseln mit dem Gewerbegebiet in Fürstenfeldbruck, in dem die Fa. VGB „residiert“.

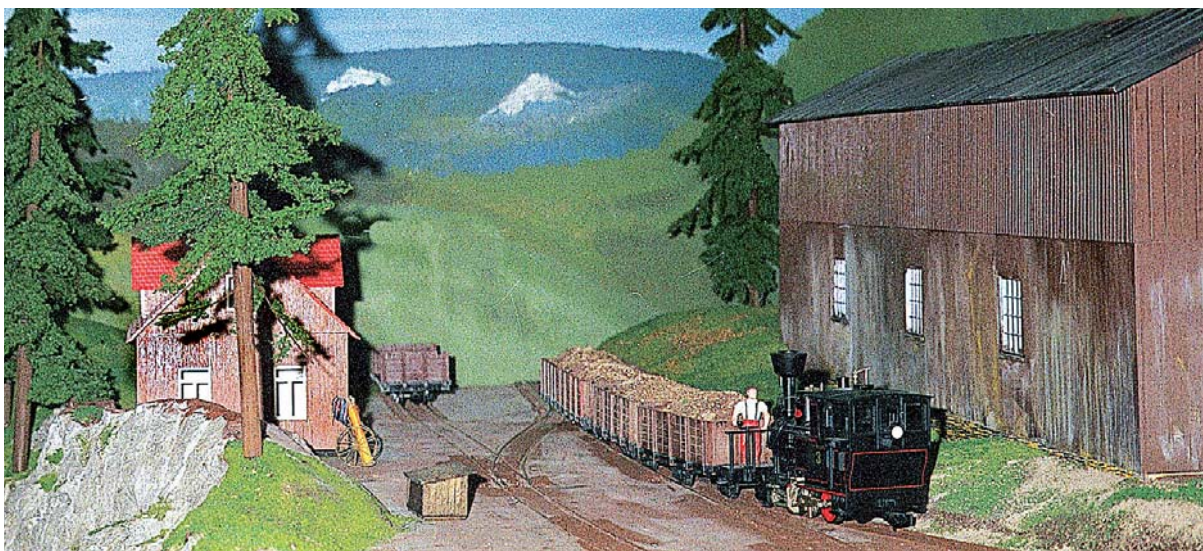
bekanntlich eine Halbwertzeit, auch der FKSB zerfiel eines Tages in zwei Untergruppierungen, der *Postwagen* fuhr dabei gegen den Prellbock. (Nur der Mittelpuffer blieb heil.)

Da nahm ich beim finalen Treffen in der Hasenheide Herbert Fackeldey, den ich im FKSB kennen und schätzen gelernt hatte, auch weil er sehr viel Gutes zum *Postwagen* beigesteuert hatte, zur Seite und fragte ihn, ob er nicht Lust habe, mit mir zusammen ein unabhängiges Blatt für die Schmalspurszene zu machen. Er überlegte nicht lange und sagte ja. Das war die Geburtsstunde des *Mittelpuffer*, meiner dritten (und letzten) Zeitschrift. Gemeinsam brachten Herbert und ich zwischen Herbst 1993 und Herbst 2006 insgesamt 48 Ausgaben dieser Zeitschrift heraus und versorgten die Schmalspurszene mit Informationen, Reportagen, Bauzeichnungen und Anleitungen. Der inhaltliche Schwerpunkt lag eindeutig auf Om und Oe.

Die MP-Redaktion, also Herbert und ich, redigierte nicht nur, sondern baute auch eine Redaktionsanlage, die so genannte Pyritbahn (Abbildungen auf der rechten Seite), die auf vielen Messen und Ausstellungen für die Zeitschrift und das Thema Schmalspur warb. In meinem blauen Anlagenplanungsbuch (MIBA-Verlag) ist die Oe-Kleinanlage (1,20 x 2,20 m), die einen sehr realistischen Betriebsablauf hatte, ausführlich beschrieben.

Der Weg ist wichtig, aber das Ziel ist das Ziel

Das Engagement für den Mittelpuffer bewirkte allerdings, dass ich der Modell-Schmalspurbahn verhaftet blieb, was für mich persönlich Spur Om bedeutete. Nichts anderes kam mehr ins Haus. Nicht, dass ich das heute bereuen würde. Nichts wäre falscher als das. Im Gegenteil, das war eine der besten Entscheidungen in meinem Leben. Auf diese Weise bin ich nicht nur Om sondern auch dem Thema Harz treu geblieben. Bis heute.



Die nur 1,20 x 2,20 m „große“ Pyritbahn-Anlage war auf vielen Ausstellungen zu sehen und demonstrierte, dass man auf einer Kleinanlage richtigen Betrieb machen kann.

Es ist ja bekannt, dass viele Modellbahner häufiger die Spur, die Baugröße und/oder das Thema wechseln. Das gilt als normal. Auch ich habe, wie in diesem Kapitel deutlich wurde, häufiger die Spur und das Thema gewechselt. Dennoch ist es bei mir ein wenig anders. Da gibt es eindeutig eine Entwicklung auf ein Ziel hin, ein Ziel, das es – vage im Hinterkopf – schon recht früh gegeben hatte. Schließlich hatte ich ja den *Model Railroader* schon seit dem achtzehnten Lebensjahr bezogen und war von dem Gedanken beseelt, wenigstens etwas von dem dort Gelernten irgendwie umzusetzen.

Die unvollendete Mittelharz-Bahn in der Baugröße H0m war ein Versuch, den dritten Schritt vor dem ersten zu tun, bevor die Zeit dafür reif war. Es mussten erst die modellbahnerischen Lehr- und Wanderjahre absolviert werden, während derer ich auf allerlei Umwegen mich dennoch dem Ziel näherte, einmal eine richtig große, von mehreren Personen zu betreibende Modelleisenbahnanlage zu besitzen, auf der ein Betrieb analog dem des Vorbildes stattfinden kann. Anders ausgedrückt: ich wollte, wie schon ein Jahr nach meiner Geburt von Frank Ellison postuliert, Regisseur eines Theaterstücks sein, dessen Schauspieler die Züge sind und dessen Bühne die Anlage ist, der Harz die Kulisse und der Fahrplan das Skript.

Einmal Harz – immer (wieder) Harz

Das Thema Harz war schon bei der H0m-Anlage in meinen Zwanzigern ansatzweise versucht worden, am deutlichsten ausgedrückt durch das selbstgebaute Modell des Empfangsgebäudes Walkenried der Südharzbahn.

Andere Themen und Spuren wurden ventiliert und probiert, aber mit dem Modul *Kaiserweg* war ich zu meinem eigentlichen Thema zurückgekehrt: dem Harz. Das scheint irgendein Heimatding bei mir zu sein. Na ja, kein Wunder, schließlich habe ich dort

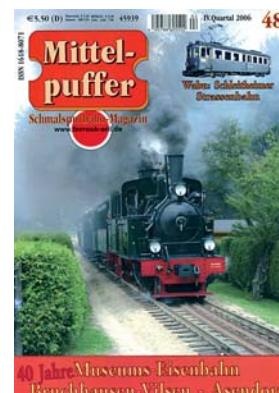


Der allererste Auftritt war bei der Rail 98 in s'Hertogenbosch (NL), hier eine Aufnahme der deutsch-niederländischen Stammmannschaft. Dass der gewählte Slogan „Das können Sie auch“ auf Niederländisch auf OOK endet, ist purer Zufall.

auch entscheidende Jahre meiner Jugend verlebte. Königskrug war dann die logische nächste Stufe und dann, ja, dann entstand zuerst in meinem Kopf und schließlich auch nach und nach in der Realität eine Meterspurbahn quer durch den Oberharz, die eine betriebliche und verkehrliche Ergänzung des realen Harzer Meterspurnetzes sein sollte: die BAE.



Die erste Ausgabe des Mittelpuffer wurde noch im Copyshop vervielfältigt (Anfangsauslage 20 Exemplare, mehrere Nachdrucke). Doch bald zog der Offsetdruck ein, erst nur Schwarz-Weiß, später auch in Farbe, die Auflage überstieg zeitweise die Zahl 2500.



Die Schlusscheibe versinnbildlicht es schon: Mit der Ausgabe 48 war Schluss mit der Mittelpuffer-Herrlichkeit, für viele Freunde der Schmalspur etwas plötzlich und sehr bedauerlich.

Thema und Konzeption

Alles hat ein Ende, nur die BAE hat drei

Eine der drei realen Meterspurbahnen des Harzes nachzubauen wäre gewiss reizvoll, aber kaum zu schaffen. Leichter ist es, eine neue Bahn hinzuzuerfinden, die das Netz in logischer und stimmiger Weise ergänzt.

Mein Modul *Königskrug* mitten in einem langen Om-Arrangement zu sehen und Zeuge zu werden, wie die vielfältigsten Züge drüber fahren und zum Teil dort auch rangierten, das war schon ein tolles Erlebnis. Und doch war es nicht *das*. Da begegnete eine kleine Diesellok

von der Insel Wangerooge schon mal einem vierachsigen Triebwagen der Bahn Zell-Todtnau im Schwarzwald. Das konnte nicht anders sein bei einem temporär zusammengestellten Modularrangement, aber mich befriedigte das nicht auf Dauer. Mein Traum war, diese Station Königskrug als Teil einer Harzer Anlage zu erleben, auf der auch reinrassige Harzer Züge verkehren. Aber ich hatte ja in meiner Mietwohnung keinen Platz für eine Anlage.

So dachte ich, bis ich eines Tages in den Keller gehen musste, um ein paar Flaschen Wein

Das ist Harzer Schmalspur:
Eine Harzquerbahn-Mallet
stürmt mit ihrem Sonderzug
am ehemaligen Hp Goethe-
weg vorbei auf 33‰
Steigung dem Brocken zu.
Foto: J. Steimecke



hochzuholen. Da stand ich in dem vollgerümpelten, schwach erleuchteten kleinen Raum, der mir als Mieter zugeteilt war, und sah mich um. Hier vielleicht?

Ich fand einen Zollstock und maß. Das war nicht ganz einfach, weil keine Wand ganz frei war und auch auf dem Fußboden der Zollstock nirgends von Wand zu Wand zu legen war. Nach einiger Herumräumerei wusste ich die Raummaße aber doch: 2,72 x 4,75 m war der Kellerraum groß, für eine Anlage im 0-Maßstab nun wirklich nicht viel. Da ich noch keinen Computer besaß, zeichnete ich die Raummaße auf Millimeterpapier und fing an, mit Zirkel und Lineal Gleise in das Viereck hineinzuzeichnen. Was genau dabei am Ende herausgekommen ist, steht im nächsten Kapitel. Entscheidend ist, dass etwas Baubares herausgekommen ist, sodass ich fortan mit der Gewissheit herumliefe: Ich werde in meinem Keller eine kleine Om-Anlage bauen. Nach Harzer Vorbild, was sonst.

Wo geht's lang?

Jetzt ging es zunächst einmal darum, wie ich diese Bahn definieren wollte, wo genau im Harz sie verkehren sollte. Das mag manchem Leser keine gewohnte Fragestellung sein, wer aber das vorherige Kapitel genau gelesen hat, wird verstehen, dass es auf jeden Fall *meine* Fragestellung war und sein musste.

In meinem Anlagenplanungsbuch* habe ich in einem Kapitel die Frage „Was macht eine gute Anlage aus?“ mit folgender Auflistung beantwortet:

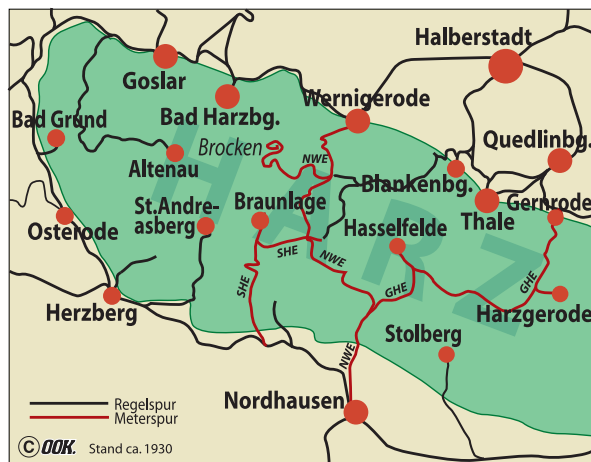
- Identität,
- Aufgabe und Funktion,
- Betriebliche Konzeption,
- Realismus und Glaubwürdigkeit
- Atmosphäre.

Logischerweise galten diese Kriterien auch für mein damaliges Unterfangen, auch wenn ich das Buch noch lange nicht geschrieben hatte.

Der Punkt „Identität“ hat noch diverse Unterpunkte, der erste und wichtigste heißt: Geografische Situierung. Und darum geht es hier.

Idealvorbild Südharzbahn

Als ich in den Sechzigern im Harz lebte und erstmals mit Harzer Meterspur in Kontakt kam, war Deutschland noch geteilt, die einzige für mich erreichbare Bahn war die Südharzbahn (SHE), die von Walkenried nach Braunlage verkehrte; der Ast nach Tanne war durch die innerdeutsche Grenze abgetrennt. Und die Harzquer- und Brockenbahn, das war eher ein Mythos denn eine Realität. Man hörte und las hier und da etwas von großen Mallokomotiven und langen Schmalspurzügen, die



Nur wenige regelspurige Stichbahnen erschlossen den Harz. Und bis auf eine, die Rübelsandbahn, sind auch alle wieder verschwunden. Ohne die drei ein Netz bildenden meterspurigen Bahnen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn und Südharzbahn wäre der Harz eine Verkehrswüste gewesen. Aber auch dieses Netz ließ noch viele Lücken.



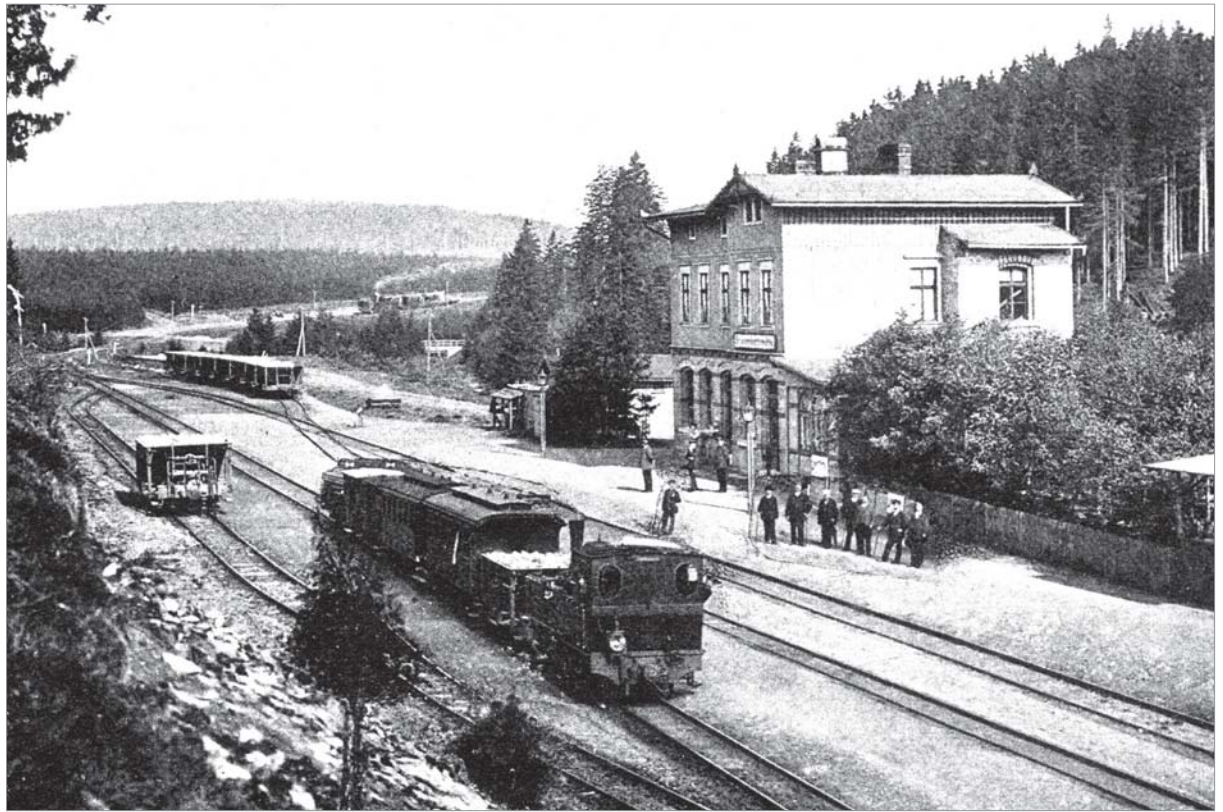
Die innerdeutsche Grenze hatte die SHE-Strecke nach Tanne durchgeschnitten, sodass sie nach dem Krieg nicht mehr betrieben werden konnte, während die „Haupt“-Strecke von Walkenried nach Braunlage noch bis 1963 in Betrieb war.

Tag für Tag über den Harz dampften, aber das war alles sehr weit weg und unzugänglich.

Mein erstes Om-Modul war „Kaiserweg“ gewesen, eine kleine Station der Südharzbahn. Ich hatte auch schon in jungen Jahren das Empfangsgebäude von Wieda aufgemessen und vorgehabt, davon ein Modell zu bauen. Jetzt, wo ich eine Anlage nach Harzer Vorbild bauen wollte, wenn auch eine

*Anlagen-Planung für vorbildgerechten Modellbahn-Betrieb, erschienen im MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Zwei klassische Motive von der Südharzbahn. Trennungsbahnhof Brunnenbachmühle mit einem gemischten Zug nach Walkenried, dahinter beladene Schotterwagen und ganz im Hintergrund der nachfolgende Zug von Braunlage, für den das Einfahrtsignal schon Freie Fahrt zeigt. AK Slg: Marco Staartjes.



Der solo fahrende T 02, ein von der SHE selbst gebautes Unikat, hält an der einsam im Walde gelegenen Station Stöberhai, die noch heute (ohne Bahn) eine beliebte Ausflugsgaststätte ist. Foto: Detlev Luckmann



kleine, war die Südharzbahn selbstverständlich die Vorbildbahn par excellence. Und doch nahm ich sie nicht als Vorbild. Wieso eigentlich nicht?

Zu schön, um machbar zu sein

Eine ganz bestimmte Bahn oder Strecke nachzubauen, gilt gemeinhin als Königsweg der Modellbahnerei. Relativ wenige wagen sich da heran, falls sie es überhaupt je vorgehabt haben. Auch ich hätte am liebsten die Südharzbahn – oder Teile davon – als Anlage nachgestaltet. Da wäre zum Beispiel der Abzweigbahnhof Brunnenbachsmühle gewesen (Abb. linke Seite oben), der mich unerhört gereizt hätte. Dort trennte sich die von Braunlage kommende Strecke in den Ast nach Walkenried und den nach Tanne. An der Walkenrieder Strecke kam als nächstes Kaiserweg, also eh mein Gebiet, den Rest dahinter hätte man, genauso wie die Tanner Strecke, als Fiddleyard darstellen können. Ich könnte noch einige weitere Abschnitte der SHE beschreiben, die sich bestens als Vorlage für eine Anlage geeignet hätten.

Aber die SHE war nicht die Reichs- oder Bundesbahn, von ihr konnte man im Modellbahnladen kein einziges Fahrzeug kaufen. In keiner Baugröße. Das eine oder andere als Selbst- oder Umbauprojekt war denkbar, aber die Dampfloks der SHE (drei verschiedene Mallets) nachzubauen war jenseits meiner Möglichkeiten. Diese Überlegung war es, die schließlich den Ausschlag gab, nicht die Südharzbahn nachzubauen, sondern eine passende Bahn zu erfinden, ganz so wie ich es im Kasten „prototype freelancing“ in meinem Anlagenplanungsbuch beschrieben und erklärt habe.

Wer nicht findet, erfindet

Beim Betrachten der Karte S. 27 springt ins Auge, dass es im Oberharz selbst zu Zeiten der größten Bahnnetzausdehnung noch viele Bahnlücken gab. Da könnte man eine Ergänzung planen von Braunlage nach Altenau oder von St. Andreasberg nach Bad Harzburg oder, oder, oder. Der Möglichkeiten wären einige. Mir war insbesondere eine ganz markante Lücke aufgefallen, nämlich die zwischen den beiden wichtigsten Touristenorten des Oberharzes, Braunlage und St. Andreasberg. Die Orte liegen beide etwa auf 600 m über dem Meer und nur 5,5 km (Luftlinie) auseinander. Eigentlich unglaublich, dass da nie eine Eisenbahn gebaut wurde, um sie zu verbinden.

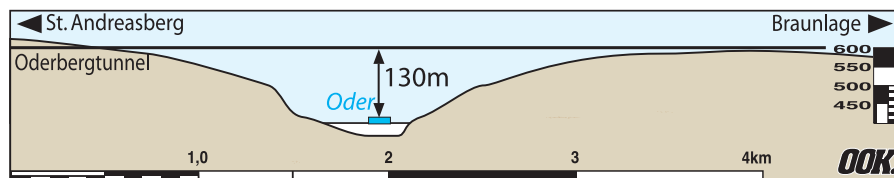
Nun, die Erklärung findet sich in Winfried Dörners Buch *Die Südharz-Eisenbahn* (Hrsg. Museumsgesellschaft Braunlage e.V.). Er dokumentiert darin diverse nicht ausgeführte Bahnprojekte auf dem Oberharz, darunter eine 1914 beantragte Verlängerung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn von Elbingerode über Braunlage und St. Andreasberg nach Sieber und weiter nach Herzberg. Die Trasse wies zahlreiche kürzere und längere

Tunnel auf sowie diverse Brücken und Viadukte, darunter auch die Querung des Odertales knapp einen halben Kilometer südlich der Gaststätte Rinderstall.

Wenn man sich die kleine Grafik unten mit dem Querschnitt durch das Odertal anschaut, wird klar, dass das bekannte 65 m hohe Landwasserviadukt der Rhätischen Bahn bei Filisur gegen diese doppelt so hohe Brücke, wäre sie ausgeführt worden, recht bescheiden ausgesehen hätte. Selbst die berühmte riesige Göltzschtalbrücke im Vogtland mit 78 m Höhe wäre weit abgeschlagen auf Platz zwei gelandet. Dennoch war dies ein durchaus ernst gemeintes und ernst zu nehmendes Projekt der honorigen Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Die Suche nach dem Ei des Kolumbus

Wie viele andere Bahnbauprojekte jener Zeit machte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges auch dieses zunichte. Wie ich schon im vorigen Kapitel schrieb, ist der „Nachbau“ nicht ausgeführter Bahnprojekte eine interessante Herausforderung für Modelleisenbahner. Nun wäre es natürlich eine tolle Idee gewesen, diese nicht realisierte Bahnlinie, zumindest den Abschnitt Braunlage–St. Andreasberg, als Meterspurbahn im Maßstab 1:45, also in 0m auszuführen. Die riesige Brücke über das Odertal wäre mit ihrer Höhe von fast drei Metern gewiss ein monumentaler Blickfang ohnegleichen gewesen.



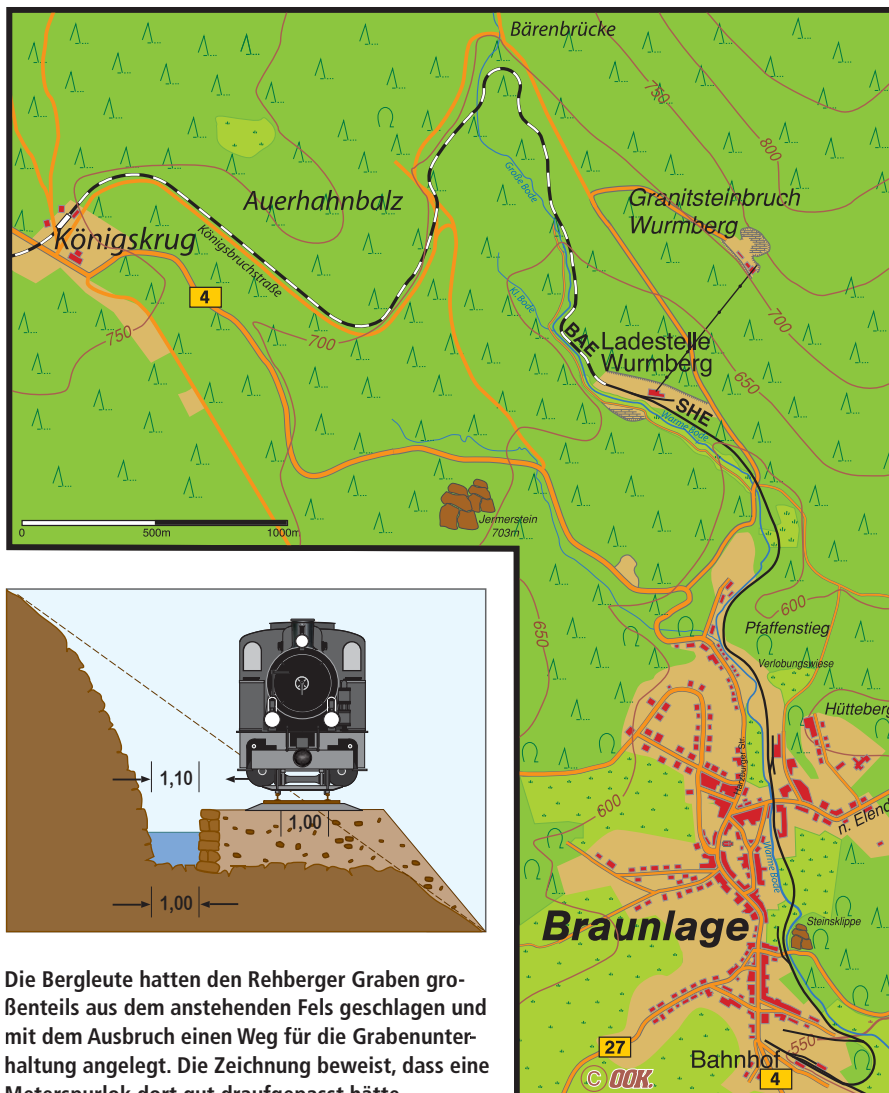
Querschnitt durch das Odertal südlich des Rinderstalls mit vorgesehener Trasse der HBE in ca. 600 m Meereshöhe. Eine Brücke hätte 130 m hoch und ca. 2 km lang sein müssen.

Zum Glück war mir dieses Projekt damals, als ich über meine erste 0m-Anlage nachdachte, noch nicht bekannt, sonst wäre die Versuchung sicher groß gewesen. Dennoch blieb ich an der Frage hängen, wie man von Braunlage nach St. Andreasberg eine Bahn bauen könnte. Als intensiver Harzwanderer habe ich natürlich alle gängigen Karten des Oberharzes, auch Messtischblätter mit Höhenlinien, die studierte ich wieder und wieder auf der Suche nach einer technisch möglichen und gleichzeitig glaubhaften Trassierung. Die Querung des tief eingeschnittenen Odertals war das Hauptproblem.

Rauf oder runter, was ist besser?

Die entscheidende Idee kam mir jedoch nicht beim Studium der Karten, sondern des Fahrplans der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig, die auch eine Linie von Braunlage nach St. Andreasberg

Die KVG-Busse machen es vor: Um von Braunlage nach St. Andreasberg (beide ca. 600 m hoch) zu fahren, muss man entweder hinunter auf 430 m (Oderhaus) oder hinauf auf 825 m (Passhöhe südlich Sonnenberg).



Die Bergleute hatten den Rehberger Graben größtenteils aus dem anstehenden Fels geschlagen und mit dem Ausbruch einen Weg für die Grabenunterhaltung angelegt. Die Zeichnung beweist, dass eine Meterspurlokomotive dort gut draufgepasst hätte.

betreibt. Und zwar in zwei Varianten. Die Busse fahren abwechselnd über Oderhaus und Oderteich (s. Karte links).

An der Bergvariante über Oderteich liegt das Gasthaus Königs-krug direkt an der Bundes- (früher Reichs-)straße 4 nach Bad Harzburg. Königs-krug, Königs-krug, da war doch was? Genau, ich hatte ja aus irgendeinem Grund, den ich nicht mehr erinnere, mein seinerzeitiges Omnibus-Stationchen *Königs-krug* genannt. Nicht nur deswegen fand ich die Variante über den Oderteich interessanter als die über das tief gelegene Oderhaus.

Die Straße quert das Odertal, indem sie auf der Krone des Sperrdammes des Oderteichs verläuft. Diesen Damm hatten St. Andreasberger Bergleute Anfang des 18. Jahrhunderts erbaut, um Aufschlagwasser für ihre Gruben aufzustauen. Und sie bauten ihn so massiv aus großen Granitblöcken, dass es keine Probleme bereitet, wenn heute schwere LKWs darüber hinwegdonnern. Das brachte mich auf die Idee, auch die Züge meiner geplanten Meterspurbahn virtuell über diesen Damm rollen zu lassen. Mitten auf der Straße. Was dem einen recht ist, ist dem anderen billig.

Die Frage der Oderquerung war somit – zumindest auf dem Papier – gelöst, aber in St. Andreasberg war ich damit noch nicht. Von Sonnenberg aus steigt die Straße nämlich nochmal fast hundert Meter, bevor sie sich auf die 600 m absenkt, auf denen St. Andreasberg liegt. Keine verlockende Trasse für eine Bahn. Da müsste man jede Menge Längenerweiterungen einbauen, die teuer und beim Betrieb zeitraubend wären.

Das Bessere ist des Guten Feind

Ich fand eine bessere Möglichkeit: Die schon erwähnten St. Andreasberger Bergleute mussten das durch ihren Staudamm im Oderteich aufgestaute Wasser ja irgendwie zu ihren Gruben leiten und bauten daher den so genannten Rehberger Graben, der die Jordanshöhe unmittelbar vor St. Andreasberg in einem Tunnel durchfließt. Das gleichmäßige Gefälle des Grabens war auch von einer Bahn ohne Weiteres zu bewältigen. Die Forststraße, die heute parallel zum Rehberger Graben verläuft, wurde in meiner Phantasie zu einer Eisenbahntrasse (Abb. ganz links). Und natürlich musste parallel zum Tunnel des Rehberger Grabens eine für die Bahn geschlagen werden; in meiner Phantasie gar kein Problem.

Ein anderes Trassierungsproblem war der beträchtliche Höhenunterschied zwischen Braunschweig

In ein Messtischblatt eingezeichnet die technisch mögliche Trassierung der BAE zwischen Braunschweig und Königs-krug. Das Tal der großen Bode muss bis zur Bärenbrücke auszufahren werden, um die Steigung von 33‰ nicht zu überschreiten. Von Braunschweig bis zur Ladestelle Wurmberg fuhr in der Realität die Südharz-bahn, ab dort schließt die fiktive BAE an. Kartenstand (SHE und Straßen) ca. 1936.

(600 m) und Königskrug (755 m) auf relativ kurze Entfernung. Hier würde es auf jeden Fall Längsentwicklungen geben müssen, aber das sind Feintarierungsprobleme, auf die ich zu gegebener Zeit eingehen werde. Jetzt war zunächst einmal wichtig, dass ich (mir selber) nachgewiesen hatte, dass die Trassierung einer Meterspurbahn von Braunlage nach St. Andreasberg mit vernünftigen, technisch machbaren Parametern möglich war. Diese Erkenntnis fand am 30. April 1991 statt und war die Geburtssekunde der *Braunlage-Andreasberger Eisenbahn* und des Kürzels BAE.

Das war wirklich ein Durchbruch, der Punkt „geographische Situierung“ konnte somit als abgehakt gelten. Ab jetzt konnte ich mir konkret Gedanken machen, wie ich mein *Königskrug* in meinem kleinen Keller in eine wie auch immer konfigurierte BAE einbauen könnte.

So schnell schießen die Preußen nicht

Nun bin ich natürlich nicht wenige Sekunden nach diesem Durchbruch und Beschluss in den Keller gerannt und habe angefangen zu bauen. Ich gehöre ja zu den Preußen, die bekanntlich nicht so schnell schießen. Spontaneität will gut überlegt sein, sagt das Sprichwort. Aber eine andere wesentlich wichtigere Weisheit lautet: Wenn du etwas in deinem Leben verändern willst, fang' sofort damit an. Deswegen füllte ich noch am gleichen Tag eine Sperrmüllanforderungskarte aus und brachte sie zum Briefkasten. Und am nächsten Tag ging ich hinunter in den Keller und fing an, zu sortieren, was raus konnte und raus musste. Ziemlich viel, um nicht zu sagen das Meiste.

Das Stättchen *Königskrug* stand jedoch weiterhin in meinem Arbeitszimmer in zwei Teilen an der Wand und wartete auf den großen Tag. In der Zwischenzeit nahm ich wieder und wieder Gelegenheit, auf Millimeterpapier ein Rechteck von 13,6 x 23,75 cm (2,72 m x 4,75 m im Maßstab 1:20) zu zeichnen und innerhalb dieses Gevierts mit dem Zirkel allerlei Kreisbögen, Halb- und Viertelkreise aufs Papier zu bringen, um einen brauchbaren Gleisplan für den Keller zu konstruieren.

Zum Glück habe ich nicht die schlechte Angewohnheit, nicht mehr benötigtes Papier zusammenzuknüllen, wie das mein Großvater immer gemacht hat, sonst wäre mein Papierkorb schnell voll gewesen. Da ich die Blätter mit Planentwürfen, die ich verwarf, ungeknüllt in die Tonne beförderte, passten ziemlich viele hinein, ich weiß nicht wie viele es am Ende waren, bis endlich, endlich der definitive Plan da war, von dem ich wusste: der isses, so führe ich es aus.

Ach, mir ist so feierlich zumute

Nun war ich ja kein Anfänger im Bau von Anlagen, dennoch hatte ich, als ich die beiden Teile von *Königskrug* hinunter in den Keller trug, ein



Fast die gleiche Karte wie auf der linken Seite, doch statt der zwei alternativen Busverbindungen zwischen Braunlage und St. Andreasberg jetzt die korrekt trassierte BAE. Die erste Hälfte davon sollte mit der Kellieranlage realisiert werden.

ganz besonderes Gefühl. Mir war irgendwie richtig feierlich zumute, als begänne ein neuer Lebensabschnitt. Ich wusste, dass ich bei meinem definitiven Thema und meiner definitiven Baugröße angekommen war. Alles Bisherige, alle Module und Anlagen, war Trainingsmaterial gewesen, Fingerübungen, um dies und das anzutesten und herauszufinden, was ich wirklich will und um meine Fähigkeiten zu entwickeln. Nun konnte es los gehen. Im nächsten Kapitel wird daher ausführlich über die BAE-Anlage in dem 13 qm Kellerraum in Bremen gesprochen werden. Später bekam sie den Namen BAE I, zu jener Zeit sprach ich aber immer von der „Interimsanlage“. Denn dass es irgendwann einmal eine größere definitive Braunlage-Andreasberger Eisenbahn geben sollte, davon war ich absolut überzeugt.



Noch heute fließt das Wasser aus dem Oderteich durch den Rehberger Graben nach Andreasberg, allerdings nicht mehr als Grubenaufschlagwasser, sondern zum Antrieb von Turbinen. Die Forststraße neben dem Graben könnte doch genauso gut eine Bahntrasse sein, oder?



Im oberen Tal der Sieber, dem Großen Sonnentäl, stand bis vor einigen Jahrzehnten das Forsthaus Schluff, eine bekannte Ausflugsgaststätte, zu der auch eine Rinderherde gehörte. Einen Ort gab es hier nicht.
AK Slg. J. Kühnhold

Die Gedanken eilen der Realität weit voraus

Eigentlich könnte das Thema Konzeption hier zu Ende sein, ist es aber nicht. Noch während ich am Plan der BAE I feilte und auch während des Baus, dachte ich darüber nach, wie wohl eine BAE II aussehen könnte. Die Antwort war nicht so schwer zu finden: sie würde die ganze Strecke von Braunlage bis St. Andreasberg darstellen, in welcher Form auch immer. Mögliche Unterwegsstationen wären außer Königskrug und Sonnenberg noch Oderteich und Rehberger Grabenhaus. Als ich mir dann ausmalte, was für ein Betrieb auf dieser Strecke laufen würde, welche Güter da zu befördern wären, dämmerte mir, dass das so wahnsinnig viel nicht sein könnte und dass mir das wohl auf Dauer zu wenig sein würde. Eine BAE II musste mehr beinhalten! Damit war ich wieder an der Stelle, wo ich zu Anfang dieses Kapitels war: Wo geht's lang? Wo kann es noch langgehen? Schließlich gab es ja, wie wir auf der Karte S. 27 gesehen haben, noch recht viele Lücken im Harzer Bahnnetz.

Eines Tages fiel mir ein, dass ich in jungen Jahren einmal mit meiner Mutter von Herzberg aus über Sieber in den Oberharz gefahren war. Damals war

Das Forsthaus ist heute weg, aber die kleine Brücke über die Sieber, die auf der Ansichtskarte oben zu sehen ist, gibt es noch, wenn auch erkennbar baufällig. Eine Vorlage für die BAE?



das schmale Sträßchen durch das obere Siebertal, genannt Großes Sonnentäl, noch für den Kfz-Verkehr frei. Wir waren dann nur ein paar Kilometer westlich von Sonnenberg auf der Harzhochstraße herausgekommen. Und das brachte mich auf eine Idee: Von Sonnenberg könnte die BAE eine Zweiglinie hinunter nach Sieber „bauen“ und dann an die kurze regelspurige Industriebahn von Siebertal nach Herzberg anschließen. Das ergäbe dann eine weitere meterspurige Harzquerung.

Guten Appetit im Forsthaus Schluff

Eine Strecke von Sonnenberg nach Sieber wäre gewiss eine touristische Attraktion, aber wirtschaftlich nicht so besonders interessant, denn das ganze Siebertal oberhalb von Sieber ist und war auch früher praktisch menschenleer. Kein Ort weit und breit. Einziger Außenposten der Zivilisation war das Forsthaus Schluff. Das war wohl ein größerer Komplex mit Stallungen und einer Gaststätte, hier lebte jedoch kaum mehr als vielleicht ein Dutzend Menschen. Ob die je mit der Bahn fahren würden, war schon eine Frage. Aber natürlich würden Touristen hier aussteigen, um den berühmten hausgemachten Kuchen des Forsthauses zu genießen und von dort aus weiter zu wandern, nach Stieglitzhecke hinauf, zur Mönchskappenklippe oder zur Hanskühnenburg.

Münchhausen wäre blass geworden

Ich hatte mir die Freiheit genommen, eine Eisenbahn zu erfinden, die es zwar nie gegeben hat, die es aber gut und gerne gegeben haben könnte. Wenn ich aber nun schon einmal am Lügen und Erlügen war, konnte ich doch einen drauf setzen und gleich noch einen Ort dazuerfinden, wo nie einer war. Am Forsthaus Schluff zum Beispiel. Wovon würden die Leute dort gelebt haben, außer natürlich von der Forstwirtschaft? Da möchte ich einmal eine Passage aus dem Buch „Historischer Bergbau im Harz“ von W. Ließmann* zitieren:

Das Siebertal mit seiner Umgebung gehört nach Meinung vieler Harzkennner mit Abstand zu den schönsten und ursprünglichsten Landschaften des Südwestharzes. Neben einer reizvollen Natur laden zahlreiche, oft versteckt liegende Zeugnisse einer jahrhundertlangen Montangeschichte zu interessanten Exkursionen ein. (S. 219)

Dass in dieser Gegend schon früh Eisenerz gefördert wurde, besagt schon der Name Eisensteinsberg, wie der Bergrücken östlich der Sieber heißt. Und deshalb gab es im Tal der Sieber auch Eisenhütten, die größte war wohl die so genannte Steinrenner Eisenhütte etwas südlich des Forsthauses Schluff. Aber lesen wir weiter bei Ließmann:

* Wilfried Ließmann: „Historischer Bergbau im Harz“, 337 Seiten, Springer Verlag 1997

Jedem montangeschichtlich interessierten Besucher kann ein Abstecher in das Gebiet um das ehemalige Forsthaus Schluff (1974 abgerissen) nur empfohlen werden. ... Rechts der Straße, etwa 200 m unterhalb des einstigen Forsthauses, liegt auf der Wiese die überwachsene Halde der Hütte Schwarze Schluff (S. 223).

Diese Hütte wurde, wie wir weiterlesen können, im Dreißigjährigen Krieg zerstört, verdammt lange her, aber was kümmert's mich?

In meiner Phantasie war die Hütte jedenfalls noch bis zum Zweiten Weltkrieg in Funktion und wurde – der Leser ahnt es schon – durch die BAE bedient. Und natürlich braucht es dazu einen Ort, in dem all die Hüttenarbeiter und Bergleute wohnen können.

Jetzt kommt's raus: Die verfemte Epoche

„Bis zum Zweiten Weltkrieg“, hieß es oben, war die Hütte in Betrieb und von der BAE bedient. Damit ist gesagt, dass die BAE in der Zeit vor dem Kriege dargestellt wird, also im Deutschen Reich mit der Ordnungsnummer 3. Darf man das?

Ich weiß, dass es militante Ideologen gibt, die die Frage mit einem kategorischen „Nein“ beantworten. Andererseits sehe ich auf allen Modellbauausstellungen Wehrmachtspanzer durch die Sandberge rollen, und Soldaten in Wehrmachtsuniform kann man in diversen Maßstäben kaufen. Damit habe ich, ehrlich gesagt, auch so meine Schwierigkeiten. Aber deswegen auf die Darstellung der interessantesten Epoche der Harzer Schmalspurbahnen verzichten? Nein, das will ich nicht.

Die BAE ist eine Fiktion, ihre verkehrliche Einbindung auch, da erlaube ich mir auch die historische Fiktion einer abgelegenen Gegend, in der das braune Unwesen noch nicht angekommen ist: keine Hakenkreuze oder sonstige Hoheitssymbole oder Uniformen. Einen einzigen konkreten Beleg gibt es auf der Anlage: Der rote Briefkasten am Dorfkaufhaus in Schluff (s. Abb. oben rechts) verrät dem Kundigen eindeutig die Epoche. Das war's dann aber auch.

Wieda geklont

Da, wie erwähnt, meine eigentliche Lieblingsbahn die Südharzbahn war, erfand ich kurzerhand ein Abbild einer dortigen Situation: Das Straßendorf Wieda mit den Stationen Wieda und Wiedaerhütte fand sich plötzlich geklont im Siebertal als Schluff mit den Stationen Schluff und Schluffterhütte wieder. Durch diesen aberwitzigen Schachzug im Stile eines Lügenbarons hatte ich meiner Strecke nach Sieber wirtschaftliche und verkehrstechnische Bedeutung verschafft. Umso lohnender schien es, die Strecke auch zu bauen. Aber wann und wo? Nun, über den Bau der BAE II gibt es ein besonderes Kapitel, da soll hier nichts vorweggenommen werden. Hier geht es weiterhin um das Thema Konzeption.

Was fährt hier von wo nach wo, und wenn ja, wieviele?

Betrachten wir zunächst den Personenverkehr. Der ist wiederum zu unterteilen in den touristischen und den nichttouristischen Teil. Nichttouristisch sind Reisen zur Arbeit, zu Behörden, zum Einkauf. Da darf man für die BAE einen bedeutenden Binnenverkehr annehmen, wobei in der Richtung Sieber wohl meistens bis Herzberg gefahren wird, wo alle Schulen und Ämter inklusive Gericht versammelt sind.

Eine besondere Rolle dürfte der Verkehr zwischen den beiden namensgebenden Orten Braunlage und St. Andreasberg spielen, da zwischen diesen Städten vielfältige Beziehungen bestehen. Obwohl die Hauptverkehrsströme wohl in der neueren Relation Braunlage – Sieber verlaufen werden, müssen für die erstgenannte wenigstens einige Direktverbindungen am Tage eingerichtet werden.

Der touristische Verkehr hingegen dürfte in der Hauptsache als Übergangsverkehr angenommen werden. Von Göttingen und dem Ruhrgebiet aus kommt man über Herzberg in den Harz, von Erfurt, Halle/Leipzig über Nordhausen, von Magdeburg und Hannover über Wernigerode und von Berlin über Gernrode oder Wernigerode. Alle diese Verkehrsströme kommen entweder in Braunlage oder in Sieber auf die BAE. Wegen der langen und komplizierten Reisewege von Nordosten her bietet es sich an, die Kurswagen, die vor dem Kriege tatsächlich von Wernigerode bis Braunlage durchgeführt worden sind, auf die BAE durchzuschleifen und zumindest bis St. Andreasberg zu führen.

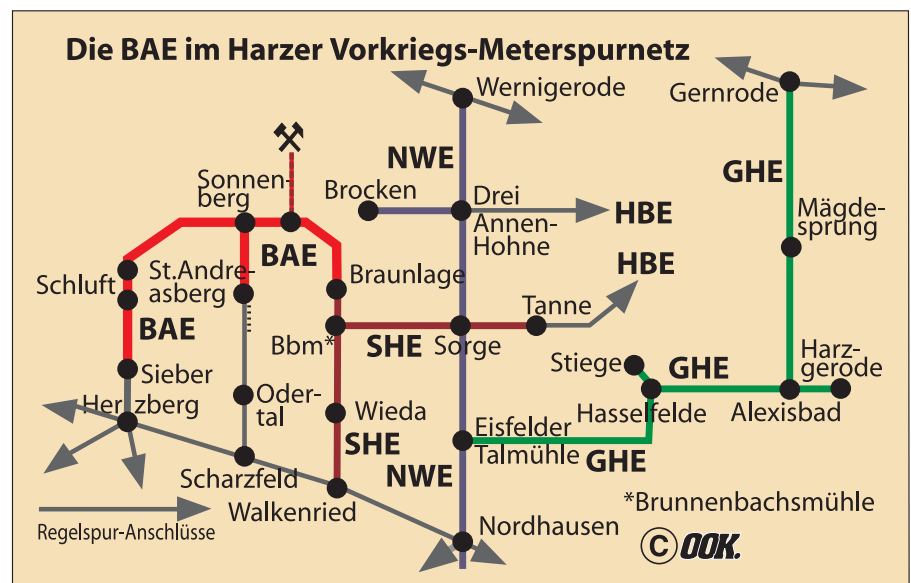
Ein Expresszug über den Hochharz

Eine ganz besondere dichterische Freiheit erlaubte ich mir, indem ich der BAE einen Zug mit Namen spendierte: Hochharz-Express. So etwas hat es in



Der rote Reichspostbriefkasten erlaubt dem Kenner die Datierung der Anlage: Dreißigerjahre

Welche logische Netzergänzung die BAE im Harzer Meterspurnetz bildet, wird hier deutlich. Jetzt könnte man die Verbindung von Sieber nach Gernrode im Unterschied zur Harzquerbahn auch als Harz-Längsbahn bezeichnen. Von Sieber würde man wohl weiterhin über Nordhausen nach Gernrode und Harzgerode reisen, von Andreasberg eher über Braunlage, was wiederum die Einrichtung von Kurswagen in dieser Relation überlegenswert macht.



Die wichtigsten Harzer Wirtschaftszweige

Steinbrüche, Bergwerke, Eisen- und Metallverarbeitung, Holzwirtschaft



Die Zahl der Steinbrüche im Harz war zu allen Zeiten groß, einige wenige arbeiten heute noch. Dies ist die ehemalige Abbauwand des großen Granitbruches am Wurmberg bei Braunlage, der eine eigene Brecher- und Ladeanlage an der Südhazbahn hatte.



Die Abbauprodukte der Steinbrüche auf den Hippeln bei Wernigerode wurden mit zwei Bremsbergen zu Tal gebracht. Einer davon endete im Thumkuhlental an der Harzquerbahn, wo das grobe Material in einem Brecher zerkleinert wurde.



Eigenartigerweise hatten nur wenige der zahlreichen Bergwerke im Harz einen Bahnanschluss. Die Grube Wolkenhügel bei Bad Lauterberg besaß sogar eine eigene 750mm-spurige Grubenbahn zum Abtransport des Erzes (Baryt).



Nur wenige Relikte zeugen noch von alten Verhüttungsanlagen und der Weiterverarbeitung der Metalle. Dazu gehört das Schmiedegebäude in St. Andreasberg-Silberhütte (oben). Längst geschleift ist hingegen die ehemalige Wiedaer Hütte (unten).



Von den Harzer Fuhrleuten wurde das Holz zumeist zu ortsnahen Sägewerken (unten eins in Sieber) oder zum Bahnverlad zum nächsten Bahnhof gebracht.





der Realität im Gegensatz zu den Kurswagen nicht gegeben. Und wenn ich schon mal am Spinnen war, habe ich gleich noch einen weiteren Gag gerissen: Der Hochharz-Express verkehrt zwischen Sieber und Sorge mit einem Speisewagen.

Bei der RhB abgeguckt

Ich erwähnte schon, dass es nach dem Umzug nach Hamm durchaus im Bereich des Möglichen lag, die neue Anlage mit dem Thema Rhätische Bahn zu bauen. Das ist zwar nicht geschehen, aber die RhB ist dennoch meine Zweitliebste. Und daher habe ich mir erlaubt, bei ihr ein wenig abzukupfern.

Von Sieber bis Sorge ist man mit dem Hochharz-Express ca. eineinhalb Stunden unterwegs, von 13.00 Uhr bis etwa 14.30 Uhr, eine wunderbare Zeit, um zu Mittag zu speisen. Wäre es nicht vorstellbar, dass die MITROPA, als sie 1928 die Speisewagen für die Berninabahn bestellte, sich auch bei den heimatlichen Meterspurbahnen umhörte, wo man ebenfalls einen solchen Service einrichten könnte? Der hochangesehene Direktor Scharnhorst von der NWE machte wohl den Fehler seines Lebens, indem er ablehnte, die BAE hingegen sagte ja. Auf diese Weise kam ein baugleicher Speisewagen wie bei der Berninabahn auf der BAE zum Einsatz. Auch das ist, mit Verlaub, prototype freelancing.

Ach du meine Güter!

So rief einst Michael Meinhold bei der Vogelsberger Westbahn aus. Genau wie er dort musste ich nun bei der BAE auflisten, was im Verkehrsgebiet der

BAE erzeugt und was ge- und verbraucht wird, und das so genau wie möglich.

Das Hauptprodukt des Oberharzes ist – wen wundert's – Holz, Holz und nochmals Holz. Daher muss es an der BAE auch zahlreiche Holzladestellen geben. Brennholz spielt im Bahnverlad kaum eine Rolle, da es hausnah gewonnen wird. Nutzholz hingegen wird eher selten da verbraucht, wo es geerntet wird, sondern muss abgefahren werden, hauptsächlich zu Sägewerken. Davon gibt es eins in Schluf, eins in Sieber, zwei weitere in Braunlage, eins in St. Andreasberg und mehrere in Herzberg. Dazu kommt die Holzröhrenfabrik in Odertal, die über St. Andreasberg erreicht wird.

Von all diesen ist nur das Sägewerk in Schluf real sichtbar, alle anderen befinden sich an Orten, die nur durch Fiddleyards dargestellt werden, was dann zu einem entsprechend starken Übergabeverkehr führt. Die Bretter und Balken, die das Sägewerk Schluf produziert, müssen ebenfalls wieder mit der Bahn weiterbefördert werden, großenteils auch über den Bereich der BAE hinaus, also wiederum Übergabeverkehr.



Der nebensaisonmäßig kurze Hochharz-Express – hier auf der BAE III – hat den Sieberbergtunnel verlassen und rundet nun den Königsberg, um sogleich wieder im Stumpfer-Stein-Tunnel zu verschwinden. In Sonnenberg wird dann der ganzjährig verkehrende Kurswagen St. Andreasberg – Wernigerode beigestellt. In der Saison verkehrt der HHE mit bis zu drei Wagen mehr, dann jedoch mit Dampf.

Zu den Sägewerken wird Langholz zumeist auf Drehschemelpärchen transportiert, von denen die BAE leider eine zu geringe Anzahl besitzt. Die beiden Wagen sind aber für kürzere Ladungen auch einzeln verwendbar. Es können Rungen oder Seitenwände eingesteckt werden.

Viel Steine gab's und wenig Brot

Ein weiteres Hauptprodukt des Harzes sind Steine und Erze. Drei Steinbrüche und zwei Bergwerke sind real dargestellt. Ihre Produkte sind abzufahren, in der Regel im Übergabeverkehr. Bei der Schwerspatgrube Charlotte-Elise ist die Tagesproduktion gelegentlich so groß, dass ein besonderer Spatzug zusätzlich zum regulären Nahgüterzug gefahren werden muss.

Die Schlufter Hütte, die in Wahrheit eine Eisen gießerei ist, stellt in der Hauptsache Öfen, Abwasserrohre und Gullideckel her. Für diese Produkte besteht gleichermaßen Bedarf an anderen Stationen der BAE als auch in weiter entfernt liegenden Orten, sodass es sowohl Binnen- als auch Übergabeverkehr für diese Produkte gibt.

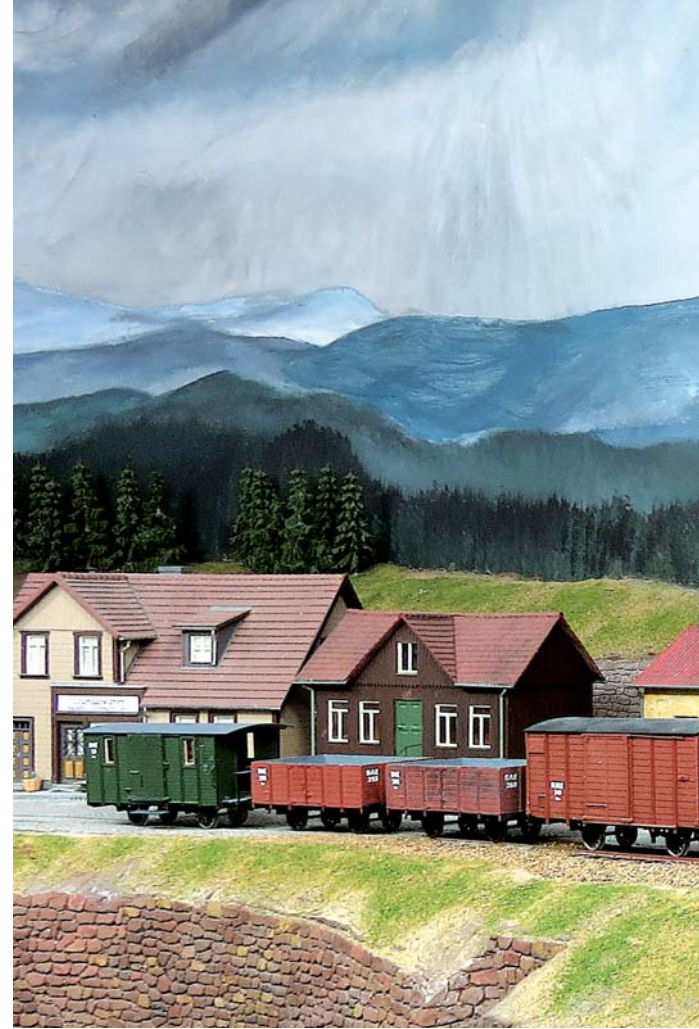
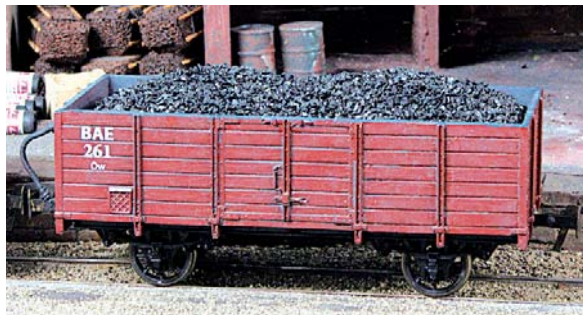
Und was wird ge- und verbraucht? Natürlich all das, was Mensch und Tier (fr)isst, denn Lebensmittel produziert der Harz, einmal abgesehen vom Rindfleisch, nur in homöopathischen Dosen. Also kommen Kartoffeln, Getreide, Gemüse, Heringe, Bier und härtere Alkoholika mit der Bahn. Da sie eher selten wagenladungsweise kommen, gibt es einen ausgeprägten und gut organisierten Stückgutverkehr mit speziellen Stückgutkurswagen.

Kohle von links – Kohle von rechts

Trotz der hohen Holzproduktion des Harzes muss Kohle „eingeführt“ werden, und zwar sowohl für Hausbrand als auch für gewerbliche Zwecke, am meisten natürlich für die Schlufter Hütte. So wird es kaum einen Güterzug geben, der nicht einige mit Kohle beladene Wagen mitführt, und zwar sowohl von Sieber wie von Braunlage abgehend, denn Kohle kommt sowohl aus dem Ruhrgebiet als auch aus Oberschlesien.

Nächster Punkt: Baustoffe. Zu bauen gibt es immer was, auch im Harz. Regional produziert werden lediglich Bruch- und Hausteine aus Granit und Hornfels sowie Bauholz von den örtlichen Sägewerken (Binnenverkehr), alles andere muss von weiter her herangeschafft werden: Dachpfannen, Kalk, Zement, Bitumen, Dachpappe sowie Ziegelsteine, die meist von der Ziegelei in Harzgerode an der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn kommen, weshalb die grünen offenen Güterwagen der GHE häufiger auf der BAE zu sehen sind.

Kein Tag ohne mehrere Kohleladungen und ohne Röhrentransporte nach St. Andreasberg. Im Text steht, warum.



Die Schlufter Hütte wurde schon genannt. Aber außer Kohle bezieht sie noch regelmäßig Formsand, Eisenmasseln und Schrott per Bahn. Da ist also immer was los.

Andreasberg hat den Kanal noch lange nicht (voll)

Dann gibt es noch einen ganz speziellen Baustoff, wenn man ihn denn so nennen will: Kanalisationsrohre aus Beton. In der Realität ist es so, dass die Stadt St. Andreasberg erst unmittelbar nach dem Krieg Kanalisation erhielt. In meiner Fiktion wurde das, angeregt durch einen intimen Kenner Andreasberger Verhältnisse, ein wenig vorverlegt: Der Baubeginn der Kanalisation ist für Mitte Mai 1936 festgelegt. Bevor es aber losgehen kann, müssen Hunderte von Kanalrohren aus Beton aus dem Spezialwerk bei Wernigerode herangeschafft werden. Mit der BAE natürlich, wie sonst? Der Plan sieht vor, dass werktäglich mindestens zwei Wagen





mit je zwei Rohren am Städtischen Bauhof der Bergstadt ankommen müssen. Deshalb läuft dieser Verkehr in der Periode, in der die BAE spielt (März/April 1936) auf vollen Touren.

Damit wären die wichtigsten und am häufigsten zu transportierenden Frachten aufgelistet, aber darüberhinaus gibt es natürlich allerlei seltener oder auch nur gelegentlich vorkommende Ladegüter als da wären Ausrüstungs- und Ersatzteile für die Bergwerke und Steinbrüche, Sägemehl von den Sägewerken zu Dämmplattenfabriken am Harzrand, Holzwolle, Holzlöhren aus Odertal für die Wasserhaltung der Gruben, nicht zu reden von allerlei Transitfrachten.

Wie diese Transporte organisiert werden, ist ein anderes Thema und wird im Kapitel über den Güterverkehr ausführlich behandelt.

Die im Dunklen (G-Wagen) sieht man nicht

Nur beiläufig erwähnt wurden bisher die Transitfrachten. Wie man in der Grafik auf S. 33 sehen kann, bildet die BAE eine Brücke zwischen der Reichsbahn in Herzberg/Siebert und dem Meter-spurnetz von Südhartzbahn, Harzquerbahn und Selketalbahn. Sie bildet also einen praktikablen Transportweg für Waren zwischen der östlichen Hälfte des Harzes und dem westlichen und nord-westlichen Harzrand. Zu den Transitfrachten, die

nur durchlaufen, also in BAE-Bahnhöfen weder ver- noch entladen werden, gehören beispielsweise Zeitungspapier aus Herzberg, Glasprodukte und Holzwolle aus Braunlage, Alugussteile aus Harzgerode oder Gießereiprodukte aus Tanne, alles Dinge, die normalerweise in gedeckten Wagen transportiert werden. Solche G-Wagen, denen man nicht ansehen kann, was drinnen ist, laufen in fast jedem Güterzug mit, für die BAE erfreuliche Tonnenkilometer ohne große Rangiererei.

Aha, das ist also eine Konzeption?

Wer beim Thema Konzeption an einen halbseitigen Aufsatz gedacht hatte, wird sich jetzt nach mehr als zehn Seiten möglicherweise die Augen reiben und einige Schweißperlen von der Stirn trocken. Aber genau das ist Konzeption: das komplette geographische, verkehrliche und betriebliche System einer Eisenbahn. Wichtig ist nur, dass die „Begründungszusammenhänge“ plausibel sind.

Um ganz ehrlich zu sein, das schriftliche Niederlegen habe ich, zumindest in dieser ausgearbeiteten Form als Buchkapitel erst im Nachhinein gemacht. Normalerweise reicht wohl auch eine Stichpunktliste, die aber einigermaßen ausführlich sein sollte. Andererseits kann man es auch superprofessionell machen: <http://157949.homepagemodules.de/t50f26-Was-ist-eine-Konzeption.html>

Gleich drei gedeckte Wagen hintereinander in diesem Zug, der gerade das Dorf Schluf durchfahren hat – das sieht doch sehr nach Transitfracht aus. Vielleicht Zeitungspapier aus Herzberg nach Wernigerode oder ... wer weiß?

„Eine Konzeption ist eine umfassende Zusammenstellung von Informationen und Begründungszusammenhängen für ein größeres Vorhaben oder umfangreiche Planungen. Eine Konzeption ist in Tiefe und Breite der Vorüberlegungen und der theoretischen Auseinandersetzung mit dem Planungsprojekt oder Thema sehr viel umfassender und detaillierter als ein Konzept. In der Regel werden Konzeptionen schriftlich niedergelegt.“

Wikipedia

Die BAE I in einem 2,72 x 4,75 m großen Keller

Die lüttje BAE

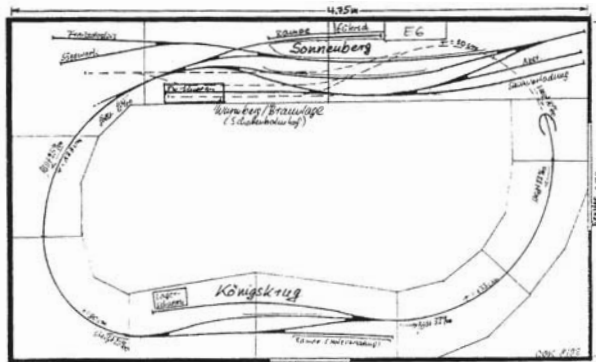
Ich wollte mehr als nur zweimal im Jahr an Modultreffen teilnehmen. Zu meinem Modellbahnverständnis gehört eine Anlage, auf der man jederzeit fahren, besser gesagt Betrieb machen kann. „Lieber ne kleine als gar keine“ war schon immer mein Wahlspruch.

Als ich meinem seinerzeitigen Co-Redakteur Herbert Fackeldey den Titel „OOK fährt im Kreis“ für die Vorstellung meiner Anlage im *Mittelpuffer* vorschlug, ergänzte er lakonisch: „... und die Erde ist eine Scheibe.“

„OOK fährt im Kreis“

Was auf den ersten Blick wie ein Kreisverkehr aussieht, entpuppt sich natürlich bei genauerem Hinsehen als Point-to-point-Konzeption reinsten Wassers. Was anderes käme bei mir auch nicht

Das Endergebnis unzähliger Skribbeleien und Maßskizzen, der definitive Plan der BAE I für den kleinen Mietshauskeller in Bremen. Anstatt überall einen Mindestradius von 90 cm anzuwenden, brachte ich an einer Stelle 80 cm in Ansatz, um an anderer Stelle einen vorbild-entsprechenden Radius von 133 cm verwenden zu können. Im Text mehr Details dazu.



Hier sehen wir links im Vordergrund den Bahnhof Königsberg zum ersten Mal im Ganzen und fertig. Dahinter geht es mit 25% Steigung im 80cm-Bogen vor der Steilwand der Hexenklippe hinauf Richtung Sonnenberg. Die Hexenklippe ist übrigens das einzige Teilstück der BAE I, das bei BAE II und III keine Verwendung fand, sondern verschenkt wurde. Die gemaserte Platte links kaschiert die Eingangstür.

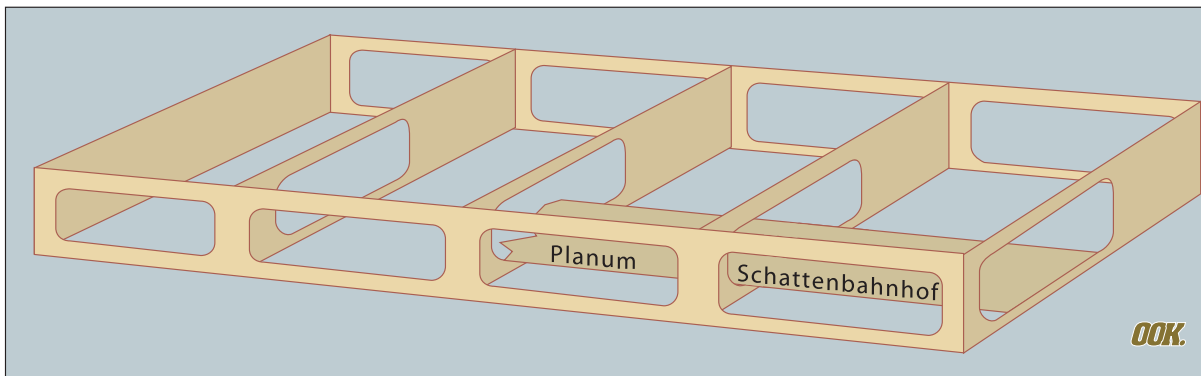


in den Keller. Es blieb mir nur aus Platzmangel nichts anderes übrig, als die beiden Endbahnhöfe übereinander zu legen, infolgedessen der untere ein Schattendasein führen muss, daher bekanntlich der Name Schattenbahnhof.

Wer noch genauer hinschaut, erkennt, dass der Bahnhof Königsberg genau vor der (glücklicherweise nach außen aufgehenden) Eingangstür eingezeichnet ist. Wenn man jung ist, plant man so etwas, ohne mit der Wimper zu zucken. Rückenprobleme kennt man ja nur aus Erzählungen der Großeltern. Außerdem hatte ich vorgesehen, das Modul mit mindestens 1,20 m lichter Höhe zu montieren, um unter der Anlage Stauraum zu haben. Das musste halt auch reichen, um darunter hindurch zu krabbeln. Dadurch kam dann das Planum von Sonnenberg auf 1,39 cm über FO zu liegen, das sind 9 cm mehr als FREMO-Norm, aber das hat nie Probleme gemacht.

Definitiv und optimistisch

Ich will aber noch einmal kurz auf die Planungsphase zurückkommen, um einige Details des oben abgebildeten „definitiven“ Plans verständlich zu machen. Ich bin ja ein sehr optimistischer Mensch.



Wenig hilft viel: Die beiden Segmente von Sonnenberg/Braunlage sind in totalem Leichtbau konstruiert. Nach dem Einleimen der unteren Planumsplatte und Aufschrauben der Deckplatte ist so ein Kasten absolut verwindungssteif. Die beiden unterschiedlich langen Kästen haben zwei Auf- und Abbaue und Transporte auf dem Autodach ohne nenenswerte Beschädigungen überlebt und leisten noch heute bei der BAE III treue Dienste.

Als solcher hatte ich damals, als Mieter einer kleinen Wohnung in der Bremer Neustadt, die Vision einer richtig großen Anlage „mit allen Schikanen“. Vage im Hinterkopf hatte ich die Idee, dazu irgendwann mal ein Haus mit entsprechend großem Keller zu mieten. Diese Vorgabe machte es nötig, die ganze Anlage so zu planen, dass ich sie – sollte der große Tag einmal kommen – relativ mühelos zerlegen und aus diesem Keller transportieren könnte. Das war insbesondere eine Herausforderung hinsichtlich der Konstruktion von Sonnenberg.

Doppelbödig, aber superleicht

Dieser Bahnhof war sozusagen eine doppelbödige Angelegenheit, im Untergeschoss war der Schattenbahnhof Braunlage vorgesehen. Ober- und Untergeschoss sollten zusammen in einer Art Kastenkonstruktion gebaut werden, aber zum Zwecke der Transportierbarkeit war der Doppelbahnhof in der Länge zu teilen. Dass ich damals die Maße 1,50 m und 2,10 m wählte, wird schon einen bestimmten Grund gehabt haben, nur weiß ich ihn heute nicht mehr, vermutlich, um eine Trennung innerhalb von Weichen zu vermeiden.

Abgesehen von den Kopfstücken aus solidem 10-mm-Buchensperrholz bestanden diese Kästen aus nur 4 mm dünnem und sehr leichtem Pappelsperrholz mit 1x1cm-Leisten als Verstärkung in den Ecken.

Die 20 cm hohen Längswände erhielten möglichst große Aussparungen, vorne, um den Eingriff in den Schattenbahnhof zu ermöglichen und hinten zur weiteren Gewichtsersparnis. Aus dem gleichen Grund war auch die untere Bodenplatte nur so breit, wie die Gleisanlage des Schattenbahnhofs es erforderte, der Rest blieb offen.

Gewogen habe ich die beiden Kästen nicht, aber sie waren auf jeden Fall so leicht, dass ich selbst das große über zwei Meter lange Teil an einer Hand tragen konnte. Wichtiger als das war, ob das Teil denn auch aus dem Keller zu bringen war, und da Kontrolle bekanntlich noch besser ist als Vertrauen, probierte ich das aus, bevor ich die erste Schwelle legte. Ganz allein trug ich das Riesending hochkant die steile gewundene Kellertreppe hinauf bis auf die Straße und wieder zurück. Passt!



Oben Sonnenberg, unten Braunlage, das ganze in zwei ca. 20 cm hohen Kästen in Ultraleichtbauweise und maßlich so abgestimmt, dass auch das größere Teil noch transportierbar war. Das Planum von Sonnenberg lag 1,39 m über FO.

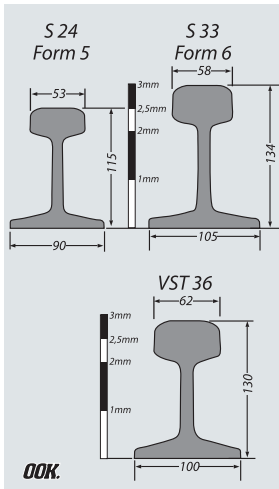
VST 36 vs. Preußen 5

Nach der festen Installation der beiden Sonnenberg-Kästen löste ich die nur geschraubten Deckplatten wieder ab und machte mich an die Gleisverlegung im Schattenbahnhof.

Ach so, über Gleisbau haben wir ja noch gar nicht geredet. Ich erinnere nicht genau, ob es zu jener Zeit schon das 0m-Gleis von Ferro-Suisse gab. Aber das wäre ohnehin nicht für mich infrage gekommen. Ferro-Suisse verwendet 3 mm hohe Schienenprofile, das ist in 1:45 eine recht maßstäbliche Wiedergabe der Schiene VST 36, wie sie bei der Rhätischen Bahn seit eh und je üblich war und ist. In Deutschland entspräche das in etwa der 33-kg-Schiene, zum Beispiel der Form 6 der Preußischen Staatsbahn. Die ist aber vor dem Krieg bei Schmalspurbahnen kaum je zur Anwendung gekommen, die waren das Reich der 24-kg-Schiene, zum Beispiel die preußische Form 5 mit einer Höhe von 115 mm. Einhundertfünfzehn geteilt durch fünfundvierzig ergibt 2,52 mm, also ziemlich genau die Höhe einer landläufigen Code-100-Schiene. Passt!

0m-Schiene aus Großserie

Diese Berechnung hatte ich allerdings schon viel früher angestellt, beim Bau des im vorigen Kapitel erwähnten Kaiserweg-Moduls. Ich erinnere noch einen Besuch eines Freundes aus dem FREMO,



Die Preußischen Schienenformen 5 und 6 waren geläufige Schienen für Klein- und Privatbahnen. Die Zahl nach dem S gibt das Metergewicht an. Die Schweizerische Schiene VST 36 ist der Form 6 sehr ähnlich und auch in etwa gleich hoch.

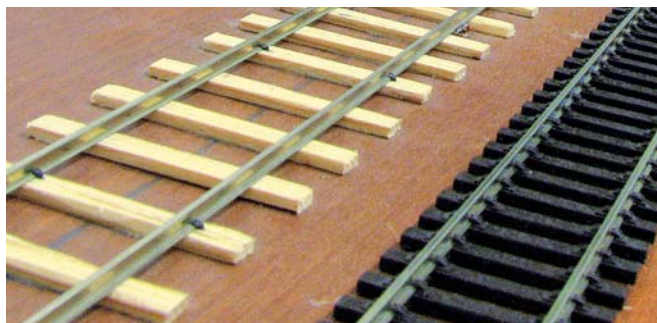
den ich auch von der Museumseisenbahn her als eingefleischten Schmalspürler kannte. Ihm zeigte ich meine ersten Dezimeter Selbstbaugleis: Roco Code-100-Schienen auf 42 mm langen selbst abgelängten Schwellen aus 3 x 5 mm Kieferleiste mit Schienennägeln aufgenagelt, Spurweite 22,2 mm. „Wat sinn dat für Schien'n?“ fragte er mit Kölschem Zungenschlag. „Roco 2,5 mm“, antwortete ich trocken und wahrheitsgemäß. „Wat? Der Blumendraht?“ Er mochte es kaum glauben.

Es ist in der Tat erstaunlich, wie dünn die satt-sam bekannte Standardschiene wirkt, wenn man die Spur von 16,5 auf 22,2 mm erweitert. So richtig kleinbahngig halt. Daran hatte Albert Einstein vermutlich gedacht, als er das mit der Relativität formulierte.

Die reine Lehre – und die unreine

Nach diesem *sneak preview* über den korrekten Gleisselbstbau in 0m jetzt die schnöde Realität von Braunlage. Für diesen im Schatten liegenden Bahnhof mit Fiddleyard-Funktion fand ich, dass sich die Kosten und Mühen des korrekten Gleisbaus nicht lohnten.

Kurzerhand installierte ich mein Schatten-Spezialgleis: Auf der Kreissäge trennte ich Roco-HO-Flexgleis brachial längs auf und klebte die beiden Hälften unter Verwendung von einigen 0m-Spurlehren mit der neuen vergrößerten Spurweite auf die Bodenplatte des Fiddleyards. (In dem Schattenbahnhofsbild auf S. 39 kann man das sehen.) Meinem Freund Wilfried, der damals noch lebte, grauste es ja bei solchen grobschlächtigen Methoden, aber ich sah das ganz entspannt. Sogar Roco-Weichen habe ich für diesen untertägigen Zweck aufgetrennt und umgespurt. Das ist natürlich ein wenig umständlicher als beim Flexgleis, aber es geht. Man muss lediglich vier passende Schienenstückchen an den richtigen Stellen zur Verlängerung der Weiche einfügen, dann klappt's. Jedenfalls dauerte die komplette Gleisverlegung im Schattenbahnhof auf diese grobe Weise nur einen Tag. Passt!



Rechts gewöhnliches HO-Flexgleis, das als Schienenlieferant massakriert wird, links selbstgenageltes 0m-Gleis, beide mit der gleichen Code-100-Schiene. Wie kleinbahngig leicht die doch jetzt mit der vergrößerten Spur wirken.

Papier ist geduldig

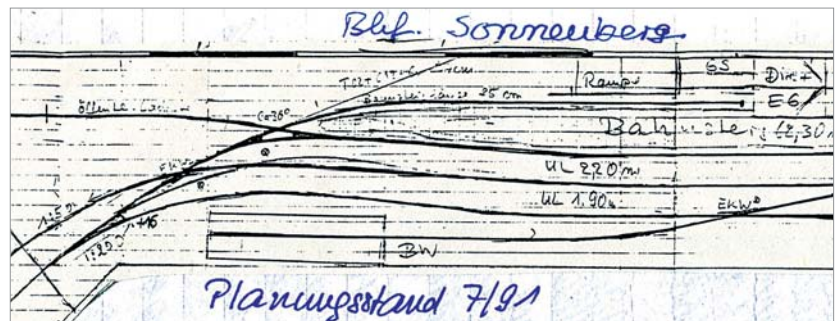
Auf Papier kann man draufschreiben oder malen, was man will, es fragt nicht kritisch zurück, wenn man gewagte Weichenverbindungen schwungvoll hinzeichnet. Aber jetzt, wo es an den Gleisbau in Sonnenberg ging, holte mich die raue Wirklichkeit ein. Da hatte ich doch nonchalant, nicht an die Folgen denkend, am Westende von Sonnenberg (also links) zwei Kombinationen von einer Kreuzung mit zwei Weichen eingezeichnet, halbe Hosenträger, wie man unter Eingeweihten sagt, und etwa in Bahnhofsmitte noch eine einfache Kreuzungsweiche. Das Zeichnen ging relativ leicht. Aber das jetzt bauen! Mit meiner Erfahrung im Weichenbau nahe null! Sapristi!

Einer mehrmaligen Überarbeitung des Spurplans fiel als Erstes die EKW zum Opfer (Stoßseufzer der Erleichterung), dann auch noch einer der beiden halben Hosenträger, aber der zweite musste bleiben, da biss die Maus keinen Faden ab.

Mit dem konkreten Bau fing ich klugerweise (oder sollte ich sagen feigerweise?) natürlich am anderen Bahnhofsende an, sodass bis zum schwierigeren Job noch Zeit blieb. Ich orderte HO-Weichenherzen von der Fa. Nemec (später unter dem Namen Schullern bekannt) in Freilassing und verlegte erst einmal die leicht gebogenen Gleismeter längs des Bahnhofes. Das ging gut von der Hand. Dann traf es sich, dass just in dem Moment, wo am Bau der Weichen-Kreuzungsverbindung nichts mehr vorbeiführte, mein lange gebuchter Herbsturlaub in Garmisch-Partenkirchen unmittelbar bevorstand.

Herzlos nach Garmisch

Und was machte ich unverbesserlicher Optimist? Ich sägte das Stück, auf dem die Weichenschablonen für diese komplizierte Kombination aufgeklebt waren, kurzerhand mit der Stichsäge aus der Bodenplatte von Sonnenberg heraus und packte es samt einigen Stücken Roco-Flexgleis, ein paar Stangen Kieferleiste 3 x 5 und dem erforderlichen Werkzeug in den Koffer. Bis zur letzten Sekun-



Im allerersten Planentwurf für den Bahnhof Sonnenberg hatte ich großzügig zwei Weichen-Kreuzungs-Verbindungen und eine EKW eingezeichnet. Wie geduldig doch Papier ist! Glücklicherweise ist davon am Ende nur eine Weichen-Kreuzungs-Verbindung geblieben, die im Selbstbau herzustellen war.



de hoffte ich, die Weichenherzen aus Freilassing würden noch rechtzeitig ankommen; dem war jedoch nicht so, so fuhr ich halt ohne Herzen nach Garmisch.

Im Herbst sind die Tage kürzer, die Alpenwanderungen auch, da bleibt abends mehr Zeit, auf dem Gameboy zu daddeln oder aber – je nach Mentalität – am Basteltisch zu sitzen und dies oder jenes zu bauen, zum Beispiel Weichen-Kreuzungskombinationen in Spur 0m.

Obwohl ich noch nie Herzstücke selber hergestellt hatte, gelang es mir, alle sechs so anzufertigen, dass die Weichenverbindung nachher in allen Richtungen einwandfrei zu befahren war – und heute noch ist. Jedenfalls war das Teil am Ende des Urlaubs fertig und, kaum war ich wieder zu Hause, ging's in den Keller und – ja, was wohl? Ratzfatz das herausgeschnittene Stück mit der Weichenkombination wieder eingesetzt. Passt!

Schon in Garmisch hatte ich mir Gedanken über die Verdrahtung des halben Hosenträgers gemacht. Damit meine ich nicht die Antriebe der Zungen, die werden ja von Hand gestellt, sondern die Beschaltung der Kreuzungsherzstücke. Gelöst habe ich dieses Problem dadurch, dass ich unter die Weichenhebel 2x-Um-Schalter montierte, sodass hiermit jeweils das zugehörige Weichenherz und zwei Kreuzungsherzen umgepolt werden konnten. Das bedeutet allerdings eine Regelung, dass stets nur eine der beiden Weichen auf die Kreuzung gestellt werden darf, anderenfalls gibt es einen Kurzschluss.

Diese Weichen-Kreuzungsverbindung hat sich betrieblich sehr bewährt und existiert heute noch bei der BAE III, angedacht ist jedoch eine mechanische gegenseitige Verriegelung der beiden Stellhebel, dadurch würde die Vorschrift entbehrlich.

Wenigstens ein vorbildlicher Radius

Um ehrlich zu sein: Der Bahnhof Sonnenberg ist gleismäßig bei der BAE I nie fertig geworden. Dazu war die Verweildauer der doch irgendwie provisorischen Anlage im Mietshauskeller einfach zu

kurz. Mir war es ja auch wichtiger, die Lücken zwischen dem Bahnhof Königskrug an der Türseite des Raumes und dem Bahnhof Sonnenberg/Braunlage an der gegenüberliegenden Längswand möglichst schnell zu schließen, um fahren zu können.

Wie schon in der Bildunterschrift zum Gleisplan am Anfang dieses Kapitels angedeutet, hatte ich die Spirale von Anfang an asymmetrisch geplant: links (von außen durch die Tür geschaut) ein scharfer 80-cm-Radius, um rechts etwas mehr Platz zu haben für einen „richtigen“ Radius von 133 cm. Mit richtig meine ich einen Radius, den es beim Vorbild auch gab. Die Südharzbahn (wie viele andere Meterspurbahnen auch) hatte einen Minimalradius von 60 m, das ergibt halt geteilt durch 45 ein Maß von 133 cm. Erstaunlicherweise (oder auch nicht?) wirkt ein 60-m-Radius in natura enorm eng, ein 133-cm-Radius auf der 0m-Anlage jedoch sehr weit. Wie man sich täuschen kann ...

Täuschung wohin man auch schaut

Noch mehr Täuschung gibt es auf den beiden Bildern auf der nächsten Seite. Die sind nämlich, da der Raum für entsprechende Gesamtaufnahmen zu klein war, durch Fotomontage entstanden, das heißt durch Zusammenfügen von je zwei Einzelaufnahmen. Von daher erklären sich einige Hell-Dunkel-Kanten und andere Ungenauigkeiten. Dennoch geben sie das Arrangement kurz vor dem Abbruch der Anlage recht gut wieder.

Da ich damals trotz dieses Anlagenbaus noch sehr an der Teilnahme an den Modultreffen des Freundeskreises Schmalspurbahn interessiert war, hatte ich die Eselsschlucht als zweiteiliges einen Viertelkreis bildendes Modul mit Norm-Enden nach FREModul 0m gebaut. Als ich damit erstmals bei einem Modultreffen in der Hasenheide auftauchte, war die Freude eher verhalten.

Das rechte Gleisende des Doppel-Moduls liegt ja infolge der harzigen 33%-Steigung ungefähr 7 cm höher als das linke. Das bedeutete, dass alle Module rechts davon mit allerlei Klötzen um sieben Zentimeter höher als die Norm gesetzt werden mussten.

Die fertige, in einer Woche im Urlaub in Garmisch gebaute Weichen-Kreuzungskombination für das linke Ende des Bahnhofs Sonnenberg. Sämtliche Herzstücke mussten selber angefertigt werden, da die bestellten bis zum Reiseantritt nicht eingetroffen waren. Da der Bau auf einem entsprechenden aus der Grundplatte herausgeschnittenen Teil erfolgte, konnte dieses anschließend einfach wieder an der Originalstelle eingebaut werden. Das Einschottern erfolgte allerdings erst viel später.

Achtung! Weichen-/Kreuzungsverbindung

Grundstellung ist Bogenfahrt von Gl 1 nach Shü. Es darf jeweils nur ein Zungenpaar auf die Kreuzung gestellt werden. Kurzschlussgefahr!

Damit in dem halben Hosenträger kein Kurzschluss entsteht, muss diese Schaltvorschrift eingehalten werden, die an entsprechender Stelle an der Anlage angebracht ist (und meist auch beachtet wird).

Die BAE I in zwei (zusammengeschnittenen) Aufnahmen:
 Von Königskrug (links) aus geht es mit einem Radius von 80 cm vor der Hexenklippe herum und mit 25 ‰ mäßig steil hinauf nach Sonnenberg an der gegenüberliegenden Wand. Unter der Anlage ist noch ein kleines Modul zu sehen, das nur bei den FKSB-Treffen zum Einsatz kam, hier aber nirgends hin passte. Inzwischen hat es auf der BAE III einen Platz gefunden, darüber später (viel später) mehr.



Blick in die Gegenrichtung. Unter der rechten Hälfte von Sonnenberg ist der Fiddleyard Braunlage zu sehen, aus dem es mit harzbahntypischer 33 ‰ Steigung hinauf nach Königskrug geht. Die Strecke kommt durch ein ordentliches Tunnelportal aus der Unterwelt an die Oberfläche und verläuft dann durch die in einem Radius von 133 cm verlaufende „Eselsschlucht“, die gar keine Schlucht ist, sondern ein von den Bahnbauern geschaffener Einschnitt. Auf dem Bild kommt leider nicht heraus, dass das rechte Schluchtende sieben Zentimeter höher liegt als das linke.



Außerdem mussten einige Teilnehmer die bittere Erfahrung machen, dass ihre wunderbaren Triebfahrzeuge, die bisher alles gezogen hatten, was sie ihnen dran gehängt hatten, mit einem durchschnittlichen Zug diese Steigung nicht schafften. Kurz gesagt, eine Steigungsstrecke, das kann man drehen und wenden wie man will, passt nicht in ein Modulsystem, und so blieb es bei der einmaligen Teilnahme der Eselsschlucht an den Treffen in der Hasenheide. So arg schlimm fand ich das nicht, war mir doch zwischenzeitlich klar geworden, dass ich doch eher ein Anlagenmann als ein Modulist bin. Darauf wollte ich meine weiteren Om-Aktivitäten künftig fokussieren.

Fertig! Na ja, fast.

Am 9. August 1992, ein knappes Jahr nach Baubeginn, war der Schienenstrang von Braunlage bis Sonnenberg durchgehend verlegt. Sieg! Spätestens ab jetzt durfte ich mich als Besitzer einer Anlage fühlen, einer Om-Anlage mit dem Thema Harz. Ein tolles Gefühl! Auch wenn noch nicht alle Weichen stellbar und alle Nebengleise verlegt waren (siehe definitiver Anlagenplan S. 45), so konnte doch jetzt der Betrieb losgehen. Aber womit?

Nur wer an Wunder glaubt, ist ein Realist

Ich hatte kein fertiges, betriebsfähiges Triebfahrzeug. Kein einziges. Aber das fiel mir natürlich nicht erst an diesem Tage ein, sondern an dem Thema war ich ebenfalls die ganze Zeit dran gewesen, auch wenn ich es bisher hier nicht erwähnt habe. Heute, wo ich dies niederschreibe, frage ich mich natürlich, welcher Teufel mich damals geritten hat, eine Anlage in einer Baugröße zu bauen, für die es keine Fahrzeuge gibt. Und das, wo ich zwar ein leidlich guter Bastler, aber mit Sicherheit kein Triebfahrzeugbauer bin. War ich denn Größenwahnsinnig?

Ja, vielleicht, zumindest aber ein Tagträumer oder Phantasierer. Das muss natürlich in gewisser Weise jeder sein, der sich anschickt, eine Modellbahnanlage zu bauen. Vor seinem inneren Auge muss das fertige Produkt irgendwie zu sehen sein, wie sonst sollte er es bauen? Dennoch fangen die meisten Modellbahner mit der Anlage an, wenn sie schon ein Regal voll mit hübschen kleinen Kartons mit allerlei Fahrzeugen in ihrer Baugröße und Spurweite stehen haben, meist mehr als auf die Anlage passen würde. Ich hatte da nichts Entsprechendes.

Zu jener Zeit hatte die Firma Henke in Berlin einen Oe-Messingbausatz für eine sächsische VI K herausgebracht, ein Supermodell, das allerdings auch nur von Supermodellbauern zusammenzubauen war. Auf besonderen Wunsch von ein paar Spezialisten aus dem Freundeskreis Schmalspurbahn entwickelte die rührige Firma dann eine Om-Variante nach dem Vorbild der württembergischen Ts5. Das war korrekt, denn auch die Ts5 war eine Variante der VI K. Aber was nützte mir das? Ich gehörte nicht zu der eben genannten Gruppe der Super-Modellbauer. Nein, definitiv nicht.

Deswegen hatte ich auch von Anfang an über andere Lösungen nachgedacht. Schon zu Zeiten des Moduls Kaiserweg (siehe Kapitel „Prägungen“) hatte ich den Triebwagen T 02 der Südharzbahn im Visier, den ich noch selber erlebt und auch fotografiert hatte. Über das Aussägen der Bodenplatte aus 1,5-mm-Messingblech war ich allerdings nicht hinausgekommen.

Nein, man muss nicht alles selber können

Mit mehr Mut als Ahnung traute ich mir durchaus zu, den Wagenkasten zu bauen, und zwar aus Polystyrol, das seit Jahren (seit dem Paket aus Troisdorf, vgl. Kap. Prägungen Kasten S. 12) mein Lieblingswerkstoff war. Nur das Fahrwerk und der Antrieb, die gingen ohne Zweifel über meine Fähigkeiten, da müsste ich jemanden kennenlernen, der sowas kann und für mich macht. Es stellte sich heraus, dass ich diesen Jemand schon kannte, Wilfried Link aus dem FKSB, der nur 30 Kilometer von mir entfernt wohnte. Wilfried arbeitete zwar bei einer Telefonfirma, war aber gelernter Feinmechaniker und konnte so locker mit Drehbank, Fräse und Flammlötgerät umgehen wie ich mit dem Brötchenmesser. Er hatte seine Henke Ts5 schon fertig und auch schon einen B-Kuppler aus einem AHA-Bausatz zusammengebraten, und beide Loks liefen wie ein Schweizer Uhrwerk.

Ich muss es schon als unverdientes Glück bezeichnen, dass Wilfried sofort bereit war, mir ein Fahrwerk für meinen Wunschtriebwagen zu bauen und er hatte auch schon eine Idee, welches handelsübliche H0-Fahrwerk er dazu umpfriemeln wollte. Es gab nur eine Bedingung: Ich musste den Wagenkasten bauen, genauer gesagt *die* Wagenkästen, denn er wollte auch einen.

Na, da hatte ich mir ja etwas eingebrockt! Aber der Mensch wächst bekanntlich mit seiner Aufgabe, und so wurde ich auf einmal zum Fahrzeugselbsterbauer, genauer zum Fahrzeugwagenkastenselbsterbauer. Aber da dies ja ein Anlagenbaukapitel ist (und es auch ein spezielles Fahrzeug-Kapitel gibt), will ich hier nicht weiter mit meinen Fahrzeugbauerfahrungen nerven. Wichtig ist nur, dass mein T 02 wenige Tage nachdem die Strecke durchgehend befahrbar wurde, seine erste Werksprobe-fahrt auf der BAE I absolvierte. Wilfried hatte die Drehgestelle eines Gläsernen Zuges (H0) von Roco,



Da kommt der von Wilfried Link † und mir gebaute T 02, noch im Hochzeits-Look (ganz in Weiß und goldenem Geschmeide), in gemächlicher Fahrt durch die Eselsschlucht von Braunlage herauf und wird sogleich in Königskrug einlaufen. Traumerfüllung!

die den gleichen Achsstand hatten wie die des T 02 in 1:45, auf 22,2 mm-Spur umgeachst und ein solides Fahrwerk aus Messingblech und Profilen zusammengelötet.

Ein Traum wird wahr

Als Wilfried mit dem Triebwagen meiner Träume ankam, gleiste ich das Fahrzeug im Schattenbahnhof Braunlage auf und fuhr los. Mit dem Faulhabermotor mit Schwungmasse, den Wilfried ihm verpasst hatte, fuhr der Triebwagen langsam und stetig die 33%-Steigung nach Königskrug hinauf, hielt dort für zehn Sekunden, und weiter schnurrte er bis Sonnenberg. Meine Freude war grenzenlos. Ich hatte eine Om-Anlage und ein Om-Triebfahrzeug. Ein Traum war wahr geworden.

So ein Pech! Oder doch nicht?

Die Triebfahrzeugfrage war also fürs Erste gelöst, die zweite Frage war die Beschaffung von geeignetem Wagenmaterial. Aber 1992 war ein besonders günstiges Jahr für mein Unterfangen, das habe ich vorher nicht ahnen können. Erstens brachte Axel Hartig den ersten Om-Wagenbausatz heraus, und das auch noch nach Harzer Vorbild, und er war so nett, mir das erste Fertigmodell zu verkaufen. Und zweitens kam Fleischmann mit Magic-Train auf den Markt. Diese Fahrzeuge waren nun überhaupt nicht nach Harzer Vorbildern, sondern nach solchen der Steiermärkischen Landesbahnen in Österreich, die eine Spurweite 760 mm haben. Pech.



Nichts zeigt den Unterschied zwischen Oe und Om deutlicher als diese beiden Radsätze, rechts einer von Magic Train mit 16,5 mm Spurweite, links der aus Romford-Rädern, der von 16,5- auf 22,2- mm-Spur umgeachst wurde.

Mättschick, besser als erwartet

Bei genauerem Hinsehen erwies sich das Pech doch nicht ganz so schwarz wie gedacht. Die Fleischmänner hatten zwar eine Spielbahn für Kinder annonciert, sich aber dennoch beim Formenbau für die Fahrzeuge große Mühe gegeben. Das waren zwar recht schmale, aber doch sehr gut proportionierte und fein detaillierte Schmalspurmodelle. Im Freundeskreis Schmalspurbahn – und gewiss nicht nur dort – wurde fleißig diskutiert, was man aus welchem Magic-Train-Fahrzeug Meterspuriges machen könnte.

Am 3. Oktober 1992 konnte ich bei dem Spur-0-Treffen in Sande ein erstes Fahrzeug von Magic-Train erwerben, einen Niederbordwagen, und nahm ihn, vor Neugier platzend, mit nach Hause. Was mir gleich auffiel, war der relativ große Achsstand von umgerechnet 3,70 m, ein bei deutschen Meterspurbahnen unübliches Maß, sowie die schönen aber sehr kleinen Speichenräder. Positiv war die leichte Zerlegbarkeit des Wagens. Binnen Sekunden war das lediglich zusammengeklipste Fahrzeug bruchlos in seine Teile zerlegt.

Da lag nun also der Wagenrahmen vor mir, und ich stand vor der Frage, wie man – besser gesagt ich – ihn auf Meterspur, also auf 0m umspuren könnte. Diese Frage musste ich aber gar nicht allein lösen, damit beschäftigten sich im FKSB schon die Profi-Bastler und präsentierten zuverlässige und leicht durchzuführende Methoden.

Wie im Kapitel „Om ist kein Ponyhof“ ab S. 265 noch detailliert erläutert wird, löste sich auch die Frage der Räder und Achsen überraschend schnell. Ein FKSB-Mitglied war gerade auf den Britischen Inseln gewesen und hatte mehrere Tüten voll mit Romford-Radsätzen Spur 00 mitgebracht. Die hatten Speichenräder mit 16 mm Durchmesser. Wenige Wochen später wurden intern schon fertig auf 0m umgeachste Radsätze mit diesen Rädern gehandelt. Jetzt konnte man Magic-Train-Fahrzeuge so schnell umbauen, wie man ihrer habhaft werden konnte.

Die Beschaffung von Personen- und Packwagen war weniger dringend, da der T 02 bereits beides beinhaltete. Die BAE I hat vor ihrem Abbruch auch nur maximal vier Güterwagen besessen, zwei O- und zwei G-Wagen, das reichte für den Betrieb auf der Minianlage vollkommen aus.

Betrieb, Betrieb, Betrieb!

Wenn ich statt der Spirale nur ein ganz normales Oval gebaut hätte, wie es wohl die meisten Modellbahner an meiner Stelle instinktiv getan hätten, hätte es am Ende nur zwei Bahnhöfe gegeben, Sonnenberg und Königskrug, durch die der kreisende Zug wieder und wieder und wieder hindurchgekommen wäre. Das soll sehr entspannend sein, wie ich häufiger höre. Aber: Nicht mein Ding. Ich bin eher für Spannung.



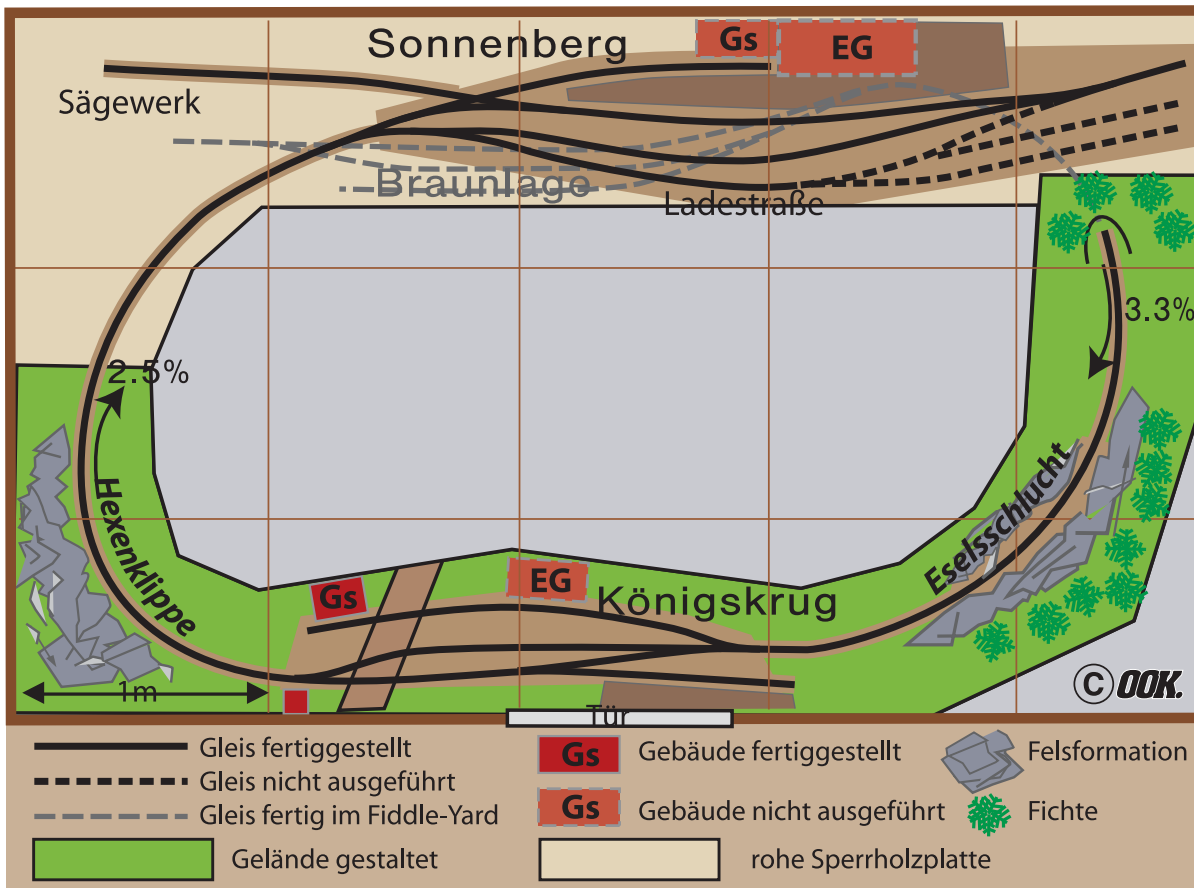
Der erste Om-Wagen aus der Produktion von Axel Hartig (AHA) war auch der erste Wagen der BAE und kam gerade zupass. Hier steht er, korrekterweise als NWE-Wagen beschriftet, vor dem Güterschuppen von Königskrug.



Eigentlich als Spielbahn für Kinder konzipiert, waren zumindest die Magic-Train Güterwagen sehr korrekte Nachbauten, zum Beispiel dieser Oa-Wagen der Steiermärkischen Landesbahnen. Davor nochmal extra ein Rahmen/Fahrwerk mit (umgerechnet) 3,7 m Achsstand.



Hier einer der aus Oa-Wagen umgefrokelten Ow-Wagen der BAE mit (umgerechnet) 3 m Achsstand und auf 0m umgeachsten 16-mm-Romford-Rädern. Kein bestimmtes Vorbild, aber ein stimmiger, generischer Meterspur-Güterwagen.



Als die BAE I Ende Dezember 1993 zerlegt werden musste, weil ein Umzug in größere Räumlichkeiten bevorstand, waren in Sonnenberg noch nicht alle Gleise verlegt und nicht alle Weichen schon stellbar. Und es gab noch hier und da Sperrholzwüsten. Da alles segmentiert gebaut war, konnte die Zerlegung ohne größere Schäden erfolgen.

Für mich ist es wichtig, dass ein Zug auf der Anlage einen Ausgangspunkt und ein Ziel hat, ein logisches Ziel. Im Kapitel über die geographische Situierung ist ja schon ausführlich darüber gehandelt worden, von wo nach wo meine fiktive Eisenbahn fahren soll: Von Braunlage nach St. Andreasberg, wie schon der Name sagt. Nun, in dem kleinen Mietshauskeller in Bremen konnte ich nur den ersten Abschnitt von Braunlage über Königskrug bis Sonnenberg darstellen (mit fehlendem Bahnhof Oderteich dazwischen), was mich nicht hinderte, das auch tatsächlich zu tun, anstatt den Baubeginn der Traumanlage auf den St. Nimmerleinstag zu verschieben, an dem alle idealen Voraussetzungen gegeben sein würden.

Nicht nur Rom, auch die Bahnen des Vorbildes sind nicht an einem Tag erbaut worden, sondern abschnittsweise, manchmal über Jahre auseinandergezogen. Deswegen hatte es auch eine Logik, den ersten Bauabschnitt der BAE bis Sonnenberg

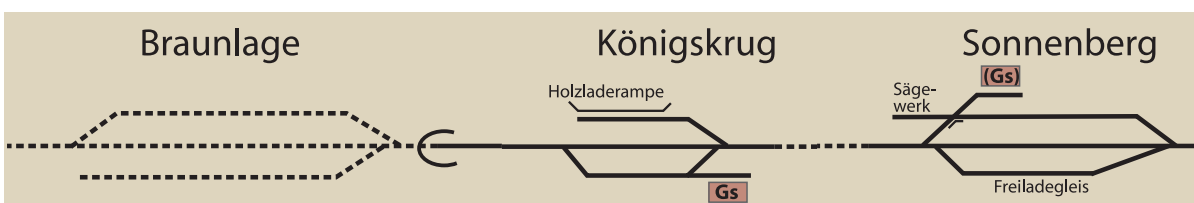
sofort nach Fertigstellung in Betrieb zu nehmen und dafür einen Fahrplan zu erstellen. Das hätte man beim hypothetischen Vorbild genauso gemacht.

Aber was heißt denn schon Fahrplan?

Mit dem einzigen Triebfahrzeug, das ich stolz mein Eigen nannte, konnte ich zwischen den beiden Endbahnhöfen hin und her pendeln, mal mit ein- oder zwei Güterwagen, mal ohne, einmal in Königskrug einen Wagen aussetzen und/oder mitnehmen. Ende der Fahnenstange. Dieses Pendeln habe ich dann auch als einsamer Wolf gemacht, ganz ohne Fahrplan, aber eher selten und nur aus besonderem Anlass, zum Beispiel zur Probefahrt mit einem neu umgespurten Güterwagen.

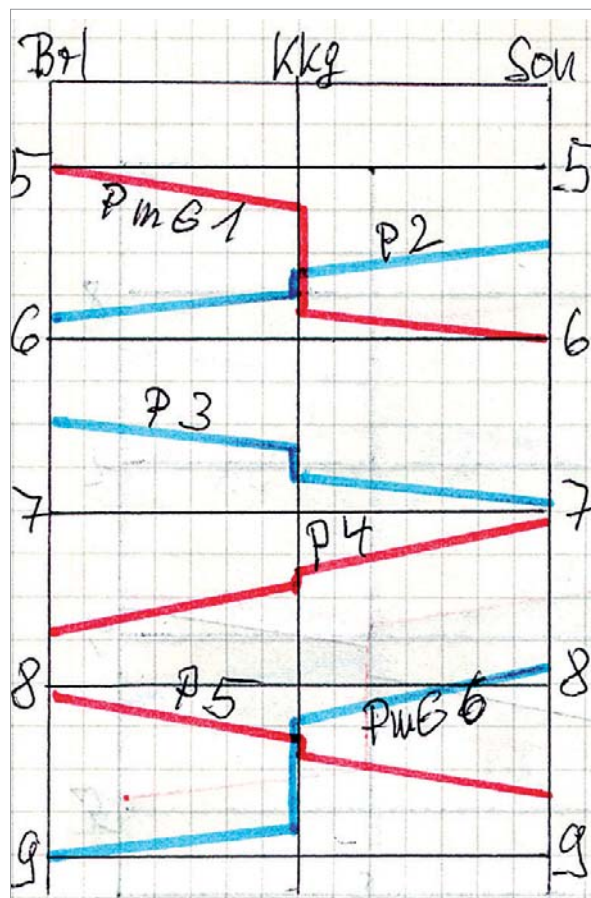
Ganz anders, wenn Herbert Fackeldey zu Besuch kam. Wenn der die 400 Kilometer von Aachen mit dem IC hinter sich hatte, war er nie zu müde,

Die schematisierte Abwicklung des Gleisplans der BAE I macht deutlich, was betrieblich möglich war. Auf den ersten Blick nicht viel, zumindest nicht viel Binnenverkehr. Da der Fiddleyard Braunlage jedoch nicht nur diesen Bahnhof, sondern die gesamte daran hängende Südhazbahn darstellte, konnten von dort aus Frachten zu allen Ladestellen der beiden anderen Bahnhöfe transportiert werden oder von diesen nach Braunlage und weiter. Die Oberkante der Grafik ist die Anlagenaußenseite.





Da wir damals so gut wie keine Fotos gemacht haben, hier eine nachgestellte Aufnahme von einer Kreuzung der beiden einzigen Triebfahrzeuge, die je auf der BAE I im Einsatz waren: mein roter T 02 ex Südharzbahn und Herbert Fackeldeys blauer T 67, ex T 7 der Mittelbadischen Eisenbahn, jedoch baugleich mit dem T 1 der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, hier also keineswegs fehl am Platze. Dieses Szenario spielte sich an jedem Betriebstag mehrere Male ab, wobei aber mindestens einer der Triebwagen mit angehängten Güterwagen verkehrte – der kleine T 67 allerdings nur bei der Talfahrt.



Zur Zeit der BAE I wurden Bildfahrpläne noch nicht am Bildschirm erstellt, sondern mit Filzstiften auf Rechenkästchenpapier. Das, worum es ging, war jedenfalls zu erkennen. Mehr dazu im Text. „Bei einfachen Verhältnissen“ dient so ein Bildfahrplan auch als Buchfahrplan für die Personale.

um sofort mit mir in den Keller zu gehen, seine mitgebrachten Fahrzeuge aufzugleisen und – nein, nicht mit ihnen herumzujökeln, sondern mit den zwei Triebwagen, die nun auf BAE-Gleisen standen, Fahrplanbetrieb zu machen.

Betrieb, Betrieb, Betrieb! Fahrplanbetrieb!

Einen Bildfahrplan aus jenen Zeiten konnte ich vor einigen Monaten vor der Tonne retten. Da hatte ich rote und blaue Zuglinien in das mit Kugelschreiber auf Rechenkästchenpapier gezeichnete Raster eingetragen, und diese Farben entsprachen denen unserer Triebwagen. Bei zwei Triebfahrzeugen lohnt sich schon ein Bildfahrplan, besser gesagt, da braucht man ihn schon. Wie sonst soll man als Tfz-Führer wissen, wo man mit dem anderen Zug kreuzen muss? Im abgebildeten graphischen Fahrplan findet die erste Zugkreuzung in Königskrug statt, die zweite ist eine so genannte spitze Kreuzung in Sonnenberg (P 3 und P 4), die dritte wieder eine reguläre in Königskrug. Spitze Kreuzungen in Braunlage wären auch möglich gewesen, aber nicht eingeplant, da sie nicht so attraktiv gewesen wären.

Sicher ist dem Leser sogleich aufgefallen, dass bei der ersten Kreuzung der rote Triebwagen einen wesentlich längeren Aufenthalt in Königskrug hat als der blaue, der nur kurz stoppt und sofort weiter fährt. Die Erklärung ist schon der Zugnummer zu entnehmen, beziehungsweise den Buchstaben da-

vor: Das ist kein gewöhnlicher reiner Personenzug, sondern einer mit Güterbeförderung, ein PmG also. Der bringt Güterwagen mit, von denen in der Regel einer oder zwei in Königskrug auszusetzen sind und ein anderer dort aufzunehmen, falls er nach Sonnenberg soll.

Während der PmG rangiert, erscheint bald einmal der P 2 und hält vor der Trapeztafel. Dann muss das Rangieren unterbrochen und der Fahrweg für den kreuzenden Zug freigemacht werden. Nach der Rücktour als P 4 geht der rote Triebwagen als P 5 solo wieder auf Bergtour, während der blaue diesmal PmG spielen darf, denn bei der Talfahrt kann er Güterwagen mitnehmen, was ihm bei der Bergfahrt auf Grund seiner bescheidenen Zugkraft versagt ist. Folglich hat der blaue Triebwagen diesmal den längeren Aufenthalt in Königskrug und der rote hält nur kurz zum Ein- und Aussteigen. Viel Abwechslung mit wenig Material.

Wann ist es sechs Uhr?

Noch ein Wort zu den am Rand des Bildfahrplans eingetragenen Uhrzeiten. Sie haben nur Richtwertbedeutung, denn es wurde ohne Uhr gefahren nach dem Motto: Nicht, um 6.00 Uhr kommt der PmG 1 in Sonnenberg an, sondern, wenn der PmG 1 in Sonnenberg ankommt, ist es 6.00 Uhr. Das ist stressfrei und braucht keine Infrastruktur. Für einfache Betriebsverhältnisse reicht das allemal.

Eine kleine lässliche Sünde wäre noch zu beichten. Durch die häufigen Hin- und Herfahrten mit zwei Triebwagen auf der kurzen Strecke war der De-Facto-Fahrplan viel zu dicht, wesentlich dichter, als er beim gedachten Vorbild gewesen wäre. Aber was soll man machen bei zwei so betriebsversessenen Individuen? Im Grunde helfen dagegen nur mehr Strecke und mehr Bahnhöfe. Aber die wachsen bekanntlich nicht an den Bäumen.

Jetzt bleibt nur noch zu berichten, nach welchem Prinzip die Güterwagen auf der BAE I bewegt wurden. Simple Antwort: Nach dem gleichen wie bei der TAE im Garten. Sehr witzig, werden aufmerksame Leser jetzt sagen, beim Bericht über die TAE wurde das doch gar nicht erklärt. Stimmt, deswegen wird es auch jetzt nachgeholt.

Mit gezinkten Karten spielen

Bei meiner früheren H0-Anlage „Felsentalbahn“ (s. Kap. Prägungen) wurde das mittlerweile recht bekannte System verwendet, bei dem eine Fracht- und eine Wagenkarte in irgendeiner Weise miteinander verbunden werden und dann zusammen einen Transportauftrag darstellen.

Bei der TAE und nun auch bei der BAE I lohnte der Aufwand nicht. Hier wurde für jeden vorhandenen Wagen, auch für die, die von Besuchern mitgebracht wurden, eine Umlaufkarte gemäß Abbildung oben rechts angefertigt. Da steht die Wagennummer drauf, logo, und die Ziele, die der be-

Umlauf O 01	Umlauf G 02
1. leer n. Königskrug Holz	1. leer n. Walkenried (Brl)
2. Kurzholz n. Braunl. Fuchs	2. Zement in Säcken (Son Frgl)
3. leer n. Königskrug Holz	3. leer n. Son Gs
4. Kurzholz n. Son Sägewerk	4. Stückgut n. Königskrug Gs
5. Bretter n. Tanne (Brl)	5. Stückgut n. Braunlage
	6. Kartoffeln n. Son Frgl

Diese Umlaufkarten sind nachgestellt, da die Originale nicht mehr aufzufinden waren. Nach Abarbeitung eines Transportes wird die Büroklammer eine Zeile weiter gerückt, sodass der nächste GmP, der dort vorbeikommt, weiß, wohin der Wagen nun muss.

treffende Wagen anfahren kann in einer logischen Reihenfolge, also leer zu einem Versender, dann beladen zu einem passenden Empfänger und so weiter.

Bei Spiel-, äh, Betriebsbeginn ist es egal, wo die Wagen stehen, Hauptsache an einer der Stellen, die auf der zugehörigen Umlaufkarte als Ziel verzeichnet sind. Und die Karte muss da sein, wo der Wagen ist. Dann kann es schon losgehen. Und die zur Karte gehörige Büroklammer wird auf die Zeile gesetzt, die der aktuellen Position folgt. Steht der O 01 also beispielsweise in Sonnenberg am Sägewerk, dann ist sein nächstes Ziel Braunlage mit einer Bretterladung, die nach Tanne soll.

Kein tägliches Allerlei

Nehmen wir einmal an, der PmG 1 kommt frühmorgens nach Königskrug und findet den G 02 am Güterschuppen vor. Ein Blick auf die Umlaufkarte sagt dem Zugführer, dass der Wagen als Nächstes mit Stückgut nach Braunlage muss. Da der Zug von dort kommt, ist der Wagen für ihn also belanglos. Der muss auf den PmG 6 warten, bis er hier wegkommt. Wäre als nächstes Ziel Sonnenberg markiert, würde er ihn mitzunehmen haben.

Nun kann man fragen, ob dieses simple System nicht dazu führt, dass es immer gleich läuft und man bald im Voraus weiß, was einen im nächsten Bahnhof erwartet. Allein dadurch, dass der Zyklus des O 1 fünf Positionen hat, der des G 2 sechs, laufen sie bald auseinander. Man kann natürlich noch mehr Positionen auf eine Karte setzen, dann wird es noch abwechslungsreicher. Wir hatten damit jedenfalls nie Langeweile.



Zu der am 17. November 1992 zelebrierten Eröffnung der BAE I hatte ich vier Gäste geladen, darunter natürlich Wilfried Link, den Erbauer des Triebwagens nebst Gattin. Es war eine bescheidene aber würdige Feier.

Kleine Rangieraufgabe auf der BAE I

Wenig zu tun in Königskrug

Ist denn nun der Betrieb auf einer so kleinen Anlage mit gerade mal einem Unterwegsbahnhof nicht sterbenslangweilig? So wird mancher Leser denken. Und in so einem winzigen Zwischenbahnhof mit zwei Stummelgleisen, was soll es da groß zu rangieren geben?

Um diese Frage fundiert zu beantworten, spiele ich mal ein typisches Beispiel durch, wie es in dieser oder ähnlicher Form häufig vorgekommen ist.

Also: Der PmG 01 ist von Braunlage kommend in Königskrug eingetroffen und

soll hier den O-Wagen 01 an die Holzladerrampe setzen und dafür von dort den beladenen O5 mitnehmen und schließlich noch den G3, der am Zugschluss eingestellt ist, an den Güterschuppen setzen. Wie viele Rangierbewegungen braucht es dazu? Ein Blick auf die Grafiken verrät, dass es nicht weniger als fünfzehn Bewegungen sind, die die erfahrene BAE-Mannschaft benötigt hat. Der Leser ist eingeladen, das mal durchzuspielen und zu schauen, ob er es mit weniger schafft. Viel Spaß!

Das bisschen Rangieren

Zwei Wagen aussetzen und einen in den Zug aufnehmen, das kann ja so gewaltig nicht sein, oder? Nun ja, immerhin neun Grafiken habe ich benötigt, um die fünfzehn Rangierbewegungen darzustellen, die meiner Meinung nach nötig sind, um die gestellte Aufgabe zu erfüllen. Als neue Rangierbewegung zählt, wenn nach einem Stopp neu angefahren wird, mit oder ohne Richtungswechsel, also auch, wenn zum An- oder Abkuppeln gehalten wurde.

Das Rangieren ist insofern leichter, als der Zug korrekt gereiht in Braunlage losgefahren ist, das heißt, dass der 01 vorne eingestellt ist, weil er so am einfachsten an die Rampe gebracht werden kann, der G3, der an den Güterschuppen soll, jedoch am Schluss.

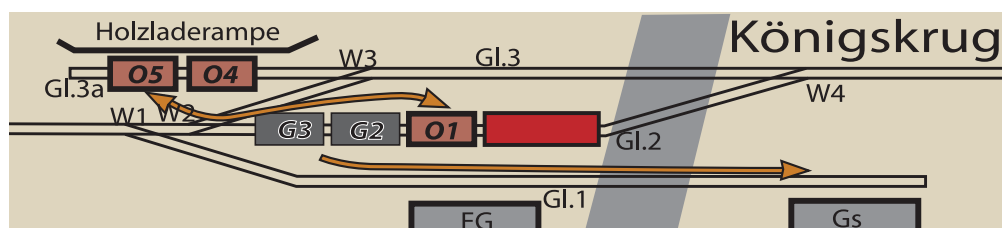
Trotz dieser optimalen Voraussetzungen braucht es allein sechs Rangierbewegungen, um den O 1 an die Rampe zu bringen, weil ja gleichzeitig der dort stehende O5 herausgezogen und mitgenommen werden muss. Da der Güterschuppenstummel „anders rum“ ist, also vom Triebwagen in Vorwärtsfahrt bedient werden muss, muss er über W 2 und W 1 umlaufen und den G3 von hinten packen. Und am Ende, wenn der G 3 endlich am Güterschuppen steht, braucht der Triebwagen noch drei Bewegungen, um wieder ans richtige Ende seines Zuges zu kommen um schließlich abfahrtsbereit dazustehen.

Hätte am Güterschuppen auch ein Wagen gestanden, der mitzunehmen gewesen wäre, hätte es noch mindestens zwei Bewegungen mehr gebraucht.

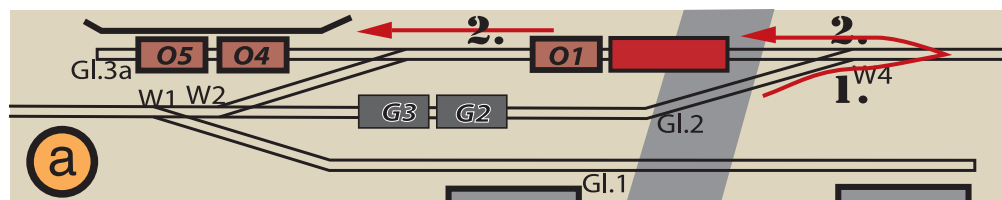
Muss ich mehr sagen, um den Leser zu überzeugen, dass der Betrieb auf der Lüttjen BAE nie langweilig geworden ist? Schließlich musste ja in Sonnenberg auch rangiert werden. Wenn dort eines Tages alle vorgesehenen Gleise und Weichen betriebsfähig gewesen wären, wäre es dort hochspannend geworden.

Es bleibt spannend

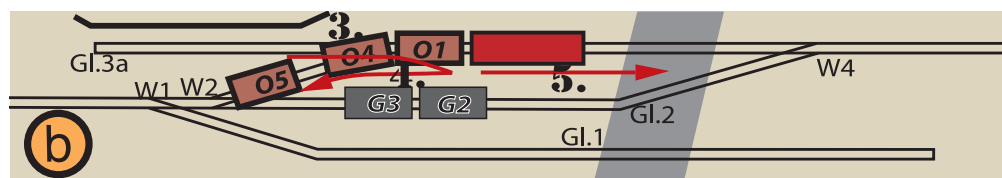
Das war nur ein kleines Beispiel dafür, was die BAE I betrieblich hergab. Selbstverständlich wird dieses Spiel namens Betrieb umso interessanter, je mehr Wa-



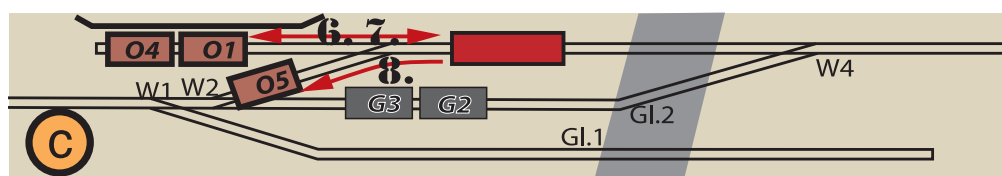
Das ist die Ausgangssituation. Der T 02 ist mit drei Güterwagen in Königskrug eingetroffen. Einer davon muss an den Güterschuppen, ein anderer ist gegen einen an der Holzrampe stehenden auszutauschen. Wie viele Rangierbewegungen braucht es?



1. Der T 02 zieht mit O 1 vor bis über W4 und stößt dann (2.) mit ihm durch Gleis 3 zurück nach Gleis 3a.



3. O 4 und O 5 werden angekuppelt und mit allen drei Wagen vorgezogen bis W 3 frei ist. W 3 wird gestellt. Die ganze Fuhre stößt zurück (4.) bis der O 5 hinter dem Grenzzeichen zu Gl.3a steht. Dort wird er abgekuppelt. Sodann (5.) zieht der Tw mit den beiden verbliebenen Wagen vor, wieder soweit bis W 3 frei ist.



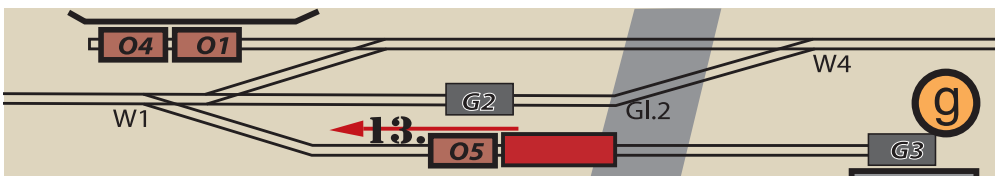
6. O 4 und O 1 werden nach Gl. 3a an die Rampe geschoben und dort abgekuppelt. 7. Der Tw zieht allein vor bis über W 3 und stößt dann (8.) über die gestellte W 3 zurück auf den O 5 zu, der angekuppelt wird.



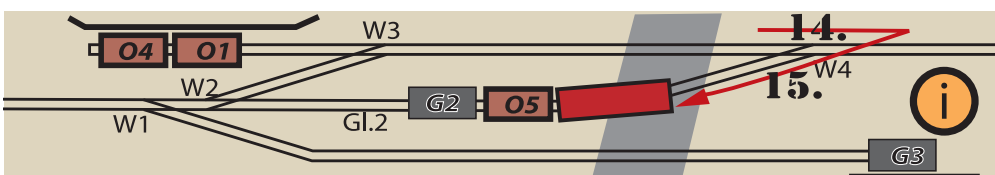
9. O5 wird bis über W 1 auf die Strecke geschoben, dann (10.) fährt der Tw gegen den G 3 auf Gl. 2 und kuppelt an; zwischen G3 und G 2 wird entkuppelt.



11. Den O 5 schiebend zieht der Tw den G 3 bis über die W 1 und drückt ihn sodann (12.), den O 5 mit sich ziehend, nach Gl.1 an den Güterschuppen und setzt ihn dort ab.



13. Tw fährt mit O 5 zurück über W 1, dann zieht den O 5 durch Gleis 3 (14).



gen mit unterschiedlichen Umlaufkarten es gibt. Aber auch, wenn man – wie ich damals bei der BAE I – nur vier Wagen hat, muss man nicht befürchten, dass der PmG 1 jedes Mal die gleichen Wagen zu befördern haben wird. Wie schon erwähnt, bewirkt allein die unterschiedliche Zahl von Zielpositionen auf den Wagenkarten ein Auseinanderlaufen der Zustell- und Abholaufträge. Das ergibt dann an jedem „Betriebstag“ völlig anders zusammengesetzte Züge. Wenn man nicht mehr allzu arg in der Bauphase ist und nicht bei Betriebsschluss alles wegräumen muss, ist es günstig, alle Wagen bis zum nächsten Mal da stehen zu lassen, wo sie am Schluss sind, dann kann es „am nächsten Tag“ ohne Bruch weiter gehen, egal, wann auch immer dieser nächste Tag ist.

Ende gut, alles gut

So, damit ist das Meiste über meine lüttje BAE gesagt. Ihr war kein allzu langes Leben beschieden, und das ist keine traurige Nachricht, weil ich Lust auf mehr hatte und mich schon eine Weile nach einer größeren Wohnung mit einem möglichst großen Keller umsah. Ich war mit der kleinen Anlage keineswegs unzufrieden, das sollte eigentlich aus dem Vorgesagten herausgeklungen haben, aber letztendlich wollte ich doch von Braunlage nach St. Andreasberg fahren, dieser Gedanke ließ mich nicht mehr los. Aus dem Gedanken wurde ein Traum, aus dem Traum eine Vision.

Träumen kann man lange hinterherhängen – und nichts tun. Visionen haben eine ganz andere Kraft. Sie regen uns an, tätig zu werden, egal was, Hauptsache, es führt dem Ziel entgegen. Das war im vorigen Kapitel, so bizarr das klingen mag, das Ausfüllen der Sperrmüllanforderungskarte. Dadurch wurde der Bau der Lüttjen BAE möglich, obwohl ich doch immer gedacht hatte, ich hätte keinen Platz für eine Anlage.

Mit meiner Suche nach dem Mehr an Platz, das mir erlauben würde, bis nach St. Andreasberg zu fahren, war es ähnlich und doch anders. Wie das ausging, steht dann im Kapitel über die BAE II.

Noch 14. Der Tw zieht mit O 5 über W 4 vor und drückt dann (15.) mit dem Wagen zurück nach Gl.2 an den dort stehenden G 2. Der Rangieviorgang ist nun beendet, der Zug abfahrtsbereit.

Die BAE II in Bremen – im Billardraum einer Gaststätte

Erst rollen die Kugeln, dann die Räder

Beim Bau der BAE I richtete ich alles auf eine künftige „richtige“ BAE aus, die ich bauen würde, sobald der Platz vorhanden sein würde – ohne zu wissen, ob ich ihn je bekommen würde. Ich bekam ihn aber – durch Beharrlichkeit und ein bisschen Glück.



Gerade mal zwei Leutchen warten auf den soeben einfahrenden Triebwagen nach Braunlage. Das kümmert die alten Strategen Willy Banse und Karl Peix offenbar überhaupt nicht, die auf dem Bahnsteig ihre alltägliche Fachsimpelei über das Harzer Forstwesen im Allgemeinen und die Holzverladung bei der BAE im Besonderen führen.

Lieber ne kleine als gar keine, hatte ich bei Bau-
beginn der BAE I gesagt. Das stimmt natürlich
immer. Ich war ja mit der 12-qm-Anlage abso-
lut glücklich, am Ziel meiner Wünsche. Und doch:
Größer wäre auch nicht schlecht, oder?

Bescheidenheit ist eine Zier ...

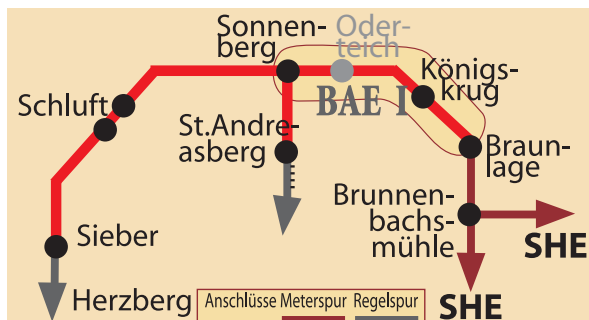
... doch weiter kommt man ohne ihr, sagt ein altes
Sprichwort. Die BAE I war als Ausschnitt aus einem
großen Konzept einer Verbindung vom Bahnhof
Braunlage der Südharzbahn quer über den Harz
bis hinunter nach Sieber plus einer Zweigstrecke
nach St. Andreasberg geplant und gebaut worden.
Und eine Zeit lang auch betrieben.

Doch schon vom ersten Sägeschnitt an hatte ich
eine größere BAE im Sinn, eine, die wesentlich mehr
als nur den kurzen Teilabschnitt bis Sonnenberg
abbildet. Aber die würde mehr Platz brauchen, viel
mehr Platz. So machte ich mich schon während der
Bauzeit auf die Suche nach einer größeren Wohnung
mit einem größeren, nein, einem wesentlich größeren
Kellerraum. Was den reinen Wohnraum anbe-
langte, so wäre ich mit 20 bis 30% mehr zufrieden
gewesen, nur für die Anlage, da sollte es schon das
Doppelte der bisherigen 13 qm sein.

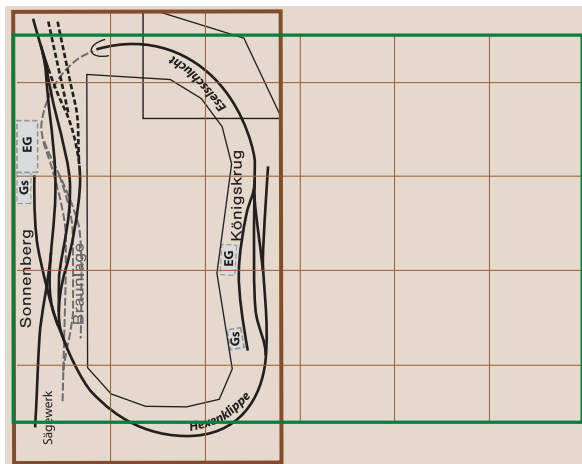
In der Wochenendausgabe des *Weser-Kurier* wur-
den Wohnungen in großer Zahl angeboten, und ich
besichtigte so viele wie möglich. Sehr viele. Das mit
dem größeren Wohnraum war überhaupt kein Pro-
blem, das mit dem größeren Anlagenraum dagegen
ein riesiges. Nach einigen Monaten ging ich dazu
über, keine Wohnung, sondern ein ganzes Haus zu
suchen, das ich mieten könnte. Da wurde ich relativ
schnell fündig, aber allein die Kaltmieten schienen
mir unbezahlbar.

Immer war was quer

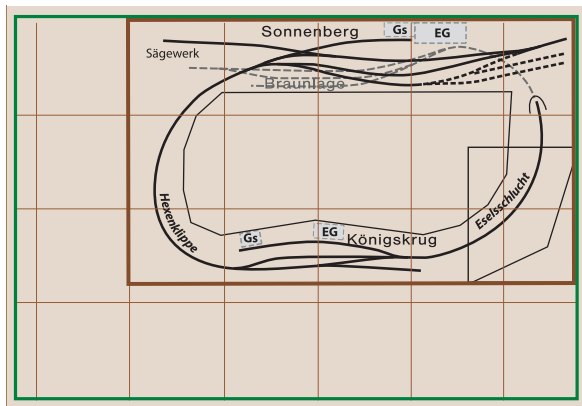
Bei einigen Häusern nahm ich die Maße der Keller-
räume und zeichnete grobe Anlagenentwürfe, um
zu schauen, welcher Teil meiner Vision sich dort
realisieren ließe. Aber irgendetwas war immer quer.
Ein einziges Haus kam in die engere Wahl, haupt-
sächlich wegen des nutzbaren, unverbauten Keller-
raumes von gut 6 x 4 m, genau 6,05 x 4,20 m = ca.
25 qm. Auch dafür entwarf ich dann in gewohnter
Manier in einer einzigen Nacht einen Gleisplan, um
zu schauen, ob ich darin glücklich werden könnte.
Der Keller hatte allerdings nur eine Höhe von 1,85
cm, unter einem Träger sogar noch weniger. Da ich
selber schon 1,80 m lang bin, hätte ich darin wohl
Platzangst bekommen. Ich verzichtete. Den Planent-
wurf fand ich aber noch in meinen Papierwusten
und habe ihn jetzt mal ins Reine gezeichnet (Abb.
auf der nächsten Seite). Bis auf die Eselsschlucht
mit ihrem Vorbildradius von 133 cm ist der Plan
durchgehend mit $r = 80$ cm trassiert. Diesen Radius
hatte es schon bei der BAE I bei der Hexenklippe
gegeben, er hat auch im Betrieb mit dem langen
Triebwagen keine Probleme bereitet.



Nur ein kleiner Ausschnitt
(braun umrandet) des gesam-
ten BAE-Konzepts konnte in
der BAE I realisiert werden,
das noch unter Auslassung der
Station Oderteich. Der Traum
von der gesamten BAE bis nach
Sieber und St. Andreasberg
blieb weiterhin ein Traum, nein,
eher eine Vision.



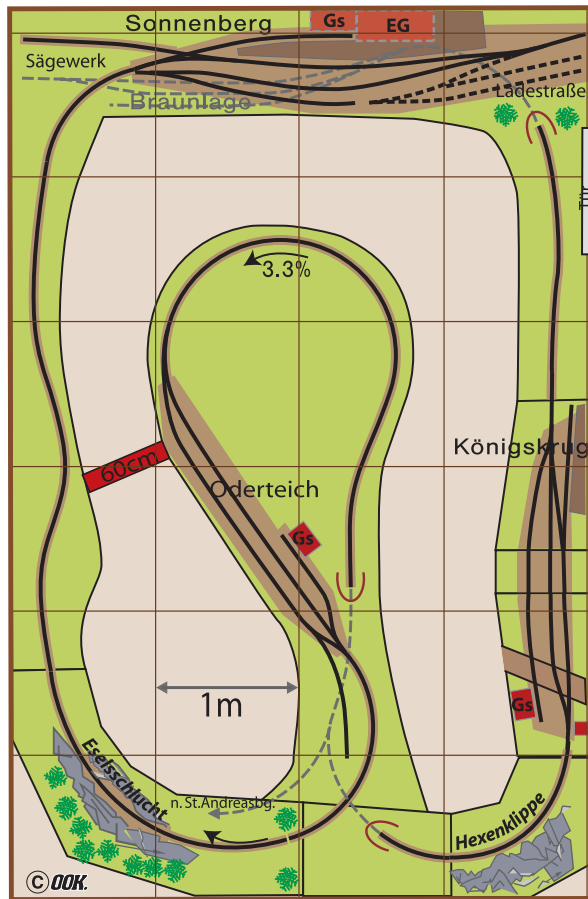
Wie adaptiert man eine 4,7 x
2,7 m große Anlage in einen
6 x 4 m großen Raum (grü-
ner Rand)? So (links)? Oder
so (darunter)? Wie erreicht
man den größten Zuwachs
an Streckenlänge und/oder
an Stationen? Ein klassisches
Anlagen-Design-Puzzle.



Die BAE 1.5

Auch wenn dieser Plan aus den genannten Grün-
den nicht zur Ausführung kam, so ist doch wert,
ein paar Worte darüber zu verlieren. Die Teile der
BAE I lediglich entlang der längeren Wände aus-
einanderzuziehen hätte nichts weiter eingebracht,
als längere Fahrstrecken zwischen den Stationen
– gewiss nichts Schlechtes – aber keine zusätzliche
Betriebsstelle. Die wollte ich aber unbedingt, denn
bei der BAE I hatte ich auf die Darstellung der Stati-
on Oderteich, die zwischen Königs-
krug und Sonnen-
berg hingehört, verzichten müssen. Um die hinein
zu bekommen, hatte ich versucht, eine Zunge in
die Raummitte zu legen – mit Erfolg, wie man dem
fertigen Plan entnehmen kann. Aber es war mes-

Bei der Suche nach mehr Raum war für kurze Zeit ein Keller von 6,00 x 4,20 m im Gespräch, das wäre mit 25 qm fast die doppelte Größe der BAE I (13 qm) gewesen, hätte aber trotz listigster Ausnutzung des Raumes, sogar mit einer Zunge, nur einen Bahnhof mehr gebracht: Oderteich. Die Fahrstrecke (von Bahnhofsmitte bis Bahnhofsmitte) von Braunlage nach Sonnenberg betrug bei der BAE I 14,3 m, bei diesem Plan 26,2 m.



serscharf, vor allen Dingen, weil ich die Minimalgangbreite von 60 cm nicht unterschreiten wollte.

Zudem wollte ich unbedingt das Prinzip der absoluten Nähe (PAN) durchgängig anwenden, auch wenn ich den Begriff damals noch nicht geprägt hatte. Das ist mir gelungen, indem ich die Strecken an der Zungenwurzel nicht einmal, sondern zweimal einander kreuzen ließ. Bei der unten liegenden Strecke verliert man seinen Zug zwar kurzzeitig im Tunnel aus den Augen, folgt ihm aber in der gleichen Richtung. Und auf diese Zunge passte der Bahnhof Oderteich drauf. Bingo!

Bei einer Steigung von 33 % beträgt der Höhen Gewinn vom Tunnelportal bis zum Beginn des Bahnhofs Oderteich 15 cm, was gerade ausreicht, um das bergseitige Ende des Bahnhofs über dem Tunnel zu platzieren. Wenn man genauer hinschaut, sieht man, dass die beiden Teile des Bahnhofs Königskrug

auseinandergerückt sind und dazwischen ein 30 cm langes Füllstück eingeplant worden ist. Um die gleiche Zentimeterzahl nimmt auch die Umsetzlänge zu, was auch das Kreuzen längerer Züge, so man sie denn hat, ermöglicht.

Heimliche Spitzkehre

Dem aufmerksamen Betrachter wird noch aufgefallen sein, dass ich im Tunnel an der Zungenwurzel einen Abzweig *n. St. Andreasberg* eingezeichnet habe. Diese interessante Option würde einen zweiten Schattenbahnhof/Fiddleyard unter der Strecke zwischen der Eselschlucht und Sonnenberg sinnvoll sein lassen. Oderteich könnte dann in der Relation Braunlage-St. Andreasberg als Spitzkehre fungieren. Das ergibt betrieblich selbst dann Sinn, wenn der eigentliche Abzweig verdeckt im Tunnel liegt. Den Abschnitt Oderteich-Tunnel würden die Züge dieser Relation, die ja dem Namen der Bahn entspricht, zweimal befahren, etwa so, wie es früher auf der Bahnlinie Hagen-Haspe-Voerde-Breckerfeld üblich war (s. Plan in meinem Anlagenplanungsbuch S. 97), wo man die Streckentrennungsweiche ebenfalls vom Bahnhof aus nicht sehen konnte.

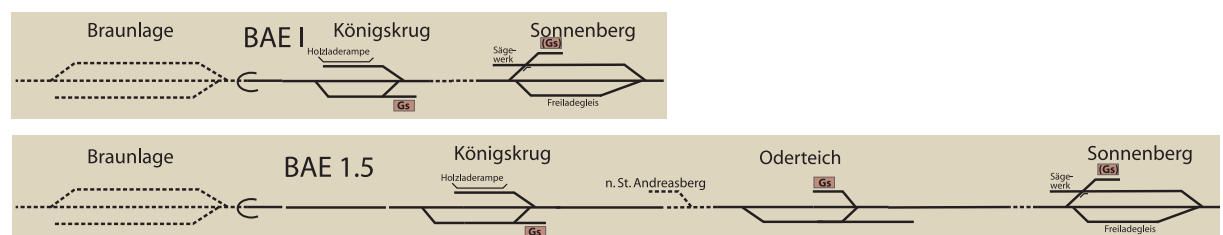
Nun ja, das wäre also die BAE II gewesen, hätte ich das zu diesem Keller gehörende Haus gemietet. Aber, wie schon erwähnt, schreckte mich die geringe Stehhöhe ab. Da die tatsächliche BAE II doch noch um einiges größer wurde, habe ich mich entschlossen, diesen nicht realisierten Entwurf BAE 1.5 zu nennen.

Im Nachhinein ist mir aufgefallen, dass dies eigentlich ein hübscher Plan für eine H0-Anlage wäre, gleichzeitig ein Beispiel für die minimale Platzanforderung, die man in dieser Baugröße für eine Zungenanlage braucht.

Hemmungsloser Optimismus: Vorbereitung auf den Tag X

„Normale“ Menschen hätten sicher gesagt, dass meine Suche nach größeren Räumen für meine Anlage zwar intensiv war, aber der Erfolg keineswegs sicher. Aber was heißt schon „normal“? Ich war es jedenfalls, zumindest in jener Zeit, nicht. Ich erlitt bei meiner Suche einen Rückschlag nach dem anderen, einer Enttäuschung folgte die nächste. Und doch verhielt ich mich so, als stünde der Umzug in die richtigen Räume unmittelbar bevor. Ich wusste: Wenn der große Tag kommt, dann brauche ich viel

Die Abwicklung der BAE 1.5 im korrekten Längenverhältnis zu der der BAE I. Längere Fahrstrecken und eine Station mehr plus die Option Abzweig St. Andreasberg sind der Gewinn aus 85 % mehr Quadratmetern.



Sperrholz, Kanthölzer und Leisten für den Anlagenbau sowie viele Meter H0-Flexgleis und eine Kiefernleiste 3 x 5 mm für den Gleisbau. Da traf es sich gut, dass in der H0-Szene gerade die Code-83-Schiene aufgekomen war und jeder Hanuller, der auf sich hielt, seine Code-100-Schienen rausreißen und durch die niedrigeren ersetzen musste. So konnte ich auf den Eisenbahnmärkten jede Menge Second hand-H0-Flexgleis zu billigsten Preisen erwerben und hortete es im Keller unter der Anlage.

Mit der Kiefernleiste 3 x 5 mm war es schwieriger. In ganz Bremen bekam ich nicht mehr als ein Dutzend Meter zusammen. Das war so gut wie gar nichts für mein Vorhaben. Aus einem Meter Leiste können 23 Schwellen von 42 mm Länge entstehen. Mit 23 Schwellen kann man gerade mal 38 cm Gleis legen, für einen Meter braucht es 68 Schwellen. So sieht's aus.

Göttinger Geduldsprobe

Als ich mal wieder meine Schwester in Göttingen besuchte, erkundigte ich mich nach einem Bastelgeschäft und erhielt einen heißen Tipp. „Wieviel brauchen Sie denn?“ entgegnete der Verkäufer auf meine Frage, ob er 3 x 5er Kiefernleiste habe. „So viel, wie ich kriegen kann“, antwortete ich kühn. „Na, na, na! Schauen Sie mal in diese Tonne, da sind 3 x 5er ohne Ende drin.“ Sagte es und wandte sich einem anderen Kunden zu.

Ich zog die Kieferstäbe bündelweise aus der Tonne und zählte. Bei 35 wurde mir das Zählen zu dumm, ich nahm die Tonne und ging damit zur Kasse und sagte keck: „Ich nehme alle“. Der Verkäufer zog die Augenbrauen hoch, sagte aber nichts, und fing seinerseits an zu zählen. Aber auch ihm riss irgendwann der Geduldsfaden. „Fünfundfünfzig!“, rief er, „den Rest schenke ich Ihnen. Da!“ Bingo. Hauptgewinn!

Ich habe die Leisten dann zu Hause genau gezählt, es waren 74 Stück, ein richtiges Schnäppchen also. Bevor mich jemand für größenwahnsinnig erklärt, rechne ich schnell vor: Aus einem Meter Leiste kann man Schwellen für 0,38 m Gleis herstellen, hatte ich gesagt. Also 74 x 0,38 macht läppische 28 Meter 0m-Gleis. Das hätte gerade für die BAE 1.5 in dem 4 x 6 m-Raum gereicht, die ich oben vorgestellt habe, aber nie und nimmer für die BAE meiner Träume. Ich musste also weiterhin auf dem Quivive sein.

Was heißt eigentlich „Sperr“?

Thema Sperrholz. Tolles Material, leider teuer. Zumindest im Baumarkt. Aber der Name *Sperr*-Holz weist uns schon die Richtung, wo es billiger zu haben ist: im *Sperr*-Müll. Ich weiß nicht, wie es heute ist, aber zu jener Zeit stellten die Leute reihenweise ihre soliden alten Schränke in den Sperrmüll, um Platz für Pressspannschränke aus einem nahezu unmöglichen Möbelhaus zu schaffen. Und die alten Schränke hatten in der Regel noch richtige ein- oder



Die mit der Proxxon-Kreissäge aus Kiefernleiste 3 x 5 mm auf 42 mm abgelängten 0m-Schwellen werden mit der Sandblattfeile an den Enden gesäubert, weil die Sägefussel beim fertig verlegten Gleis unschön aussehen. Im Vorgriff auf den Tag X hatte ich auf diese Weise über zweieinhalb Tausend Schwellen hergestellt und eingelagert.

zweiteilige Sperrholzrückwände, mindestens 1,80 m lang und 50 bis 100 cm breit. Hinter denen war ich her wie der Geier hinterm Aas. Wie gut, dass ich einen Kombi fuhr.

Als der Tag des Umzugs heranrückte, hatte ich mehr als ein halbes Dutzend solcher alten Sperrholzplatten im Kellervorraum stehen und meine Mitmieter schüttelten die Köpfe: Was will er denn damit?

Größer reicht nicht, groß muss es sein

In meinem Freundeskreis gab es damals eine junge Frau, die bei einer Bremer Hypothekenbank arbeitete. Als die von meinen Wünschen und Problemen hörte, fragte sie, wieviel ich monatlich maximal ausgeben wolle beziehungsweise könne. Ich nannte ihr mein Limit. Daraufhin zog sie einen damenhaft winzigen Taschenrechner aus ihrer Handtasche und tippte ein paar Zahlen ein. „Jetzt sage ich dir mal, wieviel Geld du bei uns für diesen Monatsabtrag bekommst.“ – „Ich höre.“

Der Betrag, den sie mir nannte, verschlug mir die Sprache. Sooo viel? Das Ende vom Liede war, dass ich von da an nicht mehr die Vermietungsseiten im *Weser-Kurier* durchsah, sondern den Immobilienenteil. Wieder ging es wochenlang kreuz und quer durch Bremen, diesmal, um Häuser zu besichtigen, die zum Verkauf standen. Da sah die Sache jedoch nicht wesentlich besser aus: Wohnraum = super, Keller = Katastrophe, jedenfalls aus dem Blickwinkel eines Modellbahners. Doch dann fand ich das Passende: ein Bungalow mit 100 qm Wohnfläche ebenerdig, voll unterkellert. Der Preis lag knapp über dem besprochenen Limit. Sei's drum.

Voll unterkellert bei 100 qm ebenerdig? Das musste ja wohl heißen, dass der Keller ebenfalls 100 qm groß war. Unvorstellbar! Ich warf mich ins Auto und raste los. Als ich mich der Haustür näherte, sah ich schon aus zehn Meter Entfernung das mit Klebestreifen drangeheftete handgeschriebene Schild: „Bitte nicht mehr klingeln. Haus ist verkauft.“



Die Hafenkneipe im Bremer Westen hatte eine Weile stillgelegen, als sie zum Kauf angeboten wurde. Hinter den beiden fake-Garagentoren rechts verbarg sich der Billardraum der Gaststätte. Wäre hier vielleicht ein Platz für die BAE II?

Falsche Fehler können richtig sein

Ich möchte dem Leser ersparen, über meine Gefühle in jenem Moment zu sprechen. Nachdem ich ein Wort mit Sch... vor mich hin gebrummelt hatte, fiel mir das alte Sprichwort ein, dass das Bessere des guten Feind sei. Und: Das Leben geht weiter.

Ein anderer weiser Satz lautet: „Die Fehler, die man im Leben am meisten bereut, sind jene, die man nicht beging, als Gelegenheit war.“ Daran dachte ich allerdings nicht, als ich einen folgenschweren Fehler machte. Versehentlich schlug ich am folgenden Samstag bei den Immobilien die Seite „Gewerbliche Objekte“ auf – ohne es zu bemerken. Eine Anzeige sprang mir ins Auge, obwohl sie winzig klein war:

Bremer Westen, v. Privat Eckhaus m. Gaststätte,
120m² + 70 m², renoviert“, [redacted] DM, Tel. [redacted].

Ich habe die ausgeschnittene Anzeige heute noch in einem Fotoalbum kleben. Am 20. Dezember 1993, vier Tage vor Heiligabend also, war am Spätnachmittag Besichtigungstermin. Als Erstes wollte ich zur größten Verwunderung des Verkäufers den Keller sehen. Vier niedrige, feuchte Räume mit abblätterndem Putz und zahllosen Rohrleitungen, zwei davon fensterlos. Um es kurz zu machen: Der Keller war eine Katastrophe. Hier konnte man definitiv keine Modellbahn aufbauen.

Aber nachdem mir der Verkäufer die Wohntage gezeigt hatte, die ich nur beiläufig abnickte, gingen wir ins Erdgeschoss, in die stillliegende Gaststätte. Alles war noch drin: Tische, Stühle, Tresen und

Zapfanlage, sogar ein Zigarettensautomat hing noch an der Wand. Das alles zu beseitigen, würde Monate dauern. Ich war enttäuscht.

Wo einst Billardkugeln klickten

Doch dann kamen wir, zwei Stufen hinunter gehend, in den ehemaligen Billardraum der Gaststätte. Der war groß, ziemlich groß – 37 qm wie ich später maß – und leer. Dass es mal ein Billardraum gewesen war, erkannte man noch an entsprechenden Abbildungen an den Wänden. Nicht unbedingt schön, aber lustig. Blitzschnell hatte ich meinen treuen Begleiter, den Zweimeter-Zollstock, auseinandergefaltet und war in der Hocke am Messen: 6,65 m die hintere Querwand, 6,72 m die rechte Längswand, wow! Hier könnte man was machen. Die pure Vernunft hielt mich davon ab, sofort zuzusagen. Cool bleiben! Ich nahm noch ein paar weitere Maße, da der Raum um die Ecke ging, und erbat mir Bedenkzeit bis zum anderen Morgen. Dann düste ich zurück in meine Wohnung und zeichnete den Raum im Maßstab 1:20 auf weißes Papier.

„Learned is learned“

Das soll der Legende nach der ehemalige Bundespräsident Lübke zu einem Londoner Dockarbeiter gesagt haben. Wie auch immer, mir kam jetzt jedenfalls zugute, dass ich schon zahllose Anlagenpläne für diesen und jenen Keller gezeichnet hatte, sodass ich genau wusste, worum es ging, was ich unbedingt wollte, welche Radien, Umsetzlängen und so weiter. Und ich hatte im Copyshop einige Fotokopien des Planes der im Keller befindlichen BAE I gezogen. Aus einer schnitt ich die modulartigen Teile von Königskrug, Sonnenberg und der Eselsschlucht aus und schob sie auf dem Plan des Billardraumes hin und her.

Weihnachtsgeschenk 1993

Das Endergebnis nach durchwachter Nacht ist auf der rechten Seite zu sehen. Ich konnte den Verkäufer anrufen und guten Gewissens zusagen. Das war mein Weihnachtsgeschenk, das ich mir selber machte, auch wenn die Übergabe erst zum 1.1. terminiert war.

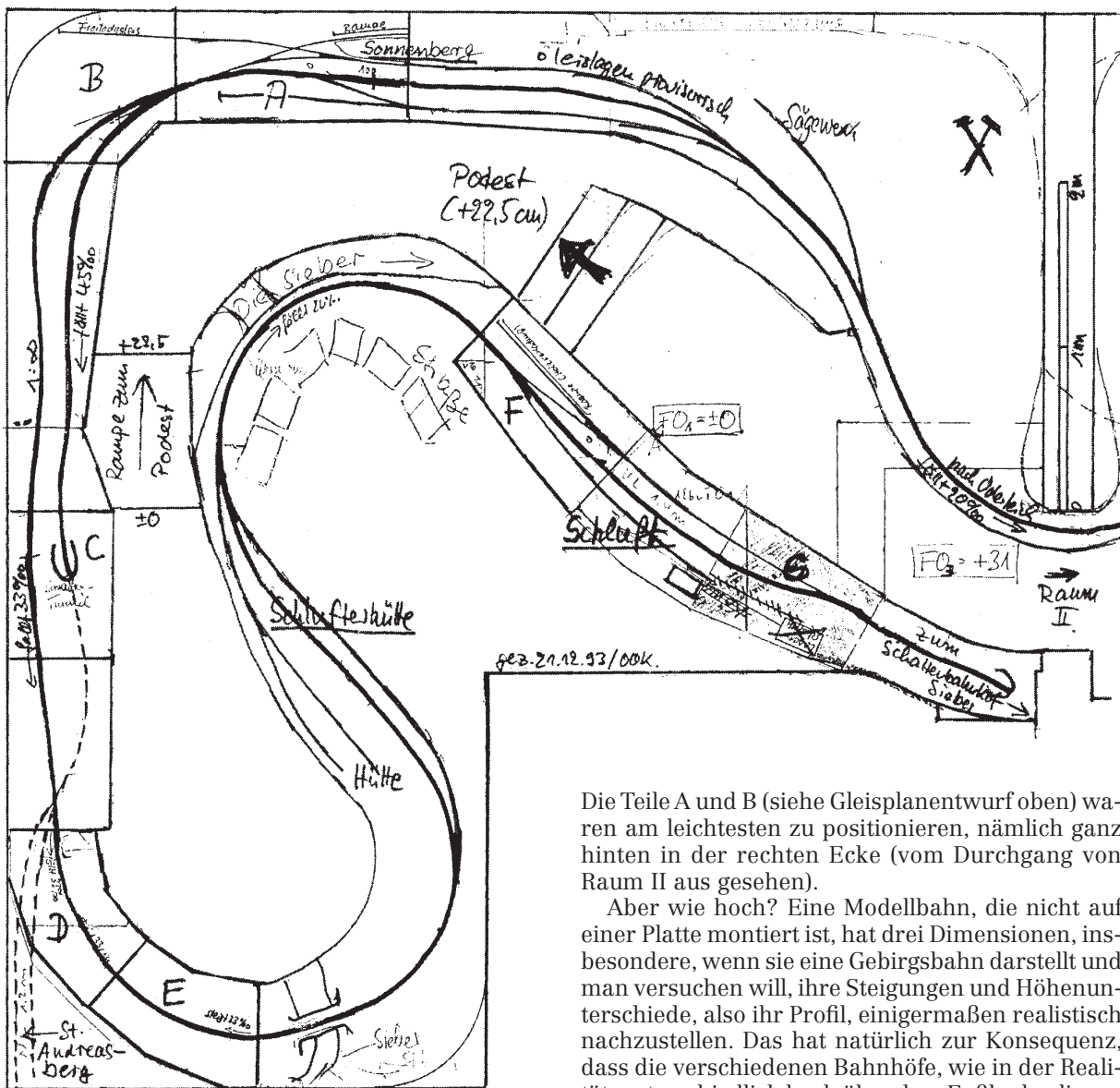
Der Silvesterabend 1993 verlief für mich wesentlich anders, als für die meisten Bremer. Ich zerlegte die BAE I in meinem Mietshauskeller und machte die Teile reisefertig. Rechtzeitig zur Mitternacht war ich damit fertig und konnte ebenfalls einen Sektkorken knallen lassen.

Prosit Neujahr!

Am Neujahrsmorgen 1994 war Bremen menschen- und autoleer. Nur ein einsamer roter VW-Passat-Variant mit einem sechsfüßigen Dachgepäckträger fuhr in aller Herrgottsfrühe, sich einen Weg zwi-



Ein Blick die ultrasteile Kellertreppe hinunter. Das sah nicht sehr einladend aus.





Jetzt zählte sich der modulare, leicht zerlegbare Aufbau der BAE I aus. Am Abend des 2. Januar 1994 waren bereits die linke Hälfte von Sonnenberg und das Eckmodul (Teile A und B im Gleisplanentwurf auf der Vorseite) auf provisorische Stützen gesetzt und an der Wand befestigt. Das herumstehende Mobiliar stammt aus der Hinterlassenschaft der Gaststätte.
Foto: Karin Spantekow



Die erste Hälfte der Eselsschlucht steht auf provisorischen Stützen. Bald wird die Hintergrundkulisse das an die Wand gemalte Werder Bremen-Logo und den Würfelbecher, letzte Zeugen der Vergangenheit als Billardraum, verdecken.

Eckteil (beide von der BAE I) auf provisorische Füße. Anschließend befestigte ich die Teile so an der Wand, dass die Oberkante Planum auf 151 cm über FO kam. Dieses Faktum war am Abend des 2. Januar 1994 geschaffen und ich war hochzufrieden.

Der Weg des geringeren Widerstandes

Wie weiter? Nach rechts wäre als Erstes die neue zweite Hälfte von Sonnenberg zu bauen, mit zahlreichen, um nicht zu sagen unzähligen Weichen, eher ein Langzeitprojekt. Also besser Richtung Schlufthütte. Das Planum dieses Bahnhofes sollte nach meinen Berechnungen auf 133 cm über FO liegen, zumindest in Bahnhofsmitte. Daraus resultierte eine Planumshöhe für das untere Ende der Eselsschlucht von 135,5 cm. Ich konnte also die beiden Teile der Eselsschlucht ebenfalls fest einbauen.

Um weitere eineinhalb Meter konnte der „Railhead“ in Richtung Schlufthütte vorangetrieben werden; das bedeutende Industriezentrum ist nur noch wenige Handbreit entfernt. Wann wird der Eröffnungszug unter den Klängen des Spielmannszuges girlandubekrönt in den Bahnhof einrücken? Wir werden sehen!

H. Fackeldey

Der Gästebucheintrag von Herbert Fackeldey vom 20.3.1994 zeugt von heftiger Gleisbautätigkeit zu zweit. Und von großem Optimismus.

Ich habe zwar kein Bautagebuch geführt (leider), aber es gab ein Gästebuch, in das sich Besucher und Mitmacher eintragen konnten. Nicht alle machten davon Gebrauch, aber Herbert Fackeldeys Eintrag vom 20.03.1994 lässt darauf schließen, dass die Gleise von Sonnenberg bis Schlufthütte Anfang April 1994 durchgehend befahrbar waren. Es war zwar in dem Abschnitt die Tunnelausfahrt von der BAE I (Teil C im Gleisplan S. 55) verwendet worden, dennoch mussten noch etliche Trassen- und Gleisometer hergestellt werden.

Eine Brücke, aber eine Identität stiftende

Vor allen Dingen war ja gleich oberhalb von Schlufthütte eine Brücke über die Sieber vorgesehen, die musste auch erst einmal gebaut und ein-

Gleich nach der Wende wurde über die alte SHE-Brücke über die Warme Bode bei Voigtsfelde (oberes Bild) ein Radweg gelegt, daher das Geländer. Nach Fotos und eigenem Aufmaß baute ich dann die Brücke in 1:45 nach.

gebaut werden. Im Maßstab 1:45 gab es damals so gut wie keine Brücken zu kaufen, aber es sollte eh keine x-beliebige Brücke sein, sondern, wenn irgend möglich, eine typische SHE-Brücke, sodass ich mir das Wälzen von Katalogen gleich schenken konnte.

Die Wende und die Wiedervereinigung lagen erst wenige Jahre zurück, aber sie hatten mir eine Brücke zugänglich gemacht, die 40 Jahre lang im Niemandsland der deutsch-deutschen Grenze gelegen hatte: die Brücke der Tanner Strecke der Südharzbahn über die Warme Bode. Bei Voigtsfelde südöstlich von Braunlage war die Grenze mitten im Bach verlaufen und damit auch mitten über die Eisenbahnbrücke.

Seit der Grenzöffnung war die Brücke also wieder zugänglich und fotografierbar. Und davon machte ich natürlich Gebrauch und vermaß das schlichte, aber schöne und typische Bauwerk aus Wurmberg-Granit. Sodann stellte ich ein 1:45-Modell aus einem mit Gips (Füllspachtel) dick beschichteten Sperrholzkern her. Die Steinfugen wurden möglichst genau nach den Fotos eingraviert. Später fiel mir dann eine Originalzeichnung der Brücke in die Hände, da war mein Modell aber schon eingebaut.

Die amerikanischen Modellbahner haben das Wort *signature building** für ein Bauwerk, das auf einer Anlage etwas ganz Typisches der dargestellten Region repräsentiert und hohen Wiedererkennungswert hat. So etwas ist diese Brücke auch, eine Brücke halt, wie es sie in dieser Form nur bei der Südharzbahn gab, dafür gleich zweimal. Die Steinbrücken der Harzquerbahn sehen zum Beispiel völlig anders aus.

Dem ersten Etappenziel entgegen

Kaum war der Einbau der Brücke vollendet, stürzte sich sofort die Rote auf die neue Trasse. Dank des Riesenvorrats an vorgefertigten Schwellen und recycelten Code-100-Schienen schritt der Gleisbau schnell voran und erreichte bald die Einfahrweiche von Schlufthütte. Und als HFy das nächste Mal in Aachen in den IC nach Bremen stieg (doch doch, so etwas gab es Mitte der Neunziger noch!), lagen schon beide Gleise von Schlufthütte, nur die un-

Herbert Fackeldeys selbstgebauter T 67, der schon bei der BAE I immer mit von der Partie war, muss bei einer der ersten Fahrten von Sonnenberg nach Schlufthütte auf der Sieberbrücke vor der Trapeztafel halten.



*Da ich mich schon häufiger über die Anglizismenschwemme mockiert habe, hier ein Eindeutschungsvorschlag: „Ident-Bauwerk“, kurz und griffig.

Der Betriebseröffnung entgegenfiebernd ist OOK fleißig am Schienenlegen in Schlufthütte. Am rechten Bildrand düster im Hintergrund ist der Höhenzug zu sehen, durch den die Eselsschlucht verläuft.



Der Schlufthütte Butterberg, dessen Hauptspant hier das Bild dominiert, soll dermaleinst die Bahnhöfe Schlufthütte und Schlufthütte optisch so trennen, dass man nicht von einer Station zur anderen schauen kann. Noch ist das aber möglich, sodass wir feststellen können, dass OOK mit dem Gleisbau in Schlufthütte schon wieder ein Stück weiter ist.



tere Weiche war noch nicht fertig und nur auf dem krummen Strang befahrbar. Den von Herbert Fackeldey in seinem Gästebucheintrag vom 20. März 1994 evozierten Spielmannszug hat es zwar nicht gegeben, aber eine kleine Feier mit äthanolhaltigen Getränken fand schon statt. Wat mutt, dat mutt.

Betrieb, Betrieb, Betrieb!

Ja: Betrieb, Betrieb, Betrieb! – so hieß auch im Kapitel über die BAE I eine Zwischenüberschrift, wie sich der eine oder andere Leser erinnern wird. Dass sie hier noch einmal kommt, liegt daran, dass wir, HFy und ich, eben sehr betriebsversessene Bur-schen sind und auf der BAE II bereits den Betrieb aufnehmen, als es eigentlich noch gar nicht ging. Aber wie sagte doch einst der Räuber Hotzenplotz: „Bei mir ist alles möglich, was unmöglich ist.“ Ein gutes Vorbild.

Man konnte nun zwischen Sonnenberg und Schlufthütte pendeln. So weit, so gut, aber hin- und herfahren ist ja eigentlich nicht das, was man sich unter Betrieb vorstellt. Von Sonnenberg war nämlich nur die von der BAE I übernommene linke Hälfte installiert. Die rechte war hier nicht verwend-bar, eine neue noch nicht gebaut, was zur Folge hatte, dass man noch nicht umsetzen konnte. Jeden-falls nicht richtig. Aber in der Not frisst der Teufel bekanntlich Fliegen, und HFy und OOK setzen dann schon mal unter Zuhilfenahme des Fünffingerkrans um. Aber nur ausnahmsweise. In der Regel funkti-onierte das anders, etwa so:

HFy und OOK als Fliegenfresser

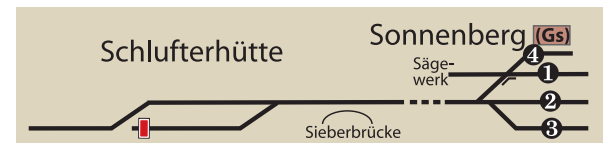
Sagen wir mal, der rote T 02 war mit zwei oder drei Güterwagen in Sonnenberg auf Gleis 1 angekommen. Den O-Wagen für das (noch virtuelle) Sägewerk konnte er ohne Weiteres in den Anschluss drücken, jedoch die beiden G-Wagen, die an den Güterschuppen sollen, natürlich nicht zustellen. Aber man hört näher kommendes Motorengeräusch, das muss der blau-weiße T 67 sein. Ja, da ertönt auch schon sein Horn. Er steht vor der (virtuellen) Trapeztafel. Schnell wird die Einfahrt nach Gleis 2 gestellt und der rote Triebwagen antwortet mit lang-kurz-lang, der kleine Blau-Weiße darf hereinkommen.

Nachdem die imaginären Fahrgäste ausgestiegen sind, setzt der Kleine zurück und fährt nun nach Gleis 1, wo er sich gaaanz vorsichtig hinter den letzten Wagen des dort stehenden Zuges setzt und ankuppelt.

Die beiden G-Wagen sind vom roten Tw abge-kuppelt, so kann der Blau-Weiße sie abziehen und mit ihnen in das Güterschuppengleis umsetzen. Der T 02 steht nun allein auf Gleis 1 und könnte sich wieder auf den Weg nach Schlufthütte machen. Falls nicht der Kleine laut „Fahrplan“ eher dran ist.

Imaginär, virtuell, nicht vorhanden

In Schlufthütte war es nicht besser, da existierte auch erst die obere Einfahrweiche, die untere von Schlufthütte aus war, wie oben geschildert, noch nicht stellbar.



Wo ein Wille ist, ist auch ein (Schienen-)Weg. Mit dieser rudimentären Gleiskonfiguration eröffneten HFy und OOK den „Betrieb“ zwischen Sonnenberg und Schlufthütte. Und das hat ihnen auch noch Spaß gemacht!

Lohnte es sich denn dann überhaupt, sowas wie Betrieb zu machen? Dass es sich lohnte, lag da-ran, dass in beiden Bahnhöfen schon ein bis zwei Stumpfgleise befahrbar waren, sodass dort ima-ginäre Güterkunden bedient werden konnten, in Sonnenberg das Sägewerk und der Güterschuppen sowie am Ende von Gleis 3 das Übergabegleis zur (noch nicht vorhandenen) Grubenanschlussbahn, in Schlufthütte die ebenfalls noch virtuelle Eisen-hütte am stumpfen Ende von Gleis 1. Und die Mitte dieses Gleises wurde als vorläufiges Freiladegleis genutzt für Holzverlad und allfällige Stückgüter.

Es darf aber auch etwas anderes nicht übersehen werden: Die reine Fahrstrecke von Sonnenberg bis Schlufthütte betrug satte 17 m, das war schon mehr als die Gesamtstrecke der BAE I. Deshalb machte auch die reine Zugfahrerei schon Spaß. Da-für müssen andere schon dreimal im Kreis fahren.



Alles noch roh und unfertig, allein die Hintergrundkulisse schafft ein wenig Harz-Atmosphäre. Eine Sh2-Tafel weist daraufhin, dass die Weiche im Vordergrund nur auf einem Strang befahrbar ist. Aber es wird Betrieb gemacht. Aber hallo! HFy wird gleich noch zwei Wagen ankuppeln und sich dann mit der gemischten Fuhre auf den langen Weg nach Sonnenberg machen.

20 juckende Finger

Natürlich konnten selbst diese beiden betriebsversessenen Typen dieses Spiel nicht drei Stunden lang treiben, das wäre dann doch auf die Dauer etwas abwechslungsarm gewesen. Und außerdem juckte es heftig in den 20 Fingern, den Bau der Anlage und die Gleisverlegung voranzutreiben. Das nächste Ziel hieß Schlufft.

Laut Plan S. 55 sollte Schlufft aus drei Teilen bestehen: den Teilen F und G als ehemalige Hälften von Königskrug der BAE I sowie ein ergänzendes, neu anzufertigendes Mittelstück von ca. 60 cm Länge. Damit würde sich die Umsetzlänge auf gut 1,2 m vergrößern, nicht gerade üppig, aber ausreichend. Viel länger konnten die Züge bei der geringen Zahl der damals vorhandenen Wagen eh kaum werden.

Es geht hauptsächlich darum, die Kurve zu kriegen

Die von der BAE I geretteten Teile wurden auf dem Fußboden ausgelegt und so lange hin und her geschoben, bis ihre Position stimmte. Dabei ergab sich leider, dass der 100-Grad-Bogen zwischen den Bahnhöfen Schlufft und Schluffterhütte mit dem festgelegten Mindestradius von 100 cm nicht zu schaffen war, wenn die Mindestgangbreite eingehalten werden sollte – und das sollte sie auf jeden Fall. Ein Radius von 95 oder gar 90 cm wäre nötig, um „die Kurve zu kriegen“. Dieser Bogen sollte zudem, das war ein ganz alter Wunschtraum, in der Schluffter Dorfstraße verlaufen. Nun hatte es ja bei der BAE I

einen Bogen mit 80 cm Radius gegeben, und der war von allen Fahrzeugen inklusive dem großen Triebwagen ohne großes Knirschen durchfahren worden, da müssten 90 cm erst recht gehen. Außerdem würde der Streckenabschnitt im Straßenpflaster sowieso eine extreme Langsamfahrstelle werden. Also wird mutig Gleis mit 90 cm Radius direkt auf die Sperrholzplatte genagelt. Schwellen waren hier nicht nötig, denn es sollte ja eh alles bis Schienenoberkante eingepflastert werden. Der Gleisbau auf diesem Abschnitt dauerte daher kaum mehr als eine Stunde – und schon konnte bis Schlufft gefahren werden. Jedenfalls bis zur ersten Hälfte. Die zweite Hälfte und das neue Ergänzungsstück folgten. Dann sah der Bahnhof so aus wie auf den drei Abbildungen Seite 60 links.

Geschwindigkeit ist keine Hexerei

Das war Anfang August 1994, nur sieben Monate nach Bezug der Räumlichkeiten. Es zählt sich eben doch aus, wenn man komplette Weichenfelder und Trassenelemente der vorherigen Anlage wiederverwenden kann und wenn man Schienen und Schwellen in ausreichender Menge parat liegen hat. Um den Betrieb bis hierher, also bis Schlufft, auszudehnen, musste jedoch zumindest eine Umsetzungöglichkeit geschaffen werden, denn der Stummel hinter der letzten Weiche war dazu zu kurz. Da es aber bis zur Tür zum Küchen-trakt nur noch ein Meter war, bot es sich an, die Trasse gleich in einem Rutsch bis dort hinein zu

DIE BAE II IN BREMEN

Schluftherütte liegt nun zwar nicht hinter den sieben Bergen, doch immerhin hinter einem, dem Schlufter Butterberg, der allmählich beginnt, Formen anzunehmen. Um ihn herum zieht sich auch schon der enge Bogen, auf dem später das Gleis in der Schlufter Dorfstraße verlaufen wird.



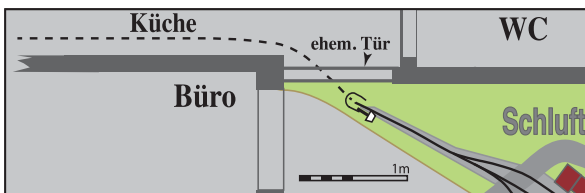
Wenige Wochen später ist der Butterberg zu und der gesamte Bahnhof Schlufft inklusive neuem Mittelteil fertig installiert. Jetzt braucht es nur noch ein kurzes Ziehstück vor der im Vordergrund sichtbaren Weiche, dann kann hier auch umgesetzt und der Betrieb aufgenommen werden.



Sieht aus wie Königskrug, ist es eigentlich auch, heißt jetzt aber Schlufft und ist 60 cm länger. Hinter dem Bahnhof malt Helmut Heinert mit gekonnten Pinselstrichen Harzer Berge auf die Hintergrundkulisse. Offensichtlich ist der Bahnbetrieb bis Schlufft schon in vollem Gange.



Dieser rudimentäre Fiddleyard im Küchentrakt reichte am Anfang, um dort den morgendlichen Nahgüterzug aufzustellen und zwischendurch einen Personenzug wenden zu lassen (Umsetzen mit dem Fünffingerkran)



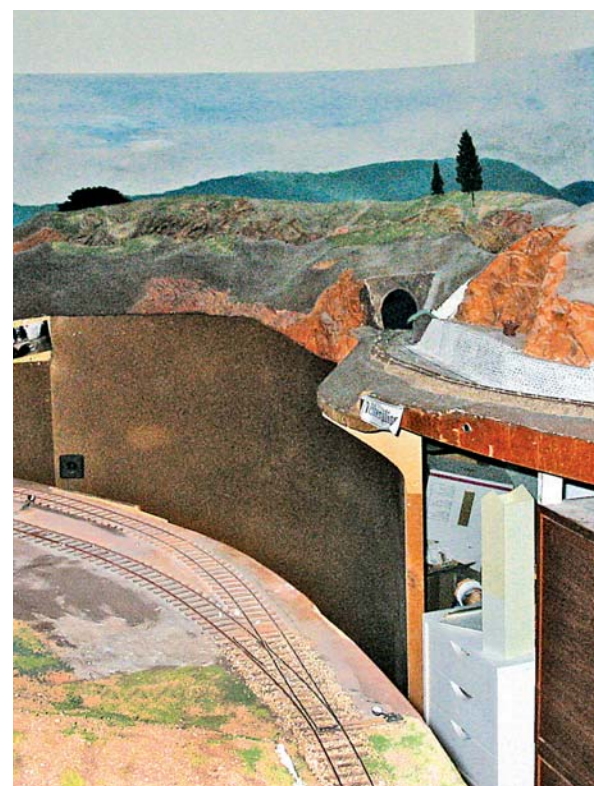
verlängern und in der Küche ein einziges Gleis als provisorischen Fiddleyard zu verlegen, das wäre dann der Endpunkt Sieber. Gesagt getan, gesägt, geleimt und genagelt und schon war ein durchgehender Betrieb von Sonnenberg bis Sieber möglich.

Ohne Andreasberg geht's nicht, ohne PAN aber auch nicht

Aber da ist noch etwas anderes eminent Wichtiges bisher völlig unerwähnt geblieben: die Andreasberger Strecke. Eine BAE ohne Strecke nach St. Andreasberg geht gar nicht, auch wenn durch die Umkonzeptionierung der gedachterweise nach Sieber führende Ast zur Hauptbahn geworden ist. Eine abzweigende Strecke stellt in einem PAN*-Konzept ein besonderes Problem dar, insbesondere dann, wenn man Wert darauf legt, zwei unterschiedliche Strecken nicht über längere Distanz parallel laufen zu lassen.

Die einfachste Lösung ist es stets, eine der Strecken möglichst bald abtauchen und im Untergrund verschwinden zu lassen. Die bot sich in diesem speziellen Fall nicht auf den ersten Blick an, denn um (in der Realität) von Sonnenberg nach St. Andreasberg zu gelangen, muss man zunächst ca. 100 Meter steigen bis es dann endlich ordentlich bergab geht.

*PAN = Prinzip der absoluten Nähe (des Triebfahrzeugführers zu seinem Triebfahrzeug)



Gegenüber der im Vordergrund sichtbaren Schluftherütte verschwindet die Andreasberger Strecke im Tunnel unter der Eselsschlucht, die konzeptionelle Schwachstelle der BAE II.

Ich ignorierte also den steigenden Teil und ließ die Strecke von Anfang an fallen, und zwar mit heftigen 45 %. Das war allerdings immer noch eine Parallelführung von fast zweieinhalb Metern. Na gut. Anders ging's halt nicht.

Und dann gab es dann ja noch das Tunnelmodul von der BAE I (Teil C im Plan auf S. 55 und im Ausschnitt rechts). Durch dessen Tunnelportal sollte die Andreasberger Strecke verschwinden und dann unter der Hauptstrecke hindurchkreuzen um in der Ecke unter der Eselsschlucht zu enden. Ein Teilstück aus dem Schattenbahnhof Braunlage der BAE I mit einer Weiche und zwei Stumpfgleisen konnte relativ schnell als neuer Schattenbahnhof St. Andreasberg installiert werden. Nun konnte man zwar immer noch nicht von Braunlage nach St. Andreasberg fahren, aber von Sonnenberg nach Sieber *und* nach St. Andreasberg. Und das wurde auch gemacht, und nicht zu knapp!

Bei seinem nächsten Besuch im August 1994 brachte HFy erstmals einen weiteren Gast mit, seinen Freund Heiner B. aus Görlitz. Der konnte zwar ein paar Wagen zum Betrieb beisteuern (zum Beispiel einen umgespurten roten MINEX-Personenwagen), jedoch kein weiteres Triebfahrzeug.

Der dritte Mann

Natürlich hatte ich im Voraus darüber nachgedacht, wenn es kein drittes Triebfahrzeug gibt, was dann dieser dritte Mann tun könnte. Ich meine jetzt nicht beim Skat und auch nicht in der Kanalisation von

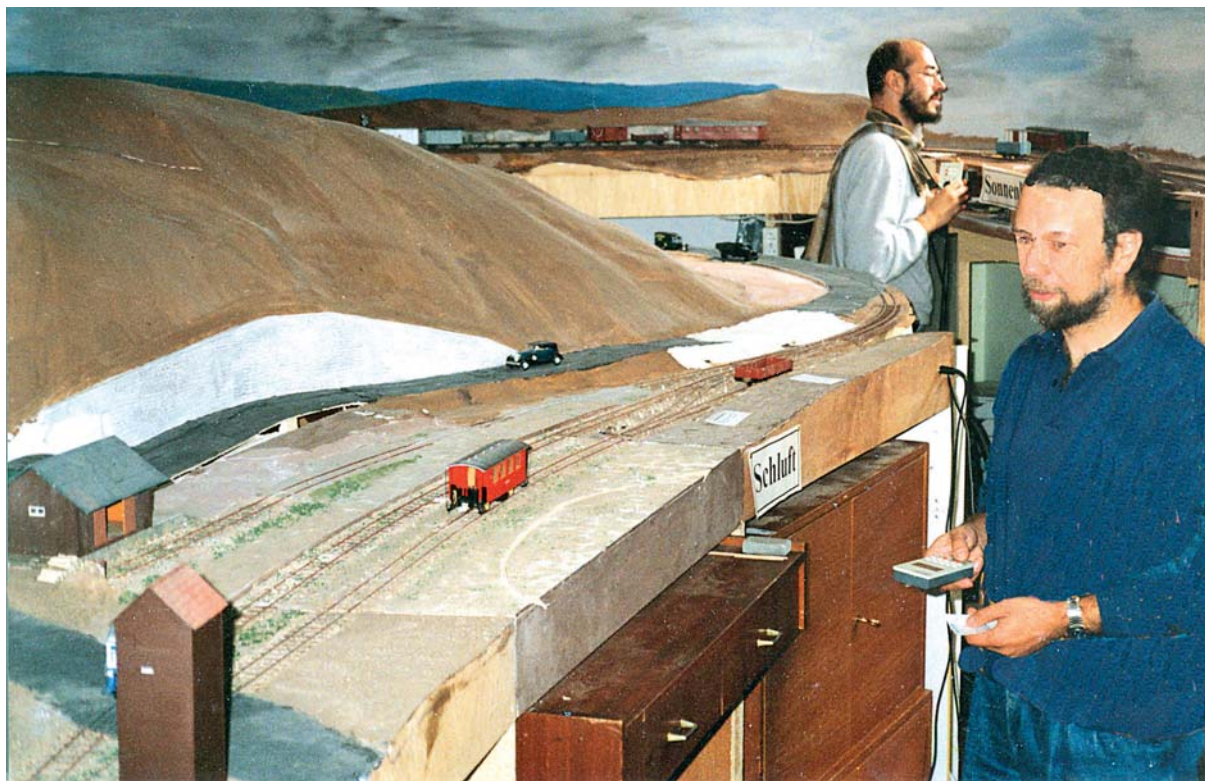


Die Andreasberger Strecke zweigt in Sonnenberg (ganz rechts) ab und fällt dann sofort steil mit 45%, um unter der Hauptstrecke hindurchzutauchen und in der Ecke unter der Eselsschlucht zu enden.

Wien, sondern beim rudimentären BAE-Betrieb mit zwei Triebfahrzeugen. Ich brauchte nicht allzu lange zu knobeln, denn die Antwort lag auf der Hand: Genau, ich könnte, erstmals in der Geschichte der BAE, ach was: erstmals in meinem Leben, Zugleiter sein. Von dem Job hatte ich lange phantasiert, mein Traumjob sozusagen, mehr noch als der des Lokführers.

Ein Zitronenfalter faltet keine Zitronen, aber ein Zugleiter leitet Züge.

Dieser Zugleiter müsste irgendwo sitzen, wo er vom tatsächlichen Betrieb möglichst wenig und am besten nichts mitbekommt, sondern nur per Fernsprecher erfährt, wo sich die jeweiligen Züge befinden und auch fernmündlich Fahraufträge erteilt, also in einem separaten „Zugleiterbüro“. Das war allerdings so auf die Schnelle nicht herbeizuzaubern, zumal die dafür nötigen Telefone nebst Zentrale zwar schon vorhanden, aber noch nicht installiert waren. Ich stellte kurzerhand einen Stuhl und einen win-



Auch wenn die Landschaft noch kahl ist und kaum Fahrzeuge vorhanden sind, Betrieb muss sein. HFy prüft gerade in Sonnenberg die Fahrstraße für die Einfahrt des langen vom T 02 gezogenen gemischten Zuges, während sein Freund Heiner B. in Schluff mit dem kleinen blau-weißen T 67 angekommen ist. Der hat den mitgeführten O-Wagen schon an die Holzrampe gedrückt und läuft nun um seinen Beiwagen herum. Leider verbarg er sich im Moment der Aufnahme zu 95% hinter dem Trafohäuschen.

So primitiv sahen damals, im August 1994, die „Buchfahrpläne“ für die Fahrpersonale der BAE II aus. Sie sind erhalten, weil ich sie mit in das Gästebuch geklebt hatte, um HFy's Eintrag vom 14.08.1994 (ganz rechts) zu illustrieren.

Er belegt, dass, kaum dass der Betrieb eröffnet ist, schon ungeschwellige Klagen über Ungleichbehandlung der Personale auftauchen. Ganz wie im richtigen Eisenbahnerleben.

Herbert	Heiner
<u>T 05</u>	<u>T 67</u>
1) PmG 4 Sta-Sft	1) P1 Sie-Sft-Sht
2) L 5 Sft-Sht	2) L 2 Sht-Sft x Pm6 4
3) L 6 Sht-Sft	3) P3 Sft-Sta
4) P 7 Sft-Sta x P8 in Sht	4) P8 Sht-Sie x P7 in Sht
5) P 10 Sta-Sft x P9 in Sht	5) P9 Sie-Son x P10 in Sht
6) PmG 11 Sft-Sta x P12 in Sht	6) P12 Son-Sie x BmG/M in Sht
• = Beiw. ab Son	• = Beiw. bis Son
	• = Beiw. ab Son

An diesem Wochenende konnte ein bedeutendes Ereignis in die Annalen der BAE eingeschrieben werden: die Aufnahme des Zugleitbetriebs! Der Fahrplan sah für das Personal des Personenzuges (Heiner) eine großzügige Pausenregelung vor, welche dankbare Aufnahme fand. Der Güterzug (mit Personenbeförderung) sollte hingegen ohne Unterlaß.

Herbert Fackeldey

zigen Tisch in den angrenzenden Küchentrakt und erklärte den Platz großspurig zum Zugleiterbüro.

Das war ein Notbehelf, denn dort konnte der Herr „Zugleiter“ entgegen der eigentlichen Idee zumindest den Fiddleyard Sieber einsehen. Aber den Rest der Strecke eben nicht, wohl aber konnte die Fernsprechkommunikation Zugleiter-Fahrpersonal durch lautes Sprechen „emuliert“ werden. Das musste für den ersten Versuch reichen. Außerdem war ich es ja selber, der diese tollen Konditionen akzeptieren musste.

Schüchterne Zwischenfrage: Und was soll das?

Mal abgesehen davon, dass dieses Zugleiter-Ding ein alter Wunschtraum von mir war, wird mancher Leser die Frage haben, ob es sowas Esoterisches überhaupt für einen derartigen Rumpfbetrieb braucht.

Na ja, wenn man auf der Anlage nur irgendwie herumfahren will (so genannter Fahrbetrieb), braucht es das natürlich nicht. Wir aber wollten Eisenbahnbetrieb nachbilden. Die BAE war und ist eine eingleisige Strecke und wurde von Anfang an digital betrieben, damals noch mit Selectrix. Im Gegensatz zum reinen Gleichstrombetrieb können Züge bei Digitalbetrieb auf einem Gleis in verschiedene Richtungen fahren und daher auch zusammenstoßen, bei der BAE II um so leichter, als beispielsweise der Schlufter Butterberg die Sicht von Schlufter nach Schlufterhütte verhinderte. Also musste irgendwie dafür gesorgt werden, dass sie das nicht tun.

Auf Ausstellungen läuft das meist etwas wildwestmäßig durch Zuruf, um nicht zu sagen Gebrüll quer durch die Halle ab: „Kann ich jetzt den Güterzug schicken?“ „Nee, noch nicht“, brüllt es zurück, „wir rangieren noch“ oder so ähnlich. Das fühlt sich wenig wie Eisenbahn an, das Gleiche per Telefon schon eher, auch wenn Fahrpersonale dies in der Realität niemals untereinander auskugeln. Es braucht

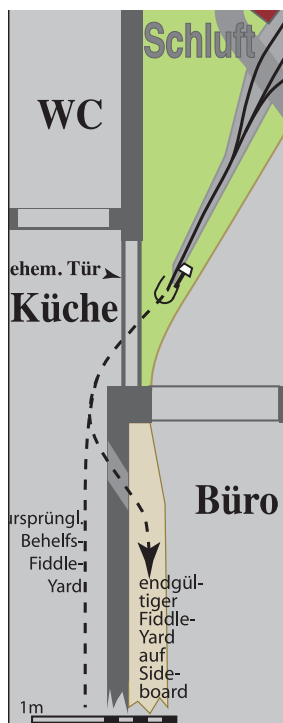
halt eine Person mit Durch- und Überblick, die alle Zusammenhänge kennt. Und da bietet sich bei einer Modellbahn ohne besetzte Bahnhöfe eben der Zugleitbetrieb mit einem Zugleiter an, ganz wie bei einer richtigen Eisenbahn. Und dieser Zugleiter war ich halt erstmals an jenem historischen 14. August 1994, als HFy mit dem T 02 fuhr und sein Freund Heiner B. mit dem T 67.

Außer den beiden „Buchfahrplanseiten“ (s. Abb. oben links) hatte ich auch ausnahmsweise zur Feier des Tages einen graphischen Fahrplan für den Zugleiter, also für meine Wenigkeit, gezeichnet. Der ist leider nicht erhalten, sodass ich ihn nicht mehr zeigen kann. Mehr ins Detail will ich hier nicht gehen, da es später noch ein spezielles Kapitel über den Zugleitbetrieb geben wird.

Erstmals Dampfbetrieb, und gleich ein Fünfkuppler – boah äy!

Das Wochenende 26./27. November enthielt einige beachtenswerte „Firsts“: erstmals waren fünf Gäste gekommen, erstmals gab es Betrieb mit drei Triebfahrzeugen gleichzeitig und zum ersten Mal fuhr eine Dampflok die BAE-Schienen blank, die Ts5 (Eh2t) von Wilfried Link, die er aus einem Henke Messingbausatz in meisterlicher Weise zusammengebaut hatte. Da einige Gäste auch diverse Personen- und Güterwagen mitgebracht hatten, fand richtig üppiger Schmalspurbahnbetrieb statt. Leider hat niemand fotografiert.

Ein weiteres „First“ habe ich noch vergessen: Wie dem Tagebucheintrag von Herbert Fackeldey zu entnehmen, wurde auch der neue Fiddleyard Sieber eingeweiht. Dafür hatte ich in meinem Büro extra ein Sideboard mit passender Höhe gebaut, auf das die Schienen aufgenagelt wurden (Abb. links). Wenn kein Modellbahn- sondern Bürobetrieb herrschte, wurden die Gleise mit einer Laminatplatte abgedeckt.



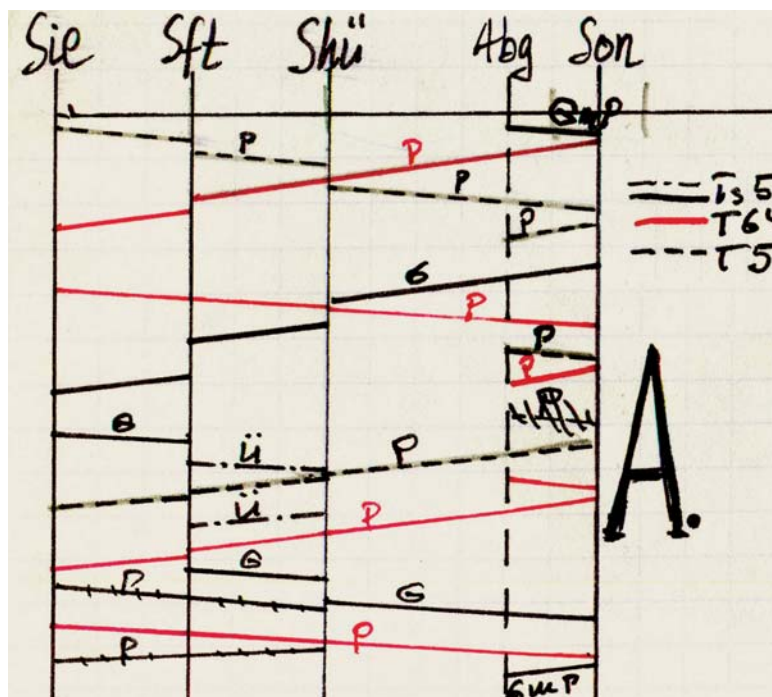
Die Lage des Fiddleyards „Sieber“ in der Küche (vgl. S. 60) befriedigte nicht, weil es zu Fuß ein weiter Umweg dorthin war. Durch einen Mauerdurchbruch wurde die Strecke dann bis in das Büro verlängert und dort ein dreigleisiger Fiddleyard auf einem Sideboard angelegt.

Am heutigen ersten Adventssonntag kam der erste Planzug im neuen Bf. Sieber an. Auf eine der Jahreszeit entsprechende Feier mußten wir jedoch verzichten, da zwar die Rollen von Zugleiter und Lokführer, nicht jedoch die von Ochse und Esel besetzt werden konnten.

Der provisorische Zustand der Räumlichkeit entbehrt hingegen nicht des heilighymnischen Eindrucks. Es erklangen aber keine Weihnachtslieder, sondern nur dienstliche Pflichten.

Herbert Fackelberg

HFy kommentierte im Gästebuch den Betriebstag am 27.11.1994 auf seine unvergleichlich bildliche Art. Dass er auch den Zugleiter trotz eines gewissen mir unterlaufenen Lapsus weder als Ochsen noch als Esel bezeichnet hat, habe ich einfach mal als Kompliment genommen.



Einen Bildfahrplan für den 26. und 27. November 1994 – offenbar ein Entwurf, denn er geht nicht ganz auf – fand ich in meinen Papierschnipseln. Die Züge haben noch keine Zugnummern. Und HFy's blauweißer Zweiaachstriebwagen heißt hier zur Abwechslung T 64 und ist rot eingezeichnet, der rote T 02 hingegen schwarz. Die Andreasberger Strecke ist in die Hauptstrecke hineingeklappt, ein durchaus nicht unübliches Verfahren. Die Stationen haben gegenüber den Buchfahrplänen auf der Vorseite die neuen definitiven Kürzel, die noch heute bei der BAE III gültig sind.

Und jetzt nach Südosten Richtung Braunlage

Ganz zu Anfang hatte ich mal eine Zeit lang erwogen, auch den ehemaligen Gaststättenraum mit Anlage zu füllen – die wäre dann doppelt so groß geworden – und mein Büro in der Wohntage einzurichten. Das hätte eine Riesenanlage und ein winziges Büro ergeben. Diesen wahnwitzigen Plan hatte ich zum Glück schon seit längerem aufgegeben. Aber ein paar BAE-Einbauten musste sich das Büro dennoch gefallen lassen. Und zwar nicht nur den schon erwähnten Fiddle-Yard Sieber auf einem Sideboard, sondern auch noch einen „richtigen“ Bahnhof. Dazu in Kürze mehr.

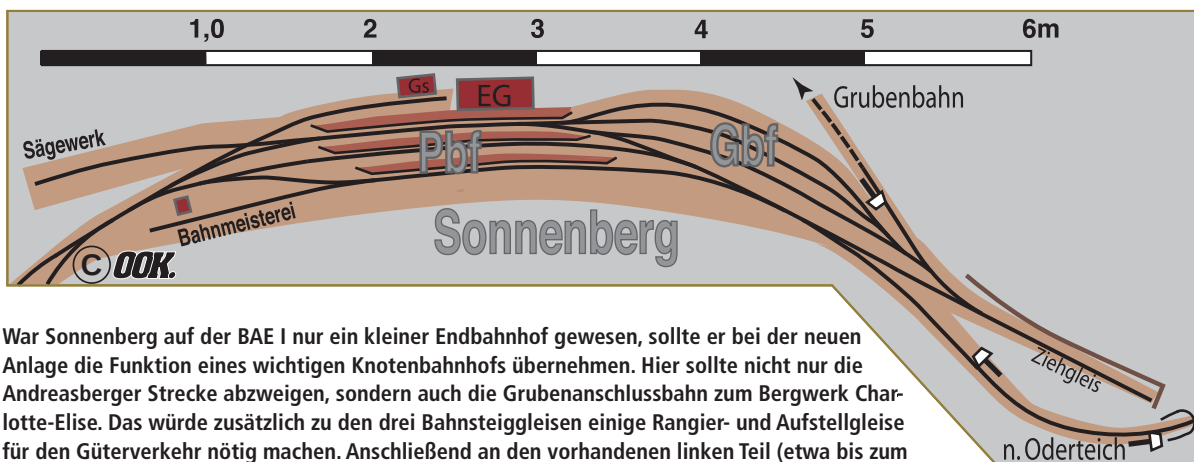
Auf jeden Fall musste von Sonnenberg aus auch nach rechts, also nach Osten beziehungsweise

Südosten weitergebaut werden. Aber erst einmal brauchte es eine neue rechte Hälfte von Sonnenberg, und die musste um einiges üppiger ausfallen als bei der BAE I.

Ein Multifunktionsbahnhof

Allein drei Bahnsteiggleise waren nötig, weil hier zwei Hauptstreckenzüge kreuzen und auch noch Anschluss von/nach St. Andreasberg haben sollten.

Noch höherer Bedarf an Gleisen bestand für den Güterverkehr. Zwar gab es außer dem Güterschuppen und dem Sägewerk keine örtlichen Anschlüsse, aber die Grubenanschlussbahn sollte hier ausgefädelt werden. Da würden ständig leere Erzwagen bereitgestellt und beladene von der Grube zur Weiterbeförderung sortiert werden. Und aus



War Sonnenberg auf der BAE I nur ein kleiner Endbahnhof gewesen, sollte er bei der neuen Anlage die Funktion eines wichtigen Knotenbahnhofs übernehmen. Hier sollte nicht nur die Andreasberger Strecke abzweigen, sondern auch die Grubenanschlussbahn zum Bergwerk Charlotte-Elise. Das würde zusätzlich zu den drei Bahnsteiggleisen einige Rangier- und Aufstellgleise für den Güterverkehr nötig machen. Anschließend an den vorhandenen linken Teil (etwa bis zum Güterschuppen) waren vier neue Gleise und insgesamt zehn Weichen zu bauen.



Die neue rechte Hälfte von Sonnenberg ist im Entstehen, die meisten Gleise und Weichen liegen schon, Letztere aber noch nicht alle funktional. Am rechten Bildrand der Durchgang zum Büro, gleich links daneben soll die Strecke durch die Wand geführt werden.



HFy montiert einen Wei-0-Wei (Weinert-0-Weichenhebel) an der rechten Einfahrweiche von Sonnenberg. Die Hintergrundkulisse ist schon gemalt, die Spitzkehre der Grubenanschlussbahn roh verlegt. Die umgespurte Magic Train Lok wartet auf dem Sperrholzplanum auf die Verlegung der beiden Gleise zum Ladebunker der Grube direkt unter ihren Rädern.

den Güterzügen der Hauptstrecke waren die Wagen für St. Andreasberg auszusortieren, die – je nach Aufkommen – den Reisezügen beizustellen oder zu neuen Nahgüterzügen zusammenzustellen waren. Der dreigleisige Rangierbahnhof mit einem langen Ziehgleis war da eher schon an der Kapazitätsgrenze.

Zehn Weichen aus recycelten Schienenprofilen und Fichtenleisten zu bauen dauert etwas länger als fertig gekaufte an passender Stelle aufzuleimen.

Obwohl noch Schullern-Herzstücke vorhanden waren, zog sich daher die Fertigstellung der Weichen monatelang hin. Das war aber kein Grund, auf dem neuen Großbahnhof nicht sogleich den Betrieb aufzunehmen. Und genau das taten OOK und HFy auch. Und neue Freunde kamen hinzu, die mitmischen wollten.

Trotz weiterhin eklatantem Wagen- und Triebfahrzeugmangel machte es Spaß, zwischen Sonnenberg, Sieber und St. Andreasberg richtigen Eisenbahnbetrieb zu machen, zumal jetzt fallweise schon bis zu drei Triebfahrzeuge gleichzeitig unterwegs waren. Da konnten allerhand Zugkreuzungen stattfinden und der Zugleiter hatte alle Hände voll zu tun und musste auch bei Verspätungen häufiger Kreuzungen verlegen.

Alles wunderbar, aber eins fehlte noch: die Grubenanschlussbahn. Das Schwerspatbergwerk Charlotte-Elise sollte ein wichtiger Kunde und Tonnenkilometerproduzent der BAE werden. Bei der BAE I hatte es aus Platzgründen nicht realisiert werden können, hier aber war es unerlässlich.

Zicke-zacke, hoi, hoi, hoi!

Die Grube sollte „hoch in dem Bergen“ liegen, und der einzige Platz, der sich fand, war der große Eckberg rechts hinter Sonnenberg. Diese „Heidelbeerkopf“ genannte Erhebung erreichte eine Höhe von 221 cm über Fußboden. Da konnte ich also wie einst Louis Armstrong singen *I found my thrill on blueberry hill*. Einerseits sollte die Grube also so hoch wie möglich situiert werden, zum anderen war keinerlei Platz für eine Längsentwicklung der Anschlussbahn vorhanden. Auch große Anlagen sind irgendwo zu Ende.

Eine einzige Möglichkeit gab es noch: die Bahn im Zickzack, also mit Spitzkehren, anzulegen. Bei so kurzen Zickzacks ist es natürlich schwierig, Höhe zu gewinnen, weil die Weichen in der Waagerechten liegen müssen und es Ausrundungen beim Übergang von der Waagerechten in die Steigungen geben muss. Wie der Plan auf der rechten Seite zeigt, konnte auf diese Weise dennoch eine Höhendistanz von immerhin 14 cm herausgekitzelt werden, ohne dass die Strecke den Sichtbereich von Sonnenberg verließ. Das hätte sie später getan, wenn der Hang aufgeforstet worden wäre, wozu es aber nicht mehr kam.

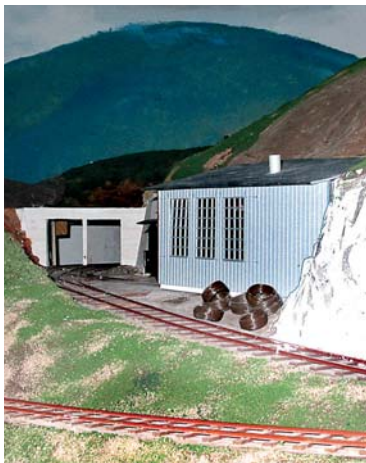
Wer Zweifel an der Vorbildlichkeit solcher Kurzzickzacks hat, schaue mal den Gleisplan der Heye'schen Glasfabrik Obernkirchen in meinem blauen Anlagenplanungsbuch S. 99 an. Da geht es genauso eng und zickzackig zu wie bei der BAE II.

Spaß? Im Prinzip ja, sagt Radio Eriwan

Der Betrieb auf der Grubenanschlussbahn war spannend und machte Spaß. Im Prinzip. Getrübt wurde dieser Spaß durch die abseitige, schwer zu-

gängliche Lage des Bergwerkes (Entfernung von der Anlagenkante ca. ein Meter!). Um dort Wagen abzustellen, musste man sich unter die Anlage begeben und die Wagen in gebückter Haltung abkuppeln. Angedacht war, dort auch Ladungseinsätze in die Wagen zu legen oder dermaleinst auch eine ferngesteuerte Schütteladeeinrichtung zu bauen. Auch daraus ist nichts geworden.

Die Grubenanschlussbahn war als Privatbahn der „Harzer Baryt-Industrie“ gedacht mit eigener Grubenlok, einem umgespurten Magic-Train-B-Kuppler. Und der brauchte natürlich ein Dach überm Kopf. Also bekam der Grubenbahnhof ein kleines Bw mit halb in den Berg gebautem Lokschuppen im rustikal Waldbahn-Look.



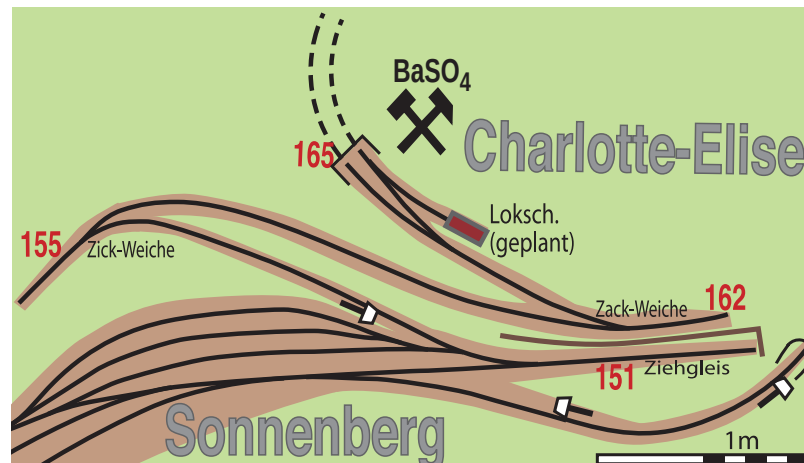
Eine Heimat für die Grubenbahnlok sollte dieser waldbahnmäßige Lokschuppen sein und zugleich Hauptwerkstatt der Grubenbahn.

Auf zu neuen Ufern!

Nun war also der riesige Anlagenraum von 37 qm mit Anlage gut gefüllt – und dennoch fehlte etwas Entscheidendes, was es bei der winzigen BAE I schon gegeben hatte: die Stationen Königskrug und insbesondere Braunlage. Außerdem fehlte noch Oderteich, das allerdings bei der BAE I auch nicht realisiert gewesen war. So war die ach so groß wirkende Anlage



Dass der Triebwagen die drei leeren Erzwagen in das Ziehgleis drückt (statt zieht), erklärt sich daraus, dass die „Zack“-Weiche noch nicht vorhanden ist und daher der Gleisstummel rechts oben als temporäres Grubenladegleis dienen muss. Das bedeutet für Rainer einmal weniger Kopf machen.



Durch die Zick-Zack-Trassierung gewinnt die Grubenanschlussbahn auch ohne Platz rasch an Höhe, insgesamt 14 cm. Ein Erzzug muss aus dem Güterbahnhof Sonnenberg bis zur Grube dreimal Kopf machen, eine aufwendige aber kurzweilige Fahrerei.



OOK steht im Berg und arbeitet an der Gleisanlage der Grube Charlotte-Elise. Der Probezug aus umgespurten Minex-Fahrzeugen wartet schon auf der mittleren Rampe darauf, die erste Probefahrt durchzuführen zu dürfen.



Oben: So kahl sah es im Harz zur Zeit der Bahnbauten auch aus. Hier hat das den Vorteil, dass man die Trassierung der Grubenanschlussbahn mit ihren Zickzacks gut erkennen kann. Zur vorgesehenen Aufforstung kam es allerdings wegen des Umzugs nicht mehr. Betrieblich war die Konfiguration äußerst spannend. Foto: Lars Vosteen (Handy)



Ein letzter Blick auf die Grubenbahn und ein kleiner Vorgriff auf einen späteren Bauzustand: Während der in Richtung Oderteich davon fahrende T 02 gerade das östliche Einfahrtsignal von Sonnenberg hinter sich gelassen hat, macht der Spatzzug an der Zack-Weiche gerade Kopf. In Wahrheit ist die Strecke nach Oderteich noch gar nicht in Betrieb und das Signal ist, wenn auch schwer erkennbar, mit einem weißen Kreuz versehen.



Abb. links: Brachial durch die dickste Wand des Hauses: Hier haben offenbar Harzer Bergleute mit Schlägel und Eisen einen Tunnel in Richtung Oderteich geschlagen. Der Hauseigentümer hatte keine Einwände. Kunststück! Die Trasse nach Oderteich ist im Bau.

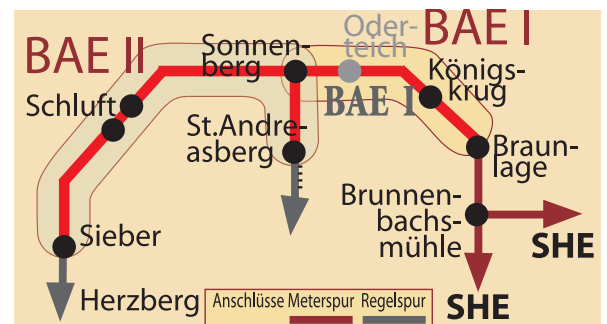
letztendlich doch wieder nur ein Torso, ein Ausschnitt aus dem Gesamtkonzept BAE, wenn auch ein anderer als bei der ersten Version (s. Abb. rechts).

Aber ich hatte ja schon angedeutet, dass der vorgelagerte Raum zwar nicht mehr, wie ursprünglich geplant, ebenfalls mit Anlage gefüllt werden sollte, aber ein bisschen BAE sollte schon noch hinein, aber bitte ganz unauffällig!

Harte Bedingungen

Dieser Büroraum sollte meinen seinerzeitigen Verlag (Ferrok-Aril) aufnehmen, aber auch für größere private Veranstaltungen und Feste zur Verfügung stehen, die überhaupt nichts mit Modellbahn zu tun hatten, die Veranstaltung nicht und die Gäste auch nicht.

Beim neuen Fiddleyard Sieber waren diese Aufgaben schon berücksichtigt worden, indem er auf ein fest eingebautes Sideboard mit Unterschränk installiert wurde und bei Nichtgebrauch mit einer neutralen Deckplatte abgedeckt werden konnte. Das würde aber bei einem richtigen Bahnhof mit Hochbauten, Bäumen und allem Drum und Dran nicht gehen. Daher musste ich mir für den Bahnhof Oderteich – der käme als Nächstes dran – etwas völlig Neues ausdenken. Aber darin war ich ja geübt. Dieses Neue war ein nach Maß angefertigter Einbauschrank, in dem der Bahnhof Oderteich in



Im Vergleich zur BAE I wird bei dieser Anlage im 37 qm-Raum ein ganz anderer Ausschnitt der Konzeption umgesetzt, ein viel größerer, aber trotz allem nicht die gesamte. Erst durch Hinzunahme von Teilen des Büros konnte die Gesamtkonzeption realisiert werden.

einem dioramaartigen Schaukasten zwischen Ober- und Unterschränk untergebracht werden sollte. Und dann auch wurde. Eine Schienenführung ober- und unterhalb des Dioramaausschnittes ermöglichte es zudem, eine passend zugeschnittene MDF-Platte mit weißer Oberfläche einzuschieben, hinter der das „Diorama“ sprich der Bahnhof Oderteich völlig verschwand (s. Abb. auf der rechten Seite oben).

So haben einige nicht-modellbahnbezogene Veranstaltungen stattfinden können – und keiner der Gäste hat was gemerkt.

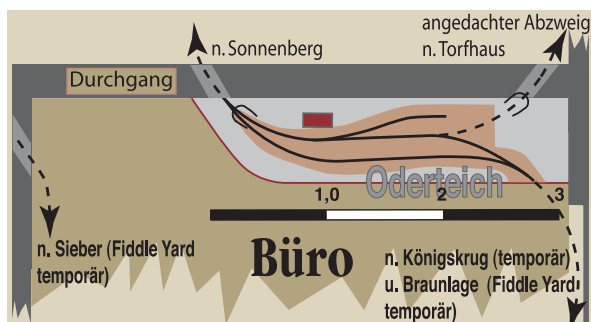
Hart im Raume stoßen sich die Sachen

Eigentlich waren die gut drei Meter zwischen der Tür zum Hauptanlagenraum und der Fensterwand zu wenig, um einen ordentlichen Bahnhof in Spur 0m anzulegen, aber es ging halt nicht anders. Nach Maß gefertigte Innenbogenweichen mit 90 cm Radius im inneren Strang lösten das Problem, wenn auch nicht gerade sehr elegant. Beide mussten besonders langsam befahren werden, und es knirschte dabei hörbar. Gekreuzt werden konnte in Oderteich nur, wenn einer der Züge nicht länger als 1 m war. Aber das war ja, dank Wagenmangel, kein wirkliches Problem.

Der im Plan rechts oben als „angedacht“ etikettierte Abzweig nach Torfhaus ist tatsächlich gebaut worden, war aber nur kurzzeitig in Funktion, da der Betrieb auf dem kurzen Stummel im Untergrund ohne Umsetzungsmöglichkeit sich am Ende als wenig ergiebig und befriedigend erwies und die ohnehin schmalen Personal- und Fahrzeugkapazitäten unnötig strapazierte. Anders ausgedrückt: es gab auf der BAE II eine Streckenstilllegung. Wenn das kein Realismus ist!

Zurück an den Anfang: Jetzt endlich (wieder) nach Braunlage

Am rechten Ende des Schrankes, der den Bahnhof Oderteich enthielt, befand sich eine Art Bajonetttasche, in die die linke Seite eines Bogensegments eingehängt werden konnte, dessen rechte Seite auf



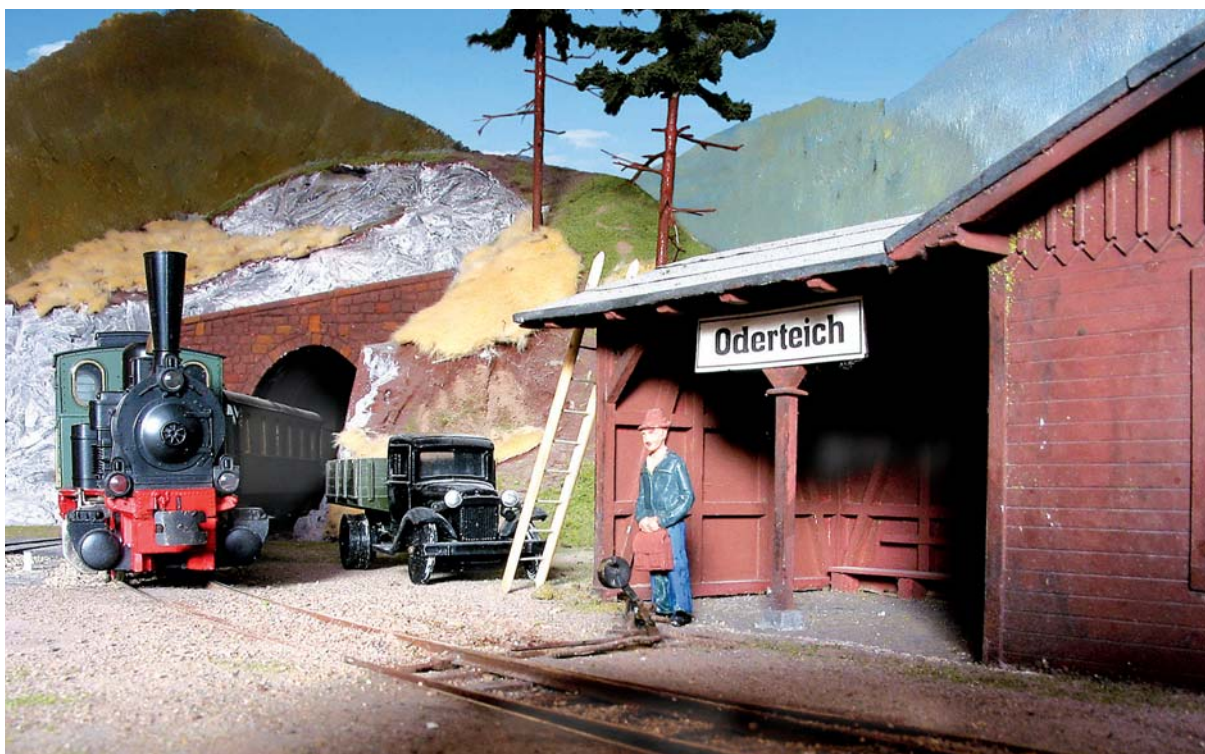
Die graue Fläche markiert die Größe des Diorama-Schaukastens, der in den Büroraum hineinragt und in dem sich der Bahnhof Oderteich befinden soll. Es geht knapp zu, und nur mit engen Bogenweichen an beiden Enden ist eine einigermaßen brauchbare Kreuzungslänge herauszuschinden. Der Abzweig nach Torfhaus wurde zwar gebaut, war aber nur kurze Zeit in Betrieb.



Ist hier irgendwo eine Modellbahnanlage? Na klar: hinter der gebogenen weißen Platte befindet sich der Bahnhof Oderteich, und unter der Deckplatte des Sideboards links der Fiddle-Yard Sieber und hinter der Tür der große Hauptanlagenraum mit der Strecke von Sonnenberg bis Schlufft nebst Abzweig St. Andreasberg. Muss aber nicht jeder, der kommt, wissen.

eigenen Beinen stand. Daran schloss sich dann ein Segment mit einer neuen Station Königskrug an, sodann ein Gegenbogen und am Schluss der von Herbert Fackeldey gebaute Fiddleyard Braunlage.

Das neue Königskrug war allerdings nur ein



Die andere Seite des auf S. 66 gezeigten Tunnels. Da kommt der Personenzug von Sonnenberg her aus dem östlichen Tunnelportal und läuft in die Station Oderteich ein. Das „Empfangsgebäude“ mag manchem Leser bekannt vorkommen. Klar, es ist das gleiche, das auf dem allerersten 0m-Modul „Kaiserweg“ gestanden hatte, ein Selbstbau nach Vorbild der gleichnamigen Station der Südhazbahn (s. Kap. „Prägungen“, S. 22).

schwacher Abglanz der schönen Station Königskrug der Sylvester 1993 demontierten BAE I. Hier gab es nur mehr ein kurzes Stummelgleis zur Holzverladung, mehr nicht. Das lag eben daran, dass das alte Königskrug in verlängerter Form zu Schlufft geworden war, insofern war ich über das neue kurze Königskrug nicht allzu traurig. Man kann halt nicht alles haben.

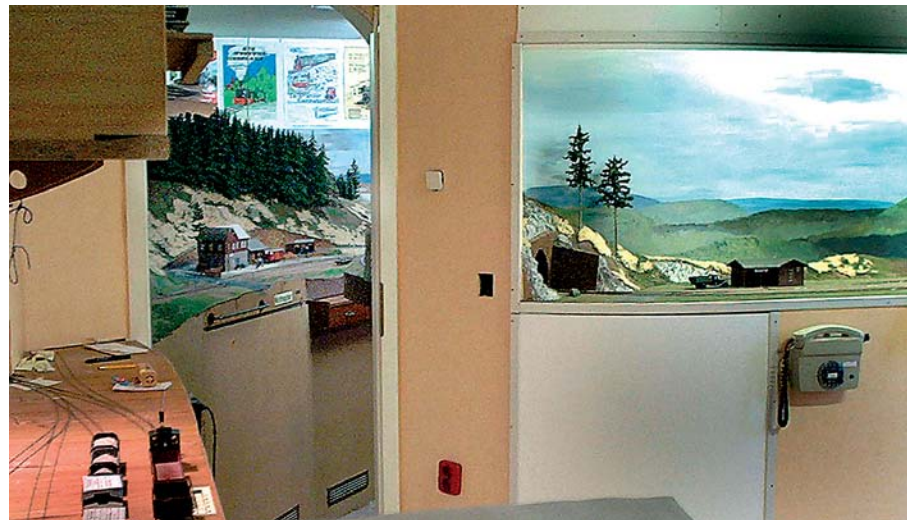
Braunlage als Geigenhof

Herbert Fackeldey hat sich einige Verdienste um die BAE II erworben, der größte war jedoch der Bau des Fiddleyards Braunlage. Den hatte er in seiner damaligen Aachener Zweizimmerwohnung im vierten Stock gebaut, und zwar ursprünglich nicht für die BAE, sondern dafür, dass wir zusammen mit der Eselsschlucht und den Königskrug-Modulen an den Om-Treffen des FKSB teilnehmen konnten und einen ordentlichen Endbahnhof als Verkehrsgenerator hatten.

Dieses zweieinhalb Meter lange Monstrum hatten wir die vier Treppen des Mietshauses am Aachener Boxgraben hinuntergewurstelt und dann auf meinen schon erwähnten sechsfüßigen Dachgepäckträger verladen, auf dem er dann nach Bremen gelangte. Und als die BAE II vom eigentlichen Anlagenraum in den Büroraum vorgedrungen war, bot sich der Fiddleyard auch hier als Endbahnhof an und bekam logischerweise den Namen Braunlage.

Durch die geniale symmetrische Weichenanordnung auf der Einfahrseite und die Schwenkscheibe auf der stumpfen Seite ist es HFy gelungen, Umfahrlängen von 1,4 und 1,6 m herzustellen, was bei einer Gesamtlänge von 2,5 m ein super Wert ist. Und für einen Fiddleyard absolut ausreichend.

Ursprünglich von HFy als mobiler Endbahnhof für Om-Modultreffen erbaut, tat dieser Fiddleyard (250 x 42 cm) bei der BAE II gute Dienste als wegpackbarer Endbahnhof Braunlage. Die drei Gleise plus Lokumlaufgleis genügten völlig. Zeichnung: HFy



Oben: Vom nun ausgestalteten Oderteich geht es modular weiter über Königskrug nach Braunlage, das sich am rechten Bildrand anschließt. Fotos (2): Lars Vosteen (Handy)

Konzept komplett

Nun war es also möglich, den kompletten Verkehr zwischen Sieber und Braunlage nebst Zweigstrecke nach St. Andreasberg durchzuführen. Und das haben wir dann auch reichlich und ausgiebig getan. Wir, das waren HFy und ich sowie diverse neue BAE-Fans, die sich ein Stelldichein gaben und die Anreiseentfernungen von zum Teil mehreren hundert Kilometern in Kauf nahmen, um ein Wochenende lang auf der BAE die Schienen blank zu fahren, aber auch Ivo Cordes, der nur zwanzig Tramhaltestellen entfernt wohnte, ließ es sich nicht nehmen, seine praktischen Betriebserfahrungen von der Felsentalbahn seligen Angedenkens auf der BAE II zu erweitern. Wie viele Betriebssessions es insgesamt waren, ist nicht nachgehalten, aber anderthalb Dutzend waren es gewiss, zu dritt, zu viert, zu fünft oder auch mal zu sechst (Zugleiter jeweils mitgezählt).

Uhr und Telefon

Mittlerweile war die früher schon mal erwähnte Telefonanlage installiert und in Betrieb genommen worden und auch ein Tochteruhrensysteem, zu dem Wilfried Link nicht nur einige große Siemens-Uhren beisteuerte, sondern auch einen Taktgeber gebaut hatte, mit dem Zeitraffwerte von 1:4 aufwärts stufenlos eingestellt werden konnten. Nach einigem Herumexperimentieren mit diversen Beschleunigungen stellte sich der Faktor 1:6 als der für die BAE II optimale heraus.

Jeder Bahnhof an der Hauptstrecke hatte jetzt sein eigenes Telefon, mit dem der Zugleiter angerufen werden konnte. Das waren zwar keine historischen Basa-Fernsprecher mit Kurbelinduktor,

Bei BAE-Betrieb wird die Tür zwischen Büro und Anlagenraum ausgehängt, sodass man nun bis nach Schlufft schauen kann. Im Vordergrund, also im Büroraum rechts ein Teil von Oderteich und links der Fiddleyard Sieber.

aber als Wandapparate mit Wählscheibe doch schon leicht historisch. Der Zugleiter hatte nun im Keller einen Dienstraum, besser gesagt, ein Dienstkabuff erhalten, wo er mit einem großen grafischen Fahrplan vor der Nase den Zugverkehr regeln konnte.

Dunkle Wolken am BAE-Himmel

Die Anlage war nun im Wesentlichen fertiggestellt, zumindest schienenmäßig. Und wir konnten den Betrieb machen, den wir uns stets vorgestellt hatten. Das hätte eigentlich immer so weiter gehen können, wobei die Ausgestaltung der Anlage immer weiter hätte voranschreiten können. Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.

Im Allgemeinen ist das ein Zeitpunkt, an dem der durchschnittliche Modellbahner feststellt, dass die Anlage, die er baut, doch nicht das Gelbe vom Ei ist, und plötzlich die Idee einer viel besseren Anlage im Kopf hat. Jetzt findet er vielleicht eine andere Baugröße spannender oder ein anderes Vorbild, was auch immer. Bei mir war das nicht so. Es gab etwas anderes:

Ich hatte nun fast zehn Jahre als Single gelebt, zu jener Zeit aber war eine Frau in mein Leben getreten, mit der ich gern zusammenleben wollte. Aber wir wohnten 200 Kilometer voneinander entfernt, zudem in verschiedenen Bundesländern. Beide waren wir beruflich an unsere Standorte gebunden, aber bei mir nahte der Vorruhestand, der es mir ermöglichen würde, den Wohnort zu wechseln. Das aber würde das Aus für die BAE bedeuten, und deshalb wehrte ich mich lange und heftig gegen diesen Gedanken.

Dennoch kam es so: Seit Mitte 2001 war mein Eintritt in den Ruhestand auf Juli 2003 terminiert. Und Ende 2002 war die Entscheidung, doch nach Hamm zu gehen, gefallen. Und das bedeutete den GAU, den Großen Anlagen-Umzug.

Das ist der GAU

Seitdem stockte natürlich der Weiterbau, speziell die weitere Ausgestaltung der Anlage. Wenn man weiß, dass man sie in absehbarer Zeit kassieren muss, ergibt das alles nicht mehr viel Sinn – und dementsprechend macht es auch keinen Spaß. Die Arbeiten an der Anlage beschränkten sich daher auf das betrieblich Notwendige. Anders als bei der BAE I, deren Ende ich herbeigesehnt hatte, war das abzusehende Ende der BAE II schon eher ein Trauerfall. Dies hatte mein Lebenswerk werden sollen, diese Anlage wollte ich bis zu meinem seligen Ende nur noch verbessern und eben benutzen.

Was würde ich anders machen?

Dieser Einschnitt in meinem Leben war eine gute Gelegenheit, innezuhalten und zurückzuschauen und darüber nachzudenken, ob das alles richtig war, was man so gemacht hat.



Oderteich im Dioramakasten ist noch nicht fertig, aber an seinem rechten Ende sind schon Module zur Fortsetzung der Strecke als Probeaufbau angedockt. Im Vordergrund der Fiddleyard Braunlage, den HFy einst für die 0m-Modultreffen des FKSb gebaut hatte. In dem S-Bogen zwischen Oderteich und Braunlage befindet sich das neue „Königskrug“ mit nur einer Weiche und einem Holzladegleis.



Leider nur in Handy-Qualität gibt diese Aufnahme dennoch einen guten Überblick über den Hauptteil der BAE II. Nur der Bereich links hinter dem Schlufter Butterberg bleibt den Blicken entzogen. Dafür sehen wir aber (hinter dem Rücken des Betrachters) die im engen Bogen liegende Schlufter Dorfstraße mit der kleinen Häuserzeile und dem der BAE im Straßenplanum. Foto: Lars Vosteen

Die BAE II war – soviel Eigenlob muss mal gestattet sein – eine tolle Anlage. Ich war mit ihr hochzufrieden, der Betrieb lief wunderbar, die Ausgestaltung wurde auch immer besser und schöner und die Zahl der Fahrzeuge stieg langsam und näherte sich dem Wunschwert.

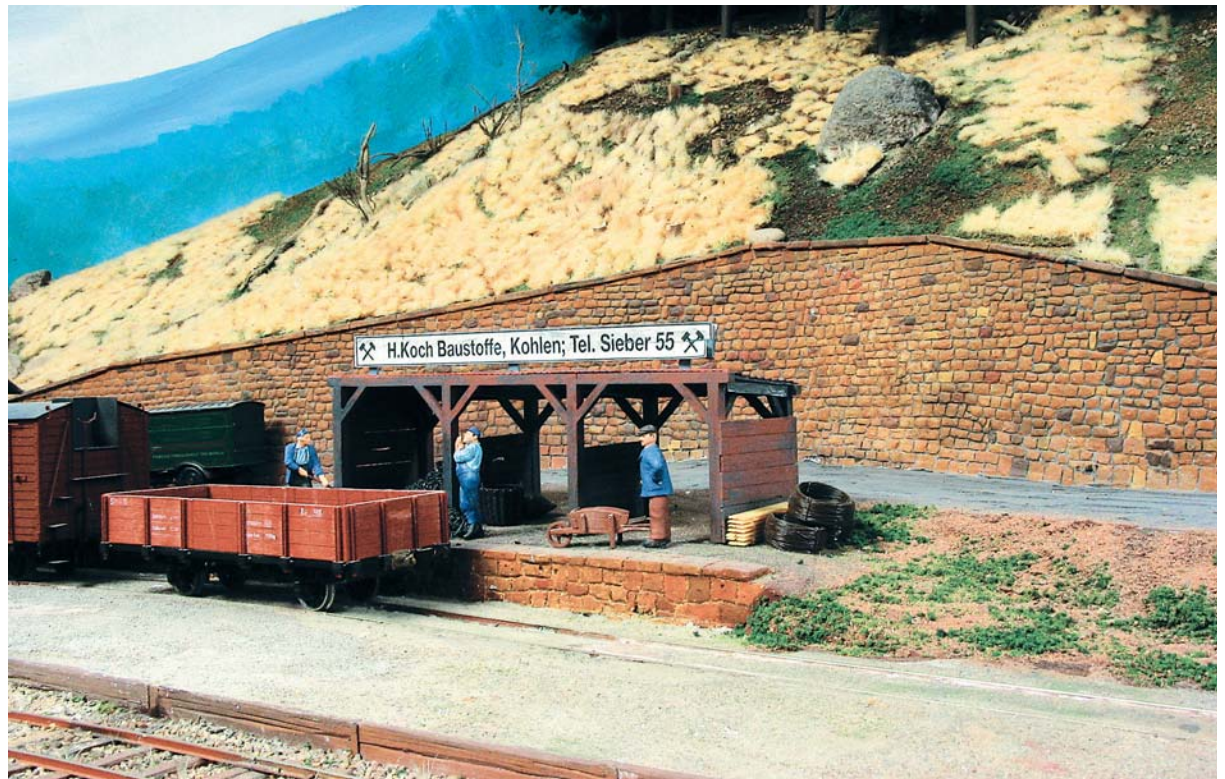
Und doch war die Anlage keineswegs perfekt. Damit meine ich jetzt nicht die Ausführung, die kann man ja nachbessern, ich meine von der Konzeption her. Das mag manchen Leser verwundern, habe ich doch in einem besonderen Kapitel lang und breit meine ausführlichen Überlegungen zum Thema Konzeption dargestellt. Waren meine Entscheidungen falsch? Nicht alle natürlich, aber mindestens eine war grundfalsch: diejenige, die Anlage in dem extrahohen Raum (2,70 m) so niedrig anzusetzen, dass die Oberlichter zum Eindringen von Tageslicht frei blieben. Natürlich war das toll, vielfach bei Tageslicht und Sonnenschein an der Anlage arbeiten zu können und dabei tüchtig Strom zu sparen, aber der große Raum unter der Anlage konnte mangels Stehhöhe nur sehr schlecht genutzt werden.

Immerhin war es mir gelungen, unter dem Schlufter Butterberg eine ordentliche Bastelwerkstatt einzurichten, in der eine Person gut arbeiten konnte. Sie hatte alles, was man braucht – außer Stehhöhe. Und das stellte sich auf Dauer als großes Manko heraus. Und wenn ich die Anlage behalten hätte, wäre das heute, wo ich zehn Jahre älter bin



Da sind sie wieder, die beiden alten Strategen Willy Banse und Karl Peix vom Titelbild dieses Kapitels, denen sich noch Kalle Böhnhold zugesellt hat, und reden so ziemlich dasselbe wie am Vortage: Waldarbeiterkram. Oder fragen sie sich gerade, was denn der G-Wagen da so mitten im Kreuzungsgleis macht? „Ich wäbBes“, wird dann vielleicht Karl Peix sagen, „der jeht nache Hütte. Da komm’ dann de Gusstahle rahn.“

In dieser heilen Welt kommen Kohle, Zement und Ziegelsteine noch mit der Bahn. Wie denn auch sonst? Und man erkennt die Auffassung, dass Gott zwar die Zeit schuf, aber von Eile und Hast nichts gesagt hat.



und einen Bandscheibenvorfall hatte, ein noch viel größeres Problem.

Ein weiterer großer Raum bestand unter dem Heidelbeerkopf mit der Grube Charlotte-Elise, größer noch als der unter dem Schlufter Butterberg, jedoch mit Stehhöhe nur an einer einzigen Stelle. Dort wollte ich entweder eine zweite Werkstatt einrichten oder einen gemütlichen Aufenthaltsraum für Betriebspausen. Auch hier wäre eine insgesamt ein, zwei oder gar drei Dezimeter höher angesetzte Anlage von großem Vorteil gewesen. Ich hätte das ja leicht durch Erhöhung der ohnehin vorhandenen Podeste kompensieren können.

Die größten Probleme waren jedoch unnötigerweise unter den Bahnhöfen Schluff und Sonnenberg, wo man immer wieder mal hin musste, um an den Weichenantrieben zu arbeiten. Das war immer eine ziemliche Strafe.

Andreasberger Katastrophe

Schließlich ist noch die Zweigstrecke mit dem Endbahnhof St. Andreasberg zu nennen. Der lag anfangs, wie auf den Urplan S. 55 ersichtlich, in der Raumecke unter der Eselsschlucht. Das stellte sich schnell als völlig unpraktikabel heraus. Wollte man dort einen Wagen ab- oder ankuppeln, musste man von der Werkstatt aus tief gebückt unter dem Bogen mit der Sieberbrücke hindurchkrabbeln, was nicht immer ohne Kopfstoßen abging. Ein Ding der Unmöglichkeit. Das gaben wir relativ schnell auf.

Nachdem wir eine Zeit lang nur noch Triebwagen ohne Anhang nach St. Andreasberg geschickt hatten – sehr langweilig und gar nicht im Sinne meiner tollen Betriebskonzeption – entschloss ich mich zum Umbau beziehungsweise zur Verlegung. Die neue Lage von St. Andreasberg ist aus dem definitiven Plan S. 75 zu ersehen, nämlich unter dem oberen Teil des Bahnhofes Schlufterhütte. Da ging es ähnlich niedrig zu, aber – und das ist der Kniff – man konnte aus der Werkstatt auf dem Drehstuhl sitzend an den Bahnhof heranrollen und dort umsetzen und rangieren bzw. fiddlen. Das war zwar nicht die ideale, aber immerhin für die gegebenen Verhältnisse die beste Lösung. Mehr war nicht drin.

Das Ei des Kolumbus war faul

Ein ganz großer Minuspunkt muss noch gebeichtet werden: die Podestsituation im Gang zwischen Sonnenberg und Schluff. Wie dem definitiven Anlagenplan zu entnehmen ist, lag Schluff auf 127 cm über Fußboden, Sonnenberg hingegen auf 151 cm über FO. Während Schluff bestens bedient werden konnte, wenn man auf dem normalen Fußboden stand, war das bei Sonnenberg nicht möglich. Hätte ich aber an der Stelle des Ganges ein entsprechend hohes Podest eingebaut, sagen wir 22 cm hoch, dann wäre das für Sonnenberg optimal gewesen, aber man hätte Schluff mit krummem Rücken bedienen müssen, gar nicht angenehm.



Das Dörfchen Schluff wird von der BAE in Seitenlage auf der Dorfstraße durchfahren, vorbei an typischen Harzer Häuschen. Bei den wenigen Fuhrwerken, die hier unterwegs sind, von Kraftfahrzeugen ganz zu schweigen, ist die Ortsdurchfahrt in der Regel kein Problem.

Ich verfiel auf den Kompromiss, nur auf der Sonnenberger Seite ein schmales Podest zu bauen, gerade so breit, dass man mit normal großen Schuhen drauf stehen konnte. Das war theoretisch das Ei des Kolumbus, erwies sich in der Praxis jedoch als absolut mieser Kompromiss. Trotz einiger Haltegriffe stand man sehr unsicher auf dem knappen Podest, das schon eher eine Stufe war, und mehr als einmal dachte einer von uns beim Zurücktreten nicht daran, dass es 22 cm hinab ging. Wumm! Aua! So etwas müsste also bei einer neuen Anlage auf jeden Fall vermieden werden.

Gelernte Lektionen

Alle diese Beispiele haben mich in der Überzeugung bestärkt, dass man eine Anlage stets so hoch wie irgend möglich bauen sollte. Ausreichend hoher Raum unter der Anlage ist wichtiger als Tageslicht.

Was auch nicht besonders gut war bei der BAE II, war der Platz des Zugleiters. Das Kabuff befand sich in einem fensterlosen leicht muffig riechenden Kellerraum. Der Zugleiter ist ein so wichtiger Posten, der sollte auch einen dementsprechend feschen Arbeitsplatz bekommen.

Na, und dass ich nie wieder ein Podest bauen würde, das nicht die volle Gangbreite einnimmt, dürfte klar geworden sein.

Und noch eine wichtige Erkenntnis: die Fahrstromversorgung in abschaltbare Abschnitte unterteilen.

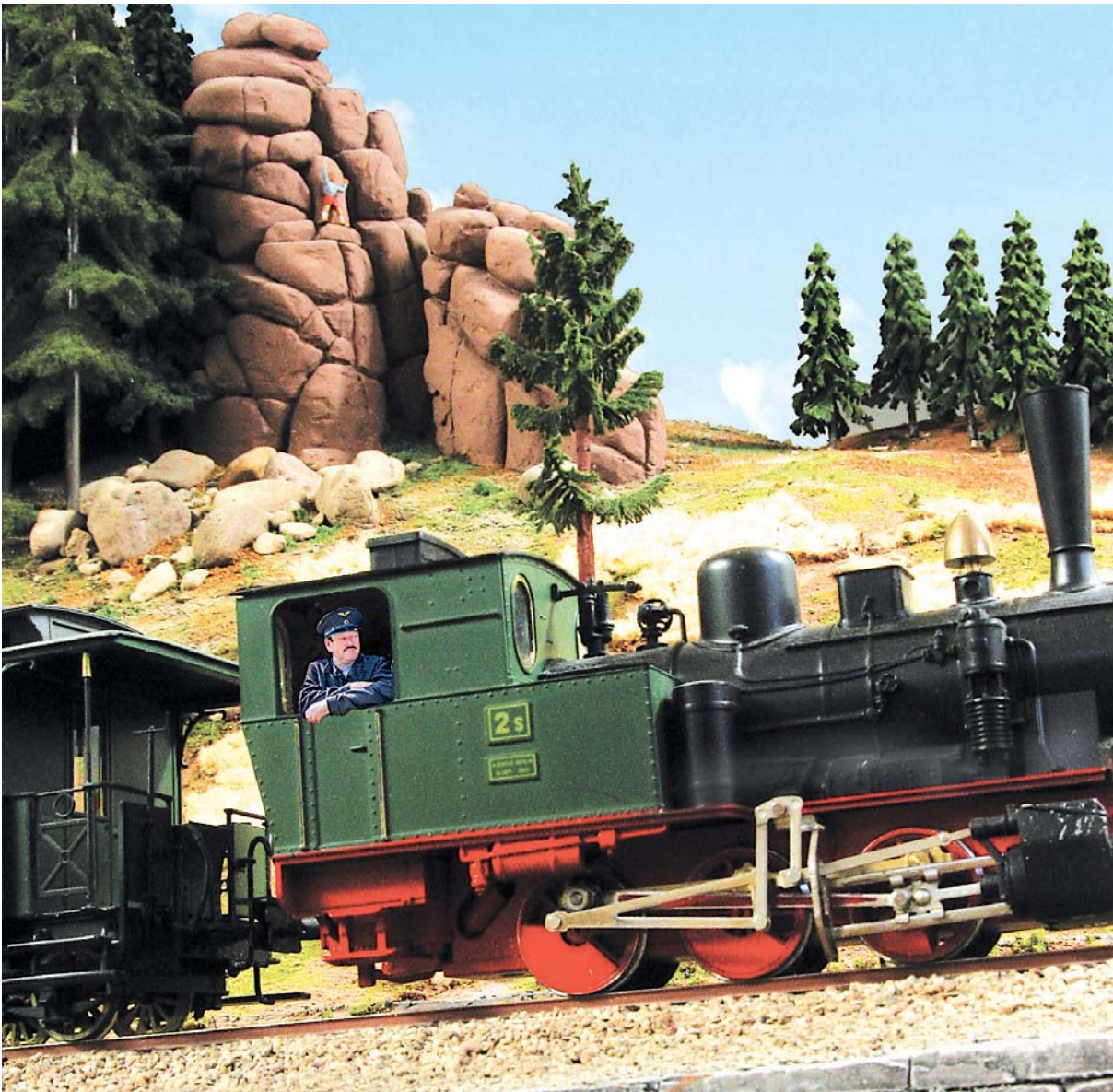
(weiter auf S. 76)

Wenn der Kuhhirte Walter Ederleh mit der „Schlufter Damenkapelle“ von der Waldweide zurückkehrt und dann vielleicht noch ein Fuhrwerk entgegenkommt, dann klemmt es aber doch gewaltig in der Schlufter Dorfstraße. Da hilft kein Läuten und Pfeifen und auch kein Fluchen. Derweil folgt der alte Oberförster dem Fuhrmann Hannes Füllgrabe, um mal oben beim Holzplatz nach dem Rechten zu sehen. Man weiß ja nie, was die „Pengels“ da so machen.



Hinter dem Wartehäuschen von Schlufterhütte riecht es merkwürdig. Herr Untermann, der Betriebsleiter der Schlufter Eisenhütte, weiß das und hat entsprechend entfernt von der dunklen Ecke Position bezogen. Nicht so die Dame aus Göttingen, die die örtlichen Usancen nicht so kennt. Im winzigen 2.Klasse-Abteil des Triebwagens werden sie in Kürze zwangsläufig einander näher kommen.





Unter den Schluffer Feuersteinen, einer typischen Harzer Wollsackformation, rollt der Zug von Schlufthütte nach Schlufthütte, um anschließend die lange 33‰-Rampe hinauf nach Sonnenberg zu dampfen.

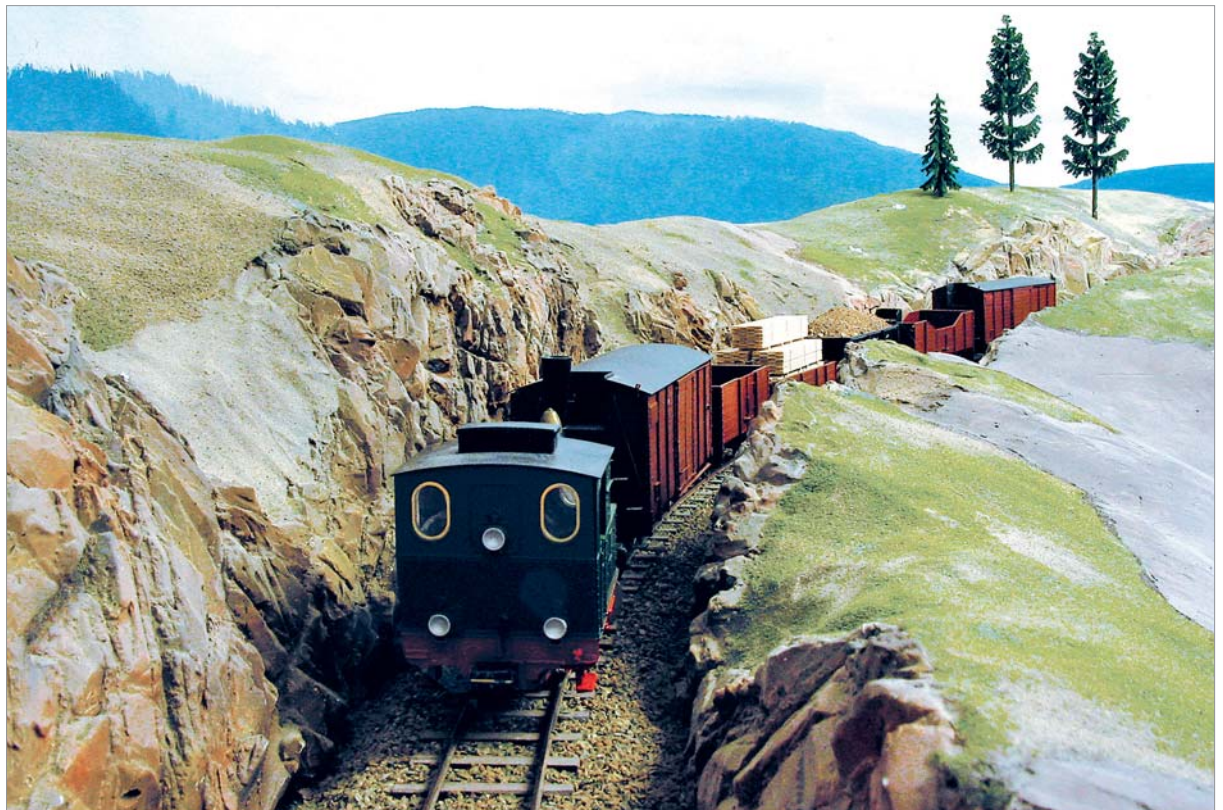


Der Nahgüterzug nach Sieber wartet die Kreuzung mit dem Triebwagen nach Sonnenberg ab, der gerade einläuft.

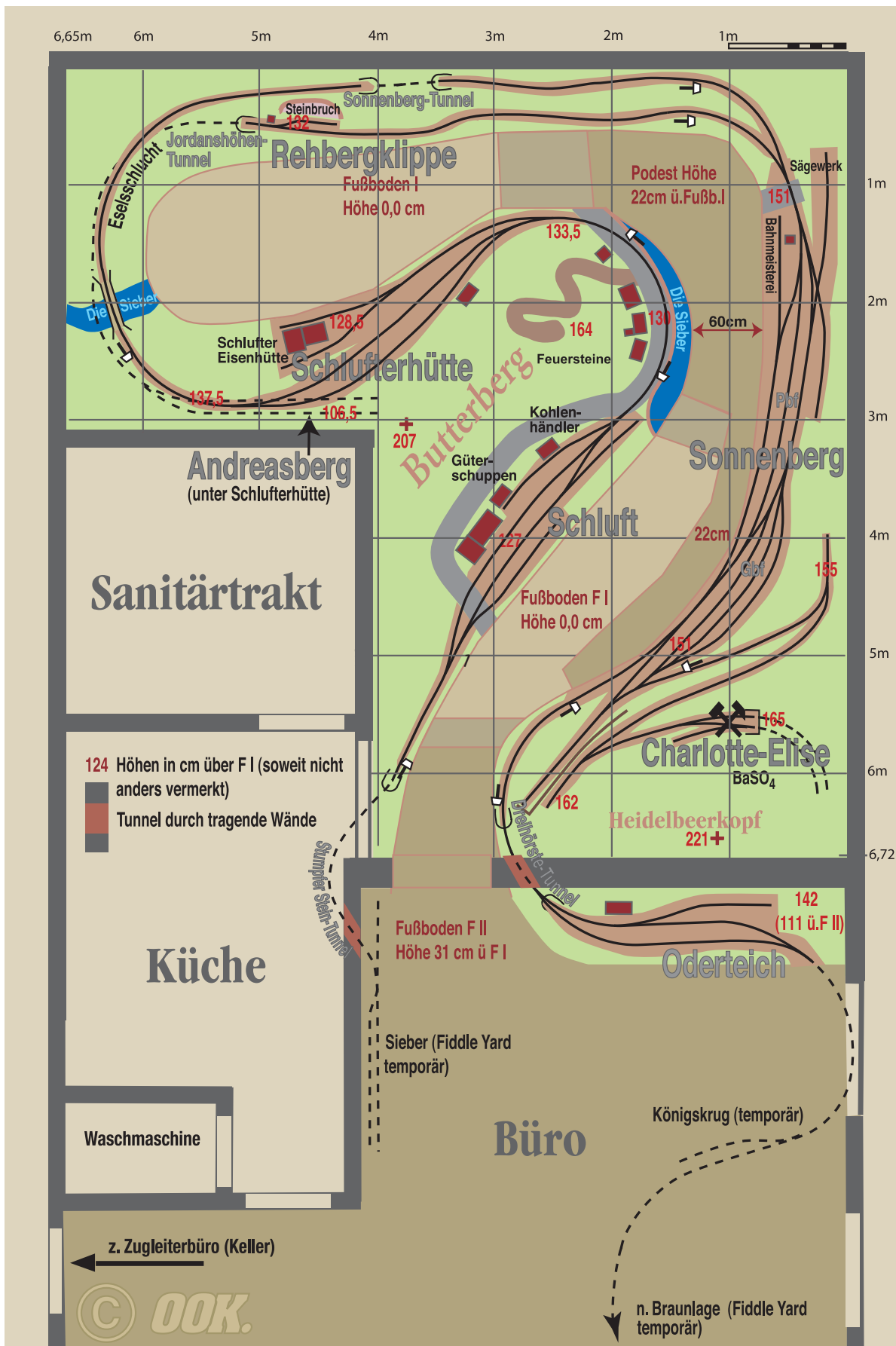
Fuhrmann Hannes Füllgrabe feuert seine Zossen mit der Peitsche an, um schnell noch eine Ladung Holz zu holen und zum Bahnhof Schluf zu bringen. Hoffentlich hat Willy Banse mit seinen Rückepferden genügend Holz zum Ladeplatz geschafft.



Diesen Eselsschlucht genannten tiefen Einschnitt gab es schon vor der BAE, als zweiteiliges Om-Modul für die Modultreffen des FKSB. Die Schlucht bildet einen Viertelkreis mit 133 cm Radius (entsprechend 60 m beim Vorbild) und 33 ‰ Steigung.

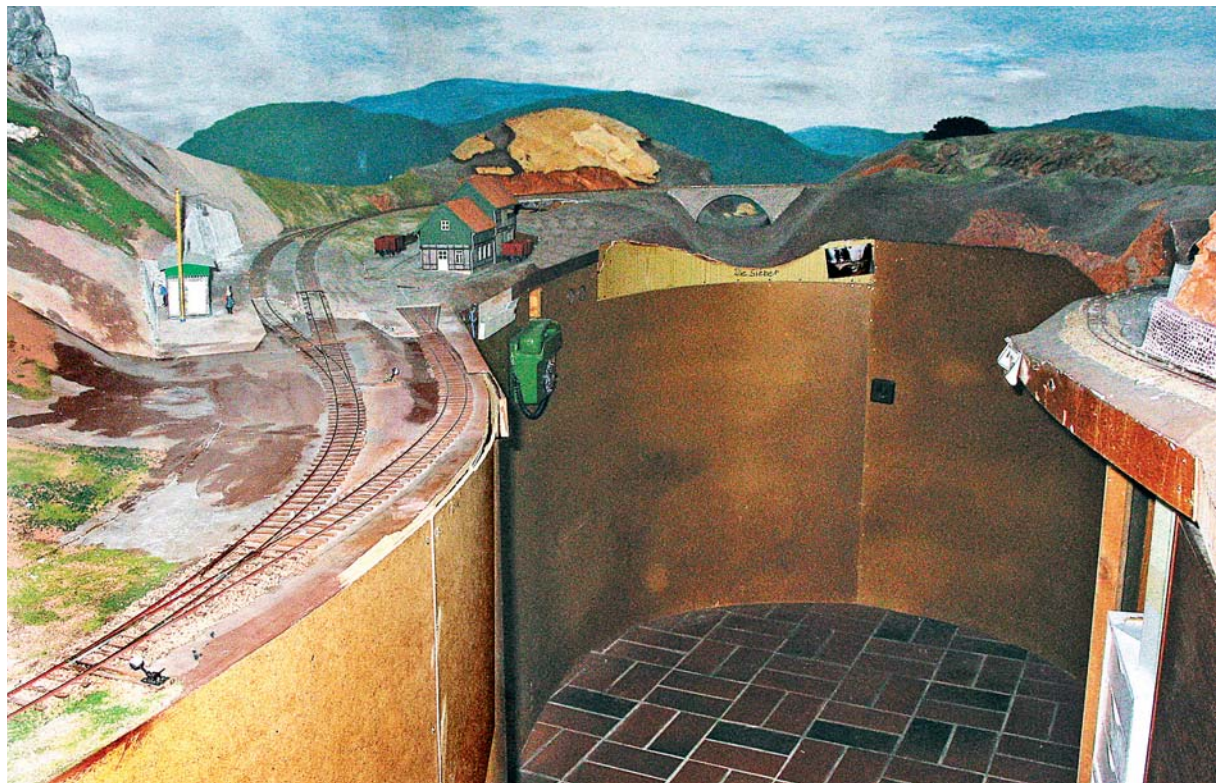


1994–2004



Nach all den Detailplänen hier noch einmal ein Gesamtplan der BAE II-Anlage, so wie sie tatsächlich ausgeführt worden ist. Beim Vergleich mit dem ursprünglichen Planentwurf (s. S. 55) erkennt man einige wenige, aber wichtige Abweichungen und Ergänzungen. Dort war die Grubenanschlussbahn noch nicht enthalten, und St. Andreasberg lag an einer anderen Stelle. Wie und warum die Station verlegt wurde, ist im Text nachzulesen.

Schluftherütte (links), die Sieberbrücke und rechts die Rehbergklippe mit dem Steinbruch wenige Tage vor Beginn des Abbruchs. Der Anlage fehlt zwar noch die Ausdetaillierung und das Finish, aber sie ist wunderbar betriebsfähig; noch vor wenigen Tagen rollten hier die Züge. Aber es ist vorbei. Hier wird demnächst jemand anders wohnen, die BAE muss weg.



Bei digitalen Steuerungen, egal ob Selectrix oder DCC, kommt der Fahrstrom bekanntermaßen mit dem Bus. Der lässt sich als großquerschnittige durchgehende Leitung schnell und einfach verlegen. Wenn es aber beispielsweise einen Kurzschluss gibt, dann kann man lange suchen, er kann überall auf der Anlage sein. Deshalb schrieb ich mir hinter die Ohren: nie wieder eine ungeteilte Fahrstromversorgung.

Paradigmenwechsel

In den Jahren 2003 und 2004 waren meine Frau und ich auf der Suche nach einem neuen gemeinsamen Haus in Hamm (Westfalen). Jetzt wiederholte sich in ähnlicher Form die Immobilienjagd, wie sie elf Jahre zuvor in Bremen stattgefunden hatte. Allerdings fand die Suche diesmal zu zweit statt, und da gelten andere Parameter, als wenn ein vernarrter Modellbahner allein ein Haus sucht. Jetzt ging es zu allererst um ausreichenden und komfortablen Wohnraum, in zweiter Linie um einen gescheiten Platz für den Verlag des „Mittelpuffer“ und erst in dritter Linie um einen passablen Modellbahnkeller.

Ich will das diesmal nicht so ausführlich schildern, aber nicht verhehlen, dass die Suche noch schwieriger war als damals in Bremen, zumal ich ja jedesmal zweihundert Kilometer anreisen musste. Aber genau wie dort, zeichnete ich nun ständig Rohentwürfe für jeden auch nur annähernd in Frage kommenden Keller für eine eventuelle BAE III – und verwarf sie wieder.

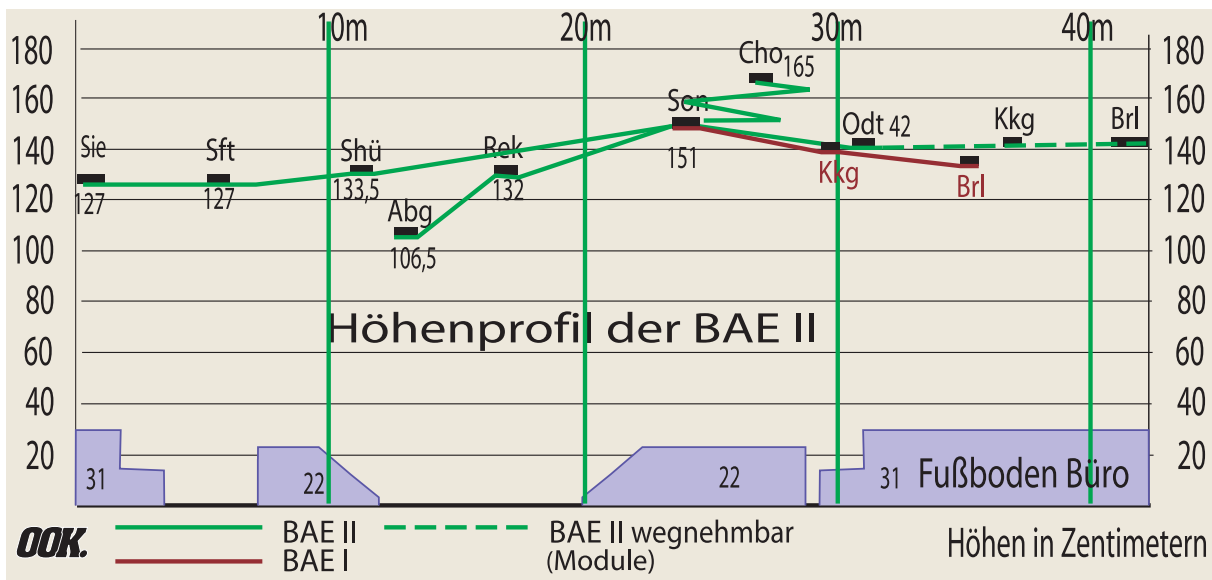
Dann gab es eines Tages ein Haus zu besichtigen, das gleich auf den ersten Blick demjenigen sehr ähnlich sah, das seinerzeit in Bremen mit „100 qm Wohnfläche ebenerdig“ inseriert war und bei dem ich zu spät kam. Der Leser wird sich erinnern. Es war schon verkauft.

Wer rechtzeitig kommt, den belohnt das Leben

Während meine Frau sich mit dem Makler in den Wohnbereichen umtat, besichtigte ich, wie könnte es anders sein, zunächst den Keller. Der schien auf den ersten Blick recht groß, war aber in zahlreiche mittlere und kleine Räume unterteilt, was für den Bau einer großen Anlage eher hinderlich ist. Was mir aber auffiel, war die Höhe. Fast wie im Wohnbereich. Ich entfaltete also wieder in gewohnter Manier meinen ständigen Begleiter, Sie wissen schon, meinen Zollstock, und setzte ihn am Boden an. Dann, mit einem Zeigefinger das obere Ende an der Wand markierend, schob ich den Zollstock mit der anderen Hand hoch und maß den Rest. Die Summe notierte ich in meinen Notizkalender: 244 cm.

Wer viel misst, misst Mist – oder?

Als ich die Kellertreppe hoch ging, um meine Frau wieder zu treffen, stutzte ich und blieb auf halber Treppe stehen. Zweimetervierundvierzig? Quatsch! Ich musste mich vermessen haben, so hoch ist kein Keller. So hoch war jedenfalls noch nie einer ge-



Das Höhenprofil der BAE II gibt recht gut eine Gebirgsbahn wieder, die von einem Talort (Sieber) aus bis auf einen Kulminationspunkt (Sonnenberg) ansteigt, und dann nur noch leicht fällt, bis sie den Zielort (Braunlage) erreicht. Weniger realistisch hinsichtlich der Höhen ist die Lage der Andreasberger Zweigstrecke. In der Realität liegen Braunlage und St. Andreasberg ja gleich hoch. Mit den unterschiedlichen Podesthöhen war versucht worden, die Höhendistanz zwischen Fußboden und Anlagenhöhe in etwa gleich zu halten.

wesen, den ich gemessen hatte. Ich wieder runter, Zollstock nochmal auseinander, gemessen: Zweimetervierundvierzig und keinen Millimeter weniger. Wow!

Meine Frau hatte andere Kriterien, und wir brauchten eine Weile, bis wir uns einig waren. Am Ende kauften wir dieses Haus. Es hatte in der Tat sehr große Ähnlichkeit mit dem entgangenen Haus in Bremen, vor allen Dingen halt diesen Riesenkeller. Davon war allerdings, wie üblich, ein Teil für die Heizung nebst Öllager reserviert sowie ein großer Waschküchenraum abgeteilt. Was dann übrig blieb, waren schlappe 65 qm für die BAE-Anlage.

Jetzt wird wieder in die Hände gespußt, wir steigern das Modellbahn-Abfallprodukt

Mitte August 2004 begann der Abbruch der Bremer Anlage durch meinen Sohn und mich. Aber Abbruch ist nicht das richtige Wort. Es war eher eine Zerlegung und ich versuchte, so viel wie möglich in einigermaßen unbeschädigte große Teilstücke zu zersägen, was gar nicht so einfach war. Gleichzeitig dachte ich darüber nach, ob ich diese Situation nicht nutzen sollte, um einen Themenwechsel vorzunehmen, also an der neuen Stelle etwas ganz anderes zu bauen. Das will ich hier aber nicht vorwegnehmen ...



Unter dem Schluffer Butterberg gab es eine „hutschelige“ Bastelwerkstatt. Aber man sieht schon, dass HFy, wenn er aufsteht, sich sehr mit dem Kopf in Acht nehmen muss, denn an der Stehhöhe fehlt ihm hier mehr als ein Dezimeter.



Das ist der GAU. Der Abbruch hat begonnen. Als Erstes erscheint das Werder Bremen-Logo aus der Billardraum-Dekoration wieder, das wir zuletzt auf S. 56 gesehen haben und das durch die Hintergrundkulisse verdeckt worden war. Wo gehobelt wird, fallen bekanntlich Späne. Aber Hobelspäne sind nichts gegen den Dreck und Müll, der beim Abbruch einer Anlage entsteht.

Doppelt so viel Platz und hoch genug

Die Planung der BAE III

Wenn einem etwas extrem Gutes widerfährt, ist das schon mal ein besonderes Getränk wert – das wissen wir aus der Werbung. Mit dem riesigen Raum für die dritte BAE wurde ich unverhofft beschenkt. Doch jetzt war ausführliches Planen wichtiger als kurzes Trinken.

Wie sechs Richtige im Lotto... so in etwa kam es mir vor, als wir das Haus in Hamm gekauft hatten und mir plötzlich 65 qm für eine neue Anlage zur Verfügung standen. Es war für mich selber unfassbar. Nun haben meine Leser sicher bemerkt, dass ich durchaus keine Angst vor großen Flächen habe, man denke nur an die Raumsuche für die BAE II.

Wie man sich denken kann, minderte diese Perspektive den Abschiedsschmerz von der Bremer Anlage erheblich. Aber über diesen Abschied habe ich im Kapitel über die BAE II schon genügend gesagt, künftig geht (und ging damals) der Blick nach vorn.

Ich hatte jetzt den Platz für die BAE meiner Träume, die ultimative BAE sozusagen. Nun wäre Gelegenheit, die ganze Bahn von Braunlage bis nach Sieber mit Zweigstrecke nach St. Andreasberg plus Grubenanschlussbahn mit relativ langen Strecken zwischen den Stationen darzustellen. Diesen Platz hatte ich mir stets erträumt. Aber vielleicht ist es doch so, wie es einst der Philosoph Ernst Bloch postulierte. Er sagte, dass Wünsche und Sehnsüchte stets an der Schwelle zur Erfüllung sterben. Mit an-

deren Worten: eine Wunscherfüllung macht nicht unbedingt glücklich, sondern wir stehen plötzlich ohne Wunsch da. Der oft zitierte taoistische Satz, der Weg sei das Ziel, weist in die gleiche Richtung. Der Weg dahin ist alles, das erreichte Ziel nichts. War das so bei mir?

Das Achtermanns Tor, durch das der T 15 mit seinem kurzen gemischten Zug zu Tal in Richtung Königskrug rollt, befindet sich in der Kehrkurve am Ende der „superlong peninsula“, einem der Hauptdesignkriterien bei der Planung der BAE III.





Der alte Mann und das Mehr

Ja, es gab durchaus Momente, wo ich nicht die geringste Lust verspürte, diese ultimative BAE zu bauen. Schließlich war dieser Wunsch auch schon zehn Jahre lang erfüllt gewesen. Und um die gleiche Zahl Jahre war ich nun älter und nicht mehr ganz so fit. Und jetzt so ein Mordstrum bauen? So viel Arbeit, um am Ende doch wieder nur das zu haben, wenn auch größer, was ich schon hatte?

Auch andere Gegenden haben schöne Bahnen

War das jetzt nicht auch die Gelegenheit, etwas ganz anderes zu machen? Selbstverständlich kamen mir diese Gedanken in mancher durchwachten Nacht. Es ist ja keineswegs so, dass mir außer den meterspurigen Harzbahnen nichts ge- und einfällt. Ganz im Gegenteil. Wer sich an meine Felsentalbahn (H0) erinnert, die ich im Kapitel „Prägungen“ beschrieben habe, weiß, dass ich unter anderem auch ein Faible für Struppenbahnen habe, also elektrische Bahnen mit Fahrleitung. Dazu gehören in erster Linie Straßenbahnen, speziell solche mit Güterverkehr. Da kannte ich eine Reihe von passenden Vorbildern, schmalspurigen sogar, die einst das Bergische Land, ganz in der Nähe meiner neuen Heimat, kreuz und quer durch Berg und Tal erschlossen. Sowas, etwa nach dem Vorbild der Iserlohner Kreisbahn, hätte ich gerne mal in IIm gemacht, also im Maßstab 1:22,5. Den Platz dafür hatte ich jetzt ja.

Andererseits mache ich seit fast dreißig Jahren alljährlich Urlaub in Graubünden, im Reich der Rhätischen Bahn. Da lag es förmlich auf der Hand, diese wunderbare meterspurige Bahn, die ich in- und aus-

wendig kannte und die mich faszinierte, als neues Thema zu nehmen. Besonders die Berninabahn hatte es mir schon immer angetan, die so kleinspurig langsam mit ihren gemischten Zügen über das Gebirge zuckelt. Die hätte sich in meinem großen Keller gut gemacht.

Ein weiterer Favorit von mir war stets die österreichische Mariazellerbahn mit 760 mm Spurweite, die ich gerne mal im Modell über das Hochschwabgebirge bis nach Thurnau an der Thörlerbahn verlängert hätte.

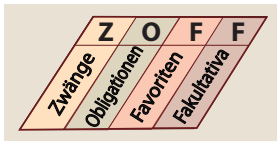
Nun, warum ich all diesen verführerischen Reizen nicht erlegen bin, hat mannigfaltige Gründe, unter anderem auch finanzielle. Der Hauptgrund war jedoch eindeutig mein ganz persönlicher Bezug zum Harz. Dort hatte ich meine Jugend und die jungen Erwachsenenjahre verlebt, dort zieht es mich immer wieder hin, da kenne ich quasi jeden Stein und jeden Baum. Langer Rede kurzer Sinn: Ich blieb dem Thema Harz treu und wollte eine neue größere und möglichst bessere BAE bauen, die BAE III.

Sich große Flächen zu wünschen und große Flächen zu händeln sind zwei recht unterschiedliche Paar Stiefel. Aber ich war auf dem Sektor nicht ganz ungeübt. Der Sprung von der Fläche der BAE I (13 qm) zur BAE II (37 qm) war fast eine Verdreifachung gewesen. Jetzt stand „nur“ eine Verdoppelung an. Das traute ich mir zu.

Altes Thema, neue Ideen

Den Sirenenklängen anderer Bahnen bin ich also nicht erlegen, aber es gab auch ganz andere Reize, ganz andere Herausforderungen. Wie erwähnt, gehörte Ivo Cordes zu den „Fahr“-Gästen sowohl

Das wären denkbare Alternativen zum Thema Harz gewesen: die Berninabahn in H0m oder die Mariazellerbahn in Oe. Die Kleinbahn der Rhätischen Bahn (linkes Bild), hier aufgenommen bei der Talfahrt kurz unterhalb des Lago Bianco, fährt auch heute noch Personenzüge mit angehängten Güterwagen. Von der Mariazellerbahn, hier als H0e-Modul-Anlage des Modellbahnclub Graz, hätte ich gerne die geplante aber nie gebaute Verlängerung zur Thörlerbahn gebaut. Ohne Gebirge geht es bei mir offensichtlich nicht.



Voraussetzung für eine realistische und erfolgreiche Anlagenplanung ist, sich über diese vier Gruppen von Wunsch-Parametern im Klaren zu sein. Sie schriftlich zu fixieren ist sehr empfehlenswert.

Obligationen

(unabdingbar; muss sein):

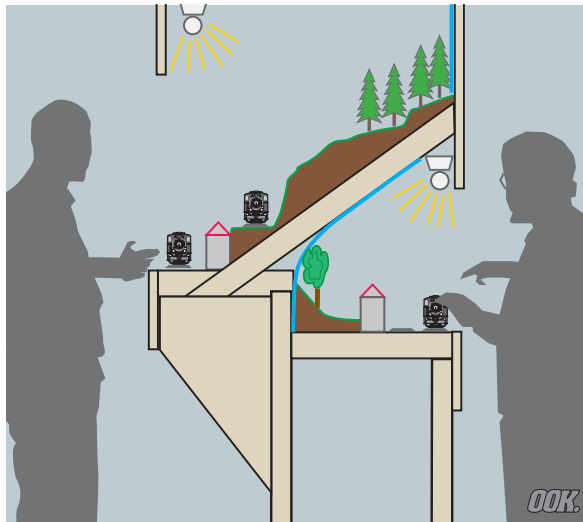
die gesamte Strecke Braunlage – Sieber mit allen Zwischenstationen (Königskrug, Oderteich, Drei Hörste, Sonnenberg, Schlufthütte und Schluff), plus Zweigstrecke nach St. Andreasberg mit den Stationen Rehbergergrabenhaus, Jordanshöhe und St. Andreasberg plus die Grubenanschlussbahn mit (gut zugänglicher) Grube Charlotte-Elise am Ende; hohe Harzberge mit Fichtenhochwald; lineares Walk-around-Design nach PAN (Prinzip der absoluten Nähe); Strecke nur einmal durch jede Szene; Beispiele Harzer Wirtschaft vor dem Kriege: Bergbau, Steinbrüche, Eisenverarbeitung, Forstwirtschaft und Holzverarbeitung;

Favoriten (verhandelbar, hätte ich schon gerne, wenn es irgend geht):

superlong peninsula mit möglichst langen Fahrstrecken zwischen den Stationen; Kreuzungslängen von min. 180 cm; lange Ortsdurchfahrt mit Gleis im Straßenplanum; Radien ab 133 cm (= 60 m beim Vorbild); Steigungen wie bei der Brockenbahn (33%); Abzweighbahnhof Sonnenberg mit mechanischem Stellwerk;

Fakultativa (kann, wenn noch Platz vorhanden ist, muss aber nicht sein):

EKW/DKW; Dampflok-BW mit Drehscheibe; EG nach Originalvorbildern (Harzgerode, St. Andreasberg, Eisfelder Talmühle).



Einer Skizze aus *Layout Design News* 1/90 nachempfunden: So könnte man auf engstem Raum, zum Beispiel bei einer schmal geratenen Zunge, zwei Strecken nebeneinander unterbringen ohne dass man diese Doppelführung sieht. Wie könnte ich das bei der BAE III umsetzen?

der Felsentalbahn als auch der BAE II. An einem Betriebstag der BAE im Jahre 2003 brachte er mir ein paar kopierte A4-Seiten mit und meinte: „Lies das mal, das könnte dich interessieren.“ Ivo hatte Recht. Es interessierte mich. Was sage ich, es faszinierte mich, es erregte mich. Was er da mitgebracht hatte, waren Exemplare der *Layout Design News*, herausgegeben von einer *special interest group* der NMRA. Die verschlang ich förmlich, denn da wurde über Anlagenplanung mit ganz anderen Ansätzen geredet, als ich es bisher gekannt hatte. Ich werde das jetzt nicht im Einzelnen vorstellen, das würde hier zu weit führen, aber der Leser wird die Auswirkungen dieser Lektüre auf mich zu spüren bekommen.

Von den Amis lernen heißt siegen lernen

Auch wenn die USA in letzter Zeit ihre Vorreiterrolle in der westlichen Welt weitgehend verspielt haben, so gibt es doch einen Sektor, wo sie meiner persönlichen Meinung nach immer noch führend sind. Und das ist der Modellbahnsektor. Das eingehend zu begründen ist hier nicht der Ort, aber allein das segensreiche Wirken der *National Model Railroad Association* mit ihren *achievement programs* und ihren *layout tours* hat hier kein Pendant. Nun war ich ja „schon immer“ (seit meinem 18. Geburtstag) Leser des *Model Railroader* und von daher mit den dortigen großen Modellbahnplanern und -Designern und ihren innovativen Ideen vertraut und es juckte mich in den Fingern, etwas von den vielen Inputs, die ich erhalten hatte, real umzusetzen, zum Beispiel die Idee der *superlong peninsula*, die John Armstrong propagiert hatte.

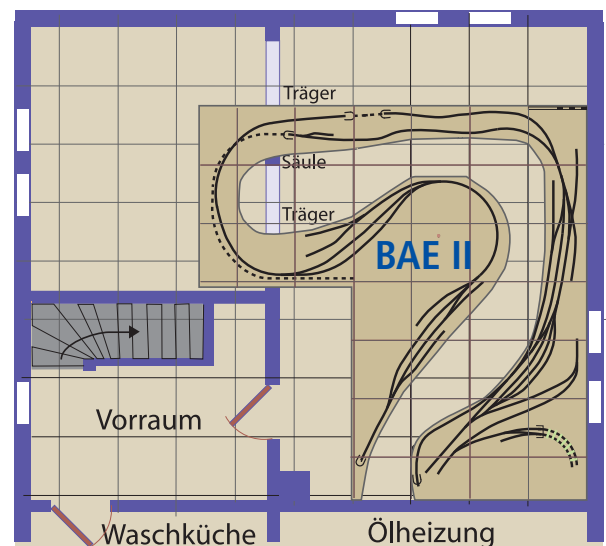
Bei der BAE II hatte ich das bereits versucht, war aber an der Form des Raumes gescheitert. Die An-

lagenzunge mit dem Schlufter Butterberg war eher *supershort*, aber mehr war beim besten Willen nicht herauszukitzeln gewesen. Der neue Raum für die BAE III ging zwar auch um die Ecke, aber bei den üppigen Maßen sollte es dennoch möglich sein, so etwas wie eine *superlong peninsula* hinzukriegen. Jedenfalls war das einer der Hauptpunkte auf meiner inneren Design-Liste.

Noch wesentlicher für meine anlagenplanerische Denke war das ursprünglich von Richard Benjamin ersonnene *mushroom design*, das durch fulminante Artikel von John Armstrong im *Model Railroader* weitreichende Publizität erlangte. Was genau darunter zu verstehen ist, hier kurz und abstrakt darzustellen, ergibt nicht viel Sinn. Ich werde das bei der konkreten Beschreibung der Planung der „Unter Tage“-Bereiche der neuen Anlage (s. Kapitel 9) einfließen lassen. Nur eins vorweg: Irgendwas Pilziges wollte ich auch.

Wünschen kann man sich alles

Bevor ich jedoch überhaupt in die konkrete Anlagenplanung einsteige, will ich darlegen, was ich inhaltlich anstrebte. Die Frage, *was* ich eigentlich will, brauchte ich mir an dieser Stelle nicht mehr zu stellen, denn mit der war ich seit Aufkommen der BAE-Idee kontinuierlich unterwegs gewesen. Seit der BAE I war es stets hauptsächlich darum gegangen, was davon umsetzbar war. In meinem blauen Anlagenplanungsbuch hatte ich im Kapitel „Die Ausnutzung des vorhandenen Raums“ erstmals die links oben wiedergegebene ZOFF-Grafik gezeigt, die anschaulich macht, welche Faktoren die Planung einer Anlage beeinflussen und über die man sich bei Planungsbeginn im Klaren sein sollte.



Nun ist der Keller wirklich groß. Nichttragende Wände sind ausgebrochen, eine Wand durch Träger und Mittelpfeiler ersetzt. Zum Vergleich ist der Plan der BAE II im gleichen Maßstab eingesetzt. Aber jetzt kann ganz anders geplant werden.

Die Zwänge, also die Parameter, die mich eingrenzen und meiner Kreativität Schranken setzen, aber von mir nicht zu beeinflussen sind, waren bei dem winzigen Kellerraum, der für die BAE I zur Verfügung stand, natürlich am größten, bei der BAE II bereits wesentlich reduziert und bei der BAE III schon fast zu vernachlässigen. Blieben also die Obligationen, Favoriten und Fakultativa. Von denen soll im Folgenden die Rede sein.

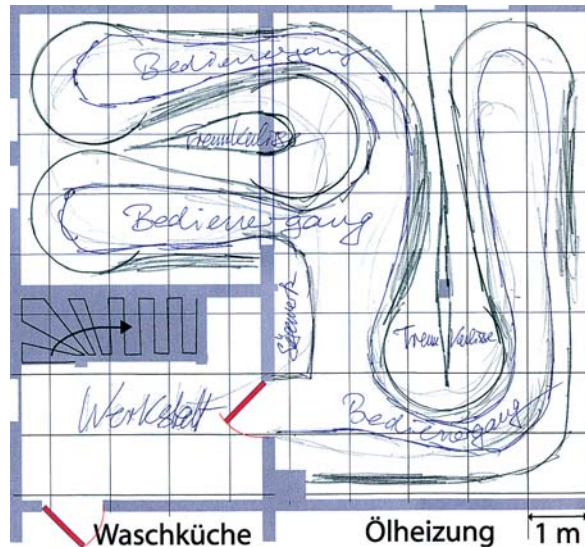
Dem Leser wird vermutlich genauso wie mir selber aufgefallen sein, dass die Zahl der genannten Wünsche von Punkt zu Punkt immer geringer wurde: Obligationen sehr viele, Favoriten schon weniger, Fakultativa ganz wenige. Vermutlich hat mich der große Keller auch halbwegs größenwahnsinnig gemacht. Nun bedeutet „muss ich haben“ ja nicht unbedingt, dass ich das auch bekomme. Wir werden sehen, welche von meinen Wünschen sich realisieren ließen und bis zu welchem Grade, und welche nicht.

Großer Keller – was nun?

Die ersten groben Entwürfe entstanden übrigens nicht auf dem Rechner, obwohl ich den Plan des Kellers schon mit meinem Grafikprogramm erstellt hatte. Auf dem Bildschirm zeichnet es sich hervorragend, wenn man weiß, was man zeichnen will. Das war hier aber gerade nicht der Fall. Freies Herumprobieren und ständiges Verwerfen von Ideen, Versuch und Irrtum also, das geht viel besser auf einem altmodischen Blatt Papier mit Bleistift und Radiergummi. Daher druckte ich mir einige Pläne des Kellers aus und machte mich daran, dort hinein Anlagenrohentwürfe zu skizzieren. Nein, das stimmt so nicht. Ich *wollte* Anlagenentwürfe zeichnen, stellte aber fest, dass der große leere Plan plötzlich auch mein Gehirn leer gefegt hatte. Horror vacui. Einfach den Plan der BAE II für den größeren Raum passend aufblasen (siehe Kellergrafik auf der linken Seite) kam nicht in Frage.

Wo fängt man an? Am besten mit einer Zunge. Schließlich stand ja eine *superlong peninsula* ganz oben auf meinem inneren Merktzettel. Ich fertigte mir eine Kreisschablone mit maßstäblich 2 m Durchmesser an, da ich den Radius von einem Meter keinesfalls unterschreiten wollte. Man sieht in dem ersten Entwurf deutlich, wo ich mit dieser Schablone Kreissegmente gesetzt habe.

Ich weiß nicht mehr, ob der oben rechts abgebildete Entwurf der erste, zweite oder dritte war, jedenfalls einer der ersten, auf jeden Fall hat er noch zwei Zungen. Denn bald kam ich auf den Trichter, dass zwei Zungen zu haben gar nicht so erstrebenswert ist, nur eine dafür aber entsprechend längere viel besser. Warum? Weil die 180°-Kehre am Ende einer Zunge immer ein designerischer Schwachpunkt ist. Außenkurven, wo man den Zug längere Zeit von der Kurvenaußenseite aus betrachtet, geben ein ungünstiges Bild, und zwar umso ungünstiger, je kleiner der Radius.



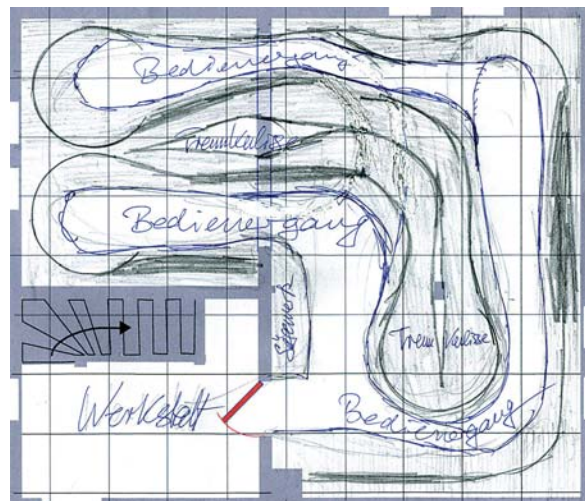
Einer der ersten Skibble-Entwürfe zum Herausfinden der groben Anlagenform. Die kritischen Kehrkurven sind mit einer Schablone mit (umgerechnet) 1m Radius gezeichnet. Die längere der beiden Zungen ist immerhin über sechs Meter lang, welch Unterschied zu der kurzen Zunge der BAE II.

John Armstrong hatte recht

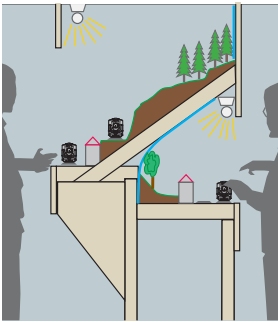
Ich bewaffnete mich also mit Radiergummi und Tipp-Ex und fing an, an dem Planentwurf herumzukurrieren. Mein Ziel war, die beiden separaten Zungen zu einer zusammenzufassen. Das Ergebnis – immer noch roh – ist im korrigierten Plan unten zu sehen. Das kam meinen Vorstellungen schon recht nah. Jetzt war Feinarbeit angesagt, vor allen Dingen waren die Stationen einzuzeichnen, ohne die der ganze Plan wertlos wäre.

Meine Hauptstrecke sollte, wie schon einmal erläutert, zwischen den Endbahnhöfen Sieber und Braunlage fünf Zwischenstationen haben: Schluft, Schlufterhütte, Sonnenberg, Oderteich und Königs-krug, dazu möglichst noch einen Steinbruchanschluss auf freier Strecke. Von diesen fünf sind auf dem Plan erst drei roh angedeutet.

Da merkte ich schnell, dass ich bei dem Planungsstand gar bald in die Bredouille kommen würde.



Ganz altmodisch mit Radiergummi und Tipp-Ex sind ein paar Linien aus dem oben gezeigten Entwurf entfernt worden, dafür neue Verbindungskurven gezeichnet. Und siehe da: es gibt nur noch eine Zunge, die man nun aber wirklich „superlong“ nennen kann. Auch die beiden Trennkulissen sind zu einer zusammengefloßen und nun über acht Meter lang! Das sah doch schon recht John-Armstrong-mäßig aus.



Der Kern der Abb. S. 80 oben. Irgendwie müsste „sowas“ bei der BAE doch auch gehen, vorausgesetzt, sie wird insgesamt hoch genug gebaut.

Zum Beispiel war mir überhaupt nicht klar, wo der von der BAE II vorhandene Fiddleyard Braunlage, den Herbert Fackeldey gebaut hatte, untergebracht werden sollte. Waren meine Wünsche selbst für diesen Riesenkeller zu umfangreich?

Platz, wo bist du?

Und die Zweigstrecke nach St. Andreasberg? Und die Grubenanschlussbahn zum Bergwerk Charlotte-Elise?

Ich hatte überall 1-m-Radien eingezeichnet, aber es gab ja noch die Eselsschlucht mit einem Viertelkreis mit 1,33 m Radius. Wohin damit? Oh, da waren noch viele ungelöste Probleme. Es ging also darum, aus dem vorhandenen Platz noch mehr herauszuholen, beziehungsweise in den vorhandenen Platz noch mehr hineinzupressen.

Au weia! Das ist der größte und am häufigsten gemachte Fehler vieler Anlagenentwerfer und -Bauer und zudem der am häufigsten kritisierte, unter anderem auch von mir.

Bei den beiden bisher gezeigten Entwürfen ist zu erkennen, dass das lineare PAN-Prinzip durchgehend angewendet wurde: Man kann stets neben seinem Zug her gehen, ist also immer in seiner unmittelbaren Nähe, und man durchfährt jede Szene nur einmal. Für diesen Teilbereich hat der Kandidat also hundert Punkte. Und die wollte ich nicht gern verspielen, indem ich in die gleiche Fläche noch mehr hineinpäckte. Eine Zwickmühle?

Aus eigenen Fehlern lernen

Nun sind meine Leser vermutlich nicht so vergesslich wie ich und erinnern sich, dass ich am Schluss des Kapitels über die BAE II einen Absatz mit der Überschrift „Gelernte Lektionen“ hatte, und darin hieß es unter anderem: „Alle diese Beispiele haben mich in der Überzeugung bestärkt, dass man eine Anlage stets so hoch wie irgend möglich bauen sollte. Ausreichend hoher Raum unter der Anlage ist wichtiger als Tageslicht.“ Und vielleicht erinnert sich der Leser auch daran, wie ich begeistert auf die Höhe des neuen Kellers von 2,44 m reagierte. Dabei waren das 26 cm weniger als die Raumhöhe bei der BAE II.

Das ging mir wieder und wieder durch den Kopf und ich fragte mich, ob ich die Anlage so hoch bauen könnte, dass man überall darunter gehen und stehen kann, dass man dort basteln und vielleicht sogar

noch eine Strecke unterbringen könnte. Da fiel mir die Skizze aus *Layout Design News* ein, die ich zwei Seiten weiter vorn gezeigt habe. Links auf dieser Seite noch einmal der entscheidende Ausschnitt.

Wäre das nicht eine Idee für eine relativ hoch angeordnete BAE? Der links stehende Betrachter sieht die Oberseite der Anlage, der rechte die Unterseite mit einer weiteren Strecke. Etwa in der Art konnte ich mir die Grubenanschlussbahn oder die Andreasberger Strecke vorstellen. So, und wenn ich nun also die ganze BAE so hoch anlegte, dann könnte auch die Bastelwerkstatt unter der Anlage eingerichtet werden. Das wiederum würde bedeuten, dass der Vorraum, der in den bisherigen Entwürfen die Werkstatt beinhalten sollte (s. Abb. auf S. 81), frei würde. Dann könnte dort ja der Fiddleyard Braunlage hin, für den ich bisher keinen Platz gefunden hatte. Und eventuell auch Sieber. Besteckende Aussichten!

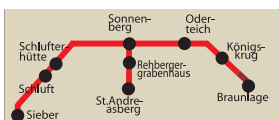
Das ist ja Revolution!

Diese Gedanken waren revolutionär, zu deutsch: umwälzend. Sie führten in der Tat dazu, dass die ganze Planung umgewälzt werden musste.

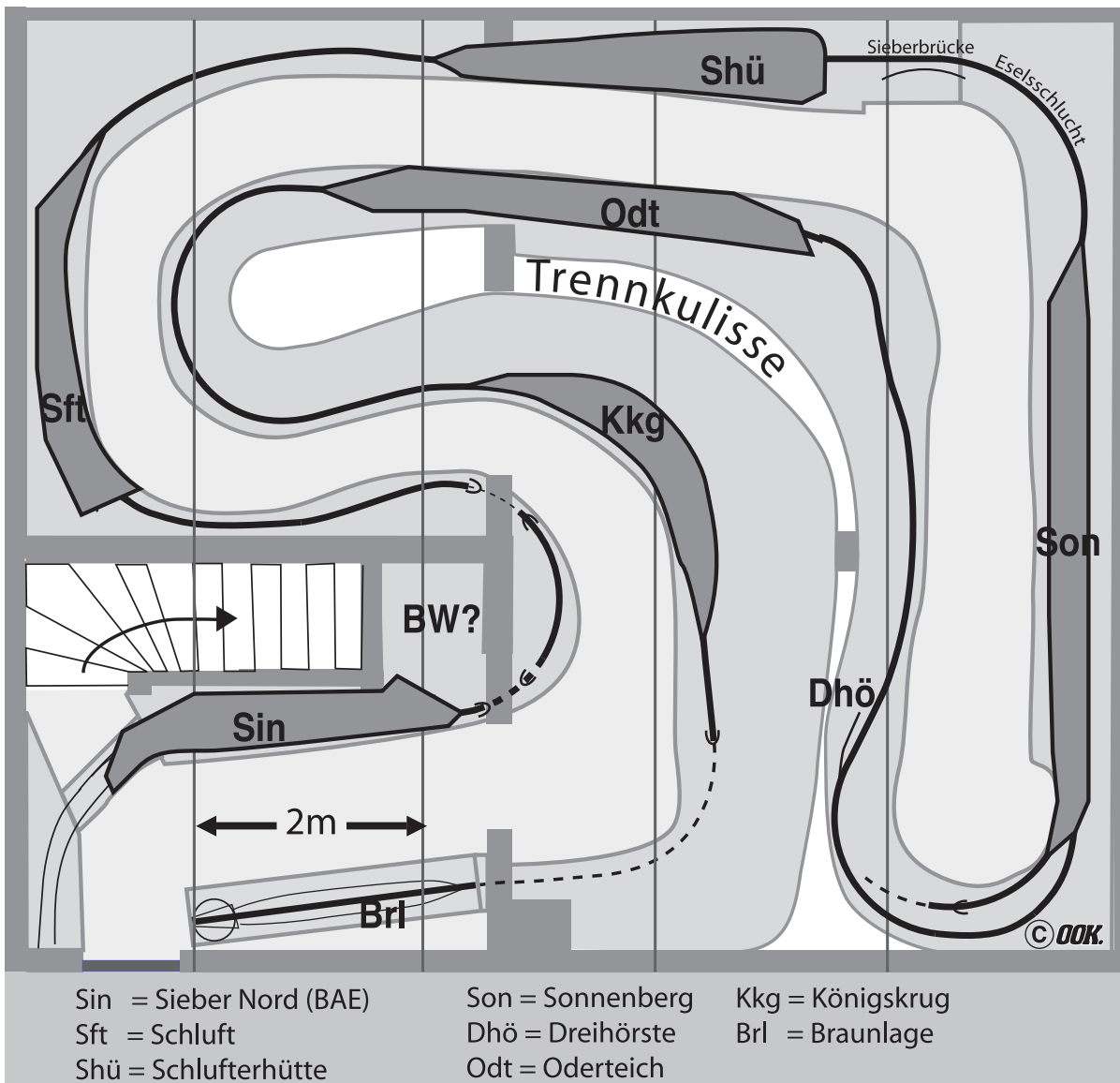
Der Bahnhof an der rechten Wand (in den beiden Abb. S. 81) ist derjenige, der am meisten Platz hat, um sich in Länge und Breite auszudehnen, also wäre er prädestiniert, der Abzweigbahnhof Sonnenberg zu werden, der ja auch bei der BAE II der größte war. Nur, wie sollte man von hier aus mit der Zweigstrecke unter die Anlage kommen? Außerdem war er in dieser Position bei den bisherigen Entwürfen sehr asymmetrisch angeordnet, während Sonnenberg von der Konzeption her eigentlich möglichst in die Mitte der Hauptstrecke gehörte.

Wenn nun aber Braunlage in den Vorraum kommt, dann muss die Strecke von dort bis Sonnenberg erst einmal die ganze Zunge abfahren, damit dieser Bahnhof in etwa in der Mitte der Strecke zu liegen kommt. Das führte dazu, dass ich beschloss, die Anlagenzunge völlig neu zu positionieren und von der Wand ausgehen lassen wollte, hinter der die Ölheizung liegt. Auf diese Weise entstand der gewünschte „Umweg“ von Braunlage nach Sonnenberg, und Sonnenberg kam wieder in der Mitte des Systems zu liegen, wie die kleine Abb. links das fordert.

Also alles nochmal von vorn, diesmal aber gleich auf dem Rechner. Da konnte ich dann auch die Teilstücke der BAE II leichter einzeichnen, weil ich sie aus der alten Grafik kopieren konnte, Nachdem all



Die zentrale Lage von Sonnenberg im System BAE wird in dieser stark schematisierten Grafik noch einmal deutlich. Das sollte nach Möglichkeit bei der Anlage genauso sein.



Der Vorraum ist hinzugenommen und enthält die Endbahnhöfe Sieber und Braunlage, die Wurzel der Anlagenzunge befindet sich nun an der Wand zum Heizungsraum. Alle Bahnhöfe der Hauptstrecke haben einen Platz gefunden und Sonnenberg liegt ziemlich genau auf der Mitte der Strecke. Geht doch!

diese grundsätzlichen Überlegungen stattgefunden hatten, dauerte die Erstellung des neuen Planes am Bildschirm nur wenige Stunden. Wieder zahlte sich die Übung aus. Das Ergebnis ist obenstehend zu sehen. Es ist zwar nur ein „Grobplan“ ohne genaue Gleisanordnung in den Bahnhöfen, aber im Wesentlichen ist es dabei geblieben.

Alles am rechten Platz

Die Hinzunahme des Vorraumes und die Verlagerung der Endbahnhöfe dorthin machte es möglich, im Hauptanlagenraum alle gewünschten Zwischenstationen und sogar den Steinbruchanschluss auf freier Strecke zu platzieren, Sonnenberg ziemlich genau in der Mitte, so wie es sein soll. Am rechten (in der Grafik unteren) Ende von Sonnenberg sieht man den Anfang der Zweigstrecke nach St. Andreasberg, die in den Untergrund abtaucht. Mehr dazu später.

Was noch fehlt, ist die Grubenanschlussbahn, die auch bei der Planung der BAE II nicht von Anfang an integriert war. Die darf natürlich auch bei der BAE III nicht fehlen.

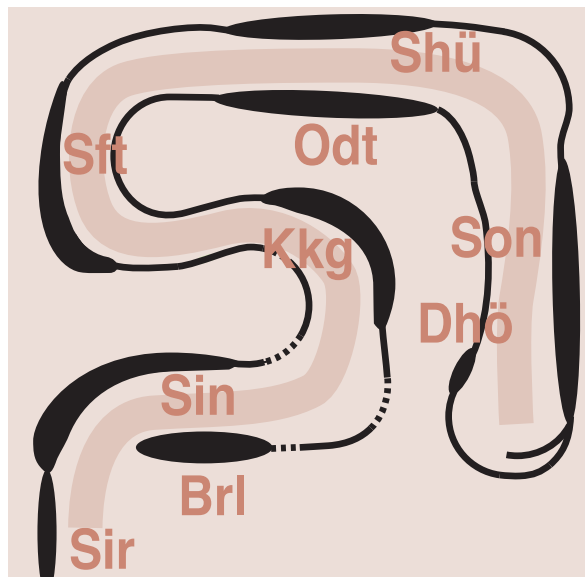
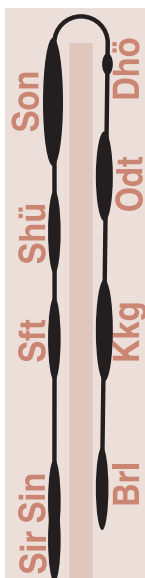
Ich hatte mir zwischenzeitlich jedoch klar gemacht, dass diese Grubenbahn nicht wieder von Sonnenberg ausgehen sollte. Bei der BAE II waren sowohl die Andreasberger Strecke als auch die Grubenbahn in Sonnenberg abgezweigt, was diesen Bahnhof völlig überlastet hatte und schwer bedienbar machte. Das wollte ich bei der neuen Anlage entzerren und deshalb die Ausfädelung der Grubenbahn verlegen, wenn irgend möglich nach Oderteich, wo ich mir das am ehesten vorstellen konnte. Auch darauf werde ich noch in einem späteren Kapitel im Detail zu sprechen kommen.

Quantitativ sieht es also gut aus. Jetzt wollen wir aber schauen, was mit dem Plan unter Designkriterien erreicht ist.

Wie steht es mit der viel gepriesenen Linearität?

Der Begriff Linearität ist häufiger Anlass für Missverständnisse, weshalb ich dazu gern noch ein paar Anmerkungen machen möchte. Wer sich den großen „Grobplan“ auf Seite 83 anschaut, sieht als Erstes ein Geschlinge von Strecken, wie man es typischerweise von Modellbahnanlagenplänen gewöhnt ist, die ja gerne mit Spaghettischüsseln verglichen werden. Ein Blick auf den purifizierten Plan unten, der außer Streckenverlauf und Bedienergang keine Informationen enthält, lässt erkennen, dass hier in Wahrheit nicht eine einzige Schlinge vorhanden ist.

Die (imaginäre) Streckung des Bedienerganges macht die pure Linearität des Anlagegleisplanes deutlich.



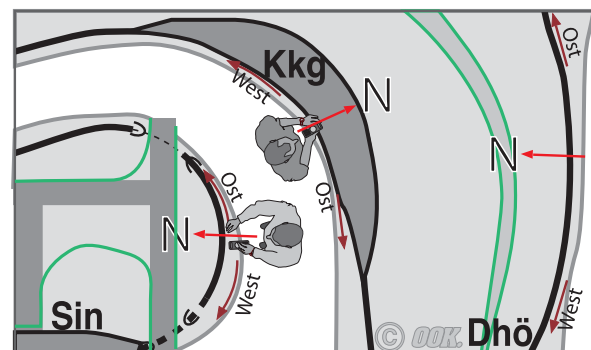
Wenn wir uns den Plan nun mit gestrecktem Bedienergang vorstellen, wird die Linearität unübersehbar. Das ist gemeint mit „linearer Konzeption“. Da gibt es keine Verschlingungen, auch wenn die Strecke im Originalplan wie eine Schlange aussieht. Es handelt sich also um eine Point-to-point-Konzeption reinsten Wassers, ohne Diagonalverbindungen, Kehrschleifen oder Bypasses. Das wird sich später beim Fahrplan-Erstellen bezahlt machen.

Nun ist sie also da, die superlange Zunge. Und was ist damit erreicht? Ist das nicht nur eine Verbeugung vor den Stardesignern von der anderen Seite des Großen Teiches wie John Armstrong und Konsorten?

Satte elf Meter ist diese Zunge lang und fast so lang ist auch die doppelseitige Trennkulisse in der Mitte der Zunge. Und diese bis zur Decke reichende Trennkulisse ist – neben der Länge – das Hauptsächliche an der Zunge. Sie trennt die beiden Seiten der Halbinsel in zwei unterschiedliche „Gegenden“. Wenn man beispielsweise am Bahnhof Königskrug steht, ist man zwar von Oderteich nur knapp zwei Meter Luftlinie entfernt, fühlt jedoch mehrere Kilometer.

Die Anlage ist kein Maisfeld ...

... und die Bedienergänge kein Labyrinth. Im Gegenteil, alles ist übersichtlich gegliedert und hat System. Ganz wichtig ist dabei die geografische Korrektheit. Es ist wie bei einer Landkarte, wo oben Norden ist, links Westen und rechts Osten. Zwar ist, rein geografisch betrachtet, die BAE-Hauptstrecke eigentlich ein auf dem Kopf stehendes U, dessen beide unterschiedlich lange Enden nach Süden zeigen, aber vereinfacht ist es eben doch prinzipiell ein Ost-West-Verlauf. Und diese Vereinfachung hat ihren Sinn: Wer erst wenige Male beim Betrieb



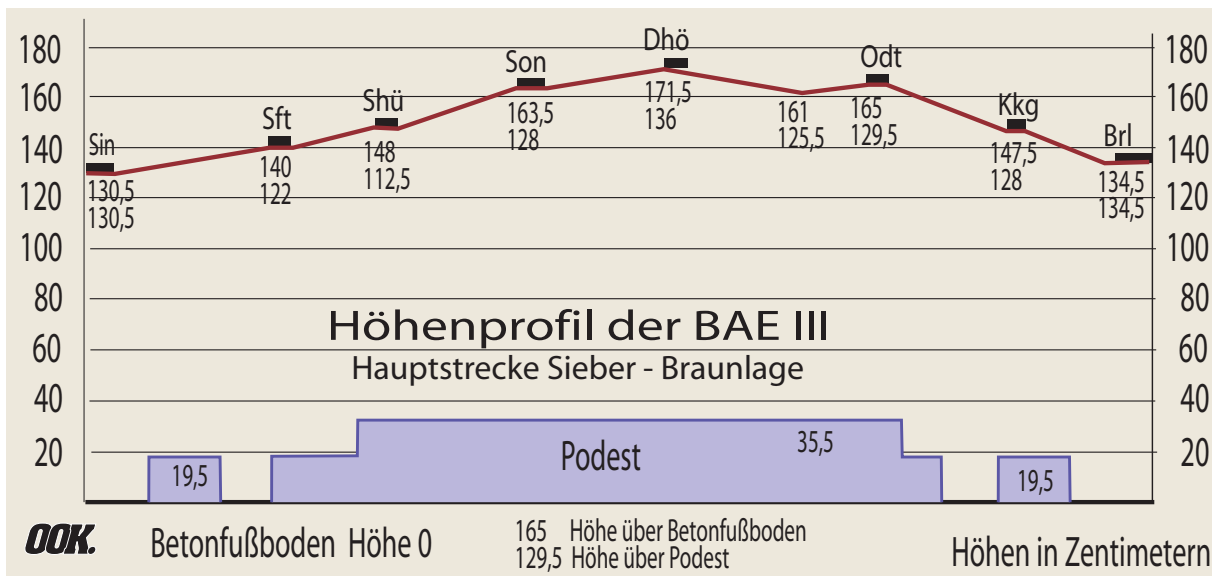
Wo und wie man auch an der Anlage steht: links ist Westen, rechts Osten, Blickrichtung gegen die Kulisse (grüne Linie) Norden. Überall.

mitgemacht hat oder gar zum ersten Mal dabei ist, wird durch das Slalomlaufen in so einem gewundenen Bedienergang leicht verwirrt und könnte die Orientierung verlieren. Dem wird durch die klare Ost-West-Orientierung der Anlage entgegen gewirkt. Egal, wo in dem langen Bedienergang man steht, wenn man auf die Anlage in Richtung Hintergrundkulisse schaut, schaut man prinzipiell nach Norden. Das heißt: rechts von mir ist Osten, links von mir ist Westen. Und wenn mein Zug nach links fährt, dann weiß ich, er fährt nach Westen, dem Ziel Sieber entgegen, egal, wo ich gerade bin beziehungsweise der Zug gerade ist. Und wenn er nach rechts fährt, dann eben nach Osten, Richtung Braunlage.

Außerdem gilt: Egal, wo man in dem langen Bedienergang steht, man sieht immer nur einen kleinen Ausschnitt der großen Anlage und der langen Strecke, weder das, was hinter einem auf der anderen Seite des Ganges ist, noch das, was sich hinter der nächsten Bergnase und der Trennkulisse verbirgt. Und das ist es, was eine starke Illusion von Entfernung erzeugt. Genau genommen ist es nicht mal eine Illusion.

Wie hoch ist hoch genug?

Bisher haben wir die Anlage zweidimensional betrachtet. Nun wird es Zeit, die dritte Dimension, nämlich die Höhe in den Blick zu nehmen und diese



Die BAE ist eine typische Gebirgsbahn, die ungefähr in der Mitte der Strecke den Scheitelpunkt hat und nach beiden Seiten fällt. Zwar verhalten sich die durch den Anlagenbau ergebnen Höhen nicht immer in der Relation zueinander wie in der Realität, aber doch nahe genug daran.

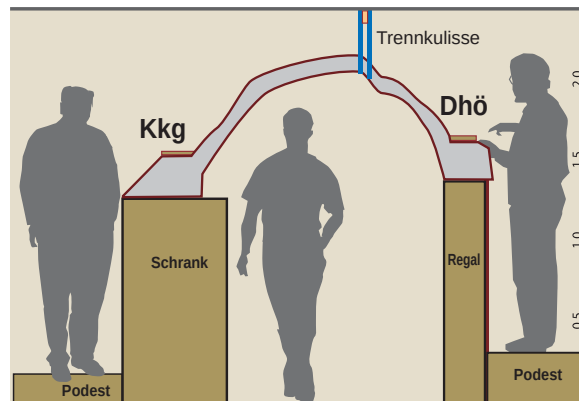
nicht nur zu berücksichtigen, sondern aktiv in die Planung einzubeziehen. Und damit meine ich jetzt nicht die unterschiedlich hoch gelegenen Stationen – das haben die meisten Anlagen – sondern das, was unter Tage, also unterhalb der Anlage möglich ist.

Bei der BAE II hatte ich, wie berichtet, die vorhandene großzügige Höhe des ehemaligen Billardraumes von 2,70 m nicht ausgenutzt, um die Oberlichter freizuhalten, was ich später als elementaren Fehler gesehen habe. Diese Erfahrung konnte ich bei der Planung der BAE III auswerten, aber hier stand mir „nur“ eine Höhe von 2,44 m zur Verfügung und limitierte daher meine Bestrebungen, die Anlage „so hoch wie möglich“ zu konstruieren.

Wie schon erwähnt, wollte ich mit dem Platz unter der Anlage diverse nützliche Dinge anfangen, die aber alle das Vorhandensein von Stehhöhe in weiten Bereichen voraussetzten. Da war es ein Riesenvorteil, dass ich eine Bahn im Mittelgebirge darstellen wollte und von daher auch entsprechende Höhenzüge aufwerfen musste, die die Strecken und Bahnhöfe deutlich überragen. Gerade wenn man in 1:45 arbeitet, muss man da einiges an Höhe aufbauen, damit es nicht niedlich wirkt.

Das Boot liegt kieloben

In der Grafik rechts oben habe ich einmal einen Schnitt durch die Anlagenzunge auf der Höhe des Ostendes von Königskrug bis hinüber nach Drei Hörste konstruiert. Das Gebirgsgewölbe ist in der Höhe so angesetzt, dass darüber noch Himmel, also senkrechte Kulisse möglich ist, und zwar natürlich als Trennkulisse. Diese hängt an einer fest an die Betondecke gedübelten Tragekonstruktion, sodass auch die Spanten wiederum an einer Seite hängend an der Kulisse befestigt werden können. An den äußeren Enden liegen die Spanten entweder auf dem Planum, auf einer senkrechten Wand oder einer besonderen Stützkonstruktion auf. Sieht ir-

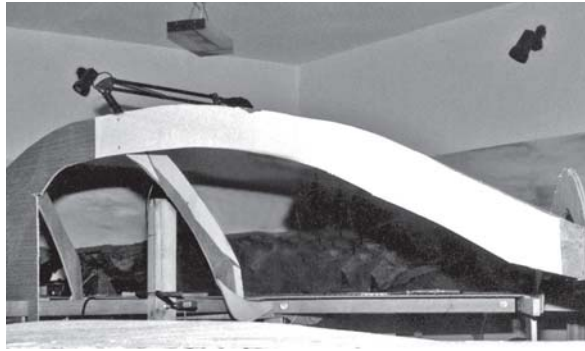


Wenn man den Raum unter der Anlage optimal nutzen will, kann man nicht in Rahmenbauweise arbeiten. Die Spantenbauweise erlaubt es, zusammenhängende Räume zu schaffen, die vielseitig nutzbar sind: Stauraum, Werkstatt, weitere Strecken. Um Stehhöhe zu erreichen, muss man die gesamte Anlage ausreichend hoch anlegen und Podeste in den Bedienergängen bauen, zumindest dort, wo sonst die Höhe des Planums über dem Boden die 130 cm deutlich überschreitet.

gendwie aus, wie ein mit Kiel nach oben liegendes Boot. Die Station Königskrug und der Steinbruch Drei Hörste liegen, wie man dem Höhenprofil ganz oben entnehmen kann, auf 147,4 beziehungsweise 171,5 cm über dem Fußboden, zu hoch beziehungsweise im Fall von Drei Hörste viel zu hoch, um die Betriebsstelle ordentlich zu bedienen. Deswegen sah ich an den entsprechenden Stellen Podeste vor, so wie ich es schon bei der BAE II gemacht hatte. Die Höhenprofilgrafik zeigt, dass dadurch die relative Höhe der Betriebsstelle auf 128 cm (Königskrug) beziehungsweise 136 cm (Drei Hörste) sank, immer noch relativ hoch, aber für mich in Ordnung.

Das Wichtigste war, dass als Resultat dieser Schnitt-Grafik herauskam, dass mein Wunsch, ausreichenden Raum mit Stehhöhe unter der Anlage zu schaffen, realisierbar war. Allerdings habe ich nun nicht reihenweise solche Schnittzeichnungen angefertigt, um dies für jede Stelle zu überprüfen, sondern darauf vertraut, dass ich es schon hinkriegen würde. Was dann auch eintraf. Mit freitragenden Spantenkonstruktionen hatte ich bei der BAE II ebenfalls schon Erfahrungen gesammelt, und

Hier nochmal ein Bild vom Bau der BAE II. Unter den weitausladenden Spanten des Schlufers Butterberges war später die Werkstatt eingerichtet worden. Stehhöhe gab es allerdings nur genau an der höchsten Stelle. Das sollte bei der BAE II besser werden.



zwar nur positive. Es ist nur wichtig, die langen tragenden Spanten gegen Verwindung zu sichern und zu versteifen, dann kann man eine unerhört große Stabilität erreichen.

Wohin mit den Nebenstrecken?

Nachdem diese Grundsatzfrage geklärt war, hätte es eigentlich mit dem Anlagenbau losgehen können, denn ich scharfte schon seit Längerem ungeduldig mit den Hufen. Es ging aber nicht, solange ich nicht das Problem der Zweiglinien gelöst hatte, also der Andreasberger Strecke und der Grubenanschlussbahn. Also, der Reihe nach:

Während ich für die Grubenbahn schon eine brauchbare Idee im Hinterkopf hatte, über die ich in einem besonderen Kapitel noch eingehend berichten werde, gab es für die Andreasberger Strecke noch einige ungelöste Fragen. Diese Strecke sollte, wie schon aus dem Grobentwurfsplan S. 83 zu ersehen war, am östlichen Bahnhofskopf von Sonnenberg ausgefädelt werden und dann in den Untergrund abtauchen.

Im Sturzflug nach St. Andreasberg?

Leichter gesagt als getan. Sonnenberg liegt auf 163,5 cm über Fußboden, Königskrug, unter dessen Planum die Andreasberger Strecke hindurchgeführt werden sollte, auf 147,5 cm, also sechzehn Zentimeter tiefer. Da an dieser Stelle auch der optimale Platz für die geplante Zwischenstation Rehbergergrabenhaus war, musste dessen Planum hier mindestens weitere 25 bis 30 cm tiefer gelegt werden, damit man

Ein Teil der von der BAE II „geretteten“ Anlagenstücke. Sie sollten nach Möglichkeit in die neue Anlage integriert werden, was die Planung nicht gerade einfacher machte.



in diesem Bahnhof irgendetwas machen konnte. Also war von Sonnenberg bis Rehbergergrabenhaus ein Höhenunterschied von rund 45 Zentimetern zu überwinden, und das auf eine Distanz von nur knapp acht Metern. 45 geteilt durch 8 ergibt ca. 5,5, das heißt also 5,5% Gefälle, beziehungsweise in der Gegenrichtung 5,5% Steigung. Das schien mir dann doch des Guten zu viel. Auf der BAE II hatte ich für die Zweigstrecken eine Maximalneigung von 4,5% vorgesehen und auch eingehalten und das war auch gut so. Aber noch steiler? Soll ich verraten, wie ich das Problem löste? Ganz pragmatisch durch Aufschieben.

Was du heut' nicht kannst besorgen, verschiebe leichtherzig auf morgen

Wenn es so weit sein würde, würde ich das Ding schon irgendwie schaukeln. Notfalls musste eine Wendel her oder ein Absenkkapparatismus, wie ich ihn in meinem Anlagenplanungsbuch beschrieben habe. Kommt Zeit kommt Rat, sagt das Sprichwort. Ich wollte mich dadurch nicht aufhalten lassen. Ich würde die Bereiche unter Tage ohnehin so geräumig wie irgend möglich bauen, da würde die Andreasberger Strecke dann schon irgendwie reinpassen. Manchmal muss auch ein Planer den Mut haben, etwas offen zu lassen.

Wie ich es dann definitiv gelöst habe, verrate ich im Kapitel über die Andreasberger Strecke.

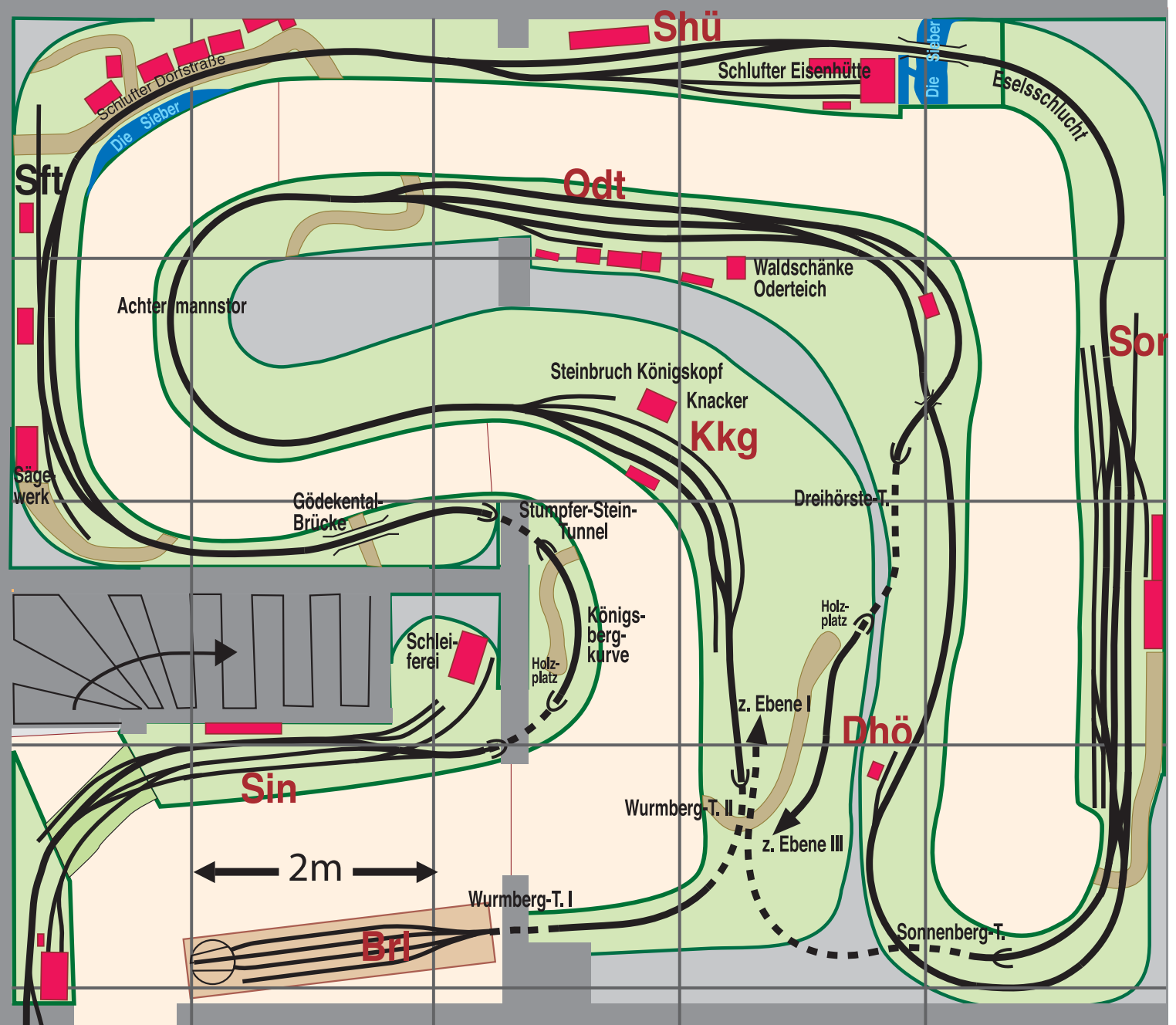
Und was ist mit den Bahnhöfen?

Ich weiß nicht, ob der Leser es bemerkt hat, aber ich habe noch gar nicht über die Bahnhofsgleispläne gesprochen. Die sind ja eminent wichtig für das Funktionieren einer Eisenbahn. In dem gezeigten „Grobplan“ hatte ich die Bahnhöfe nur als graue Fläche angelegt und keine Gleise eingezeichnet. Da war ja noch das Thema der Wiederverwendung von Teilstrecken der Bremer Anlage, vor allen Dingen solcher mit Weichenverbindungen, weil das später sehr viel Arbeit sparen würde. Und diese Wiederverwendung würde auch großen Einfluss auf die Bahnhofsgleispläne haben. Ich wollte aber erst im Lauf des Baufortschritts feststellen, welche alten Teile wo Verwendung finden könnten. Und so entstanden die Gleispläne der Bahnhöfe, die nur vage in meinem Kopf waren, definitiv tastsächlich erst während der Bauphase. Im Betriebsstellen-Kapitel berichte ich auch darüber, wie manche Pläne mehrfach geändert wurden und warum.

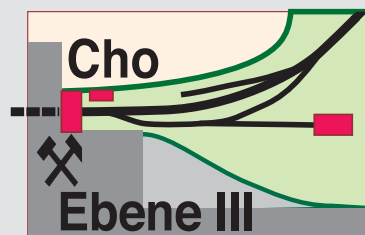
Nun endlich geht es los – fast

Hatte ich an alles gedacht? An vieles wohl, an alles bestimmt nicht. Wenn heute eine Baustelle für einen größeren Gebäudekomplex eingerichtet wird, wird so ziemlich alles vorgeplant: Der Platz für den Kran und die Container für die Bauarbeiter, die Stelle, wo der Bagger seinen ersten Biss machen wird, wo das

BAE III Hauptebene (Ebene II)



Sir = Sieber Reichebahn
 Sin = Sieber Nord (BAE)
 Sft = Schluft
 Shü = Schlufterhütte
 Son = Sonnenberg
 Dhö = Dreihörste
 Odt = Oderteich
 Kkg = Königskrug
 Brl = Braunlage
 Cho = Charlotte-Elise



Komplett durchgeplant und einigermaßen definitiv zeigt sich hier die Ebene II (Hauptebene) der BAE III. Die Übergänge zur unteren Ebene (Ebene I) und der nur im Bereich des Bergwerks vorhandenen Ebene III sind durch Pfeilspitzen markiert. Deren Pläne findet man in den Kapiteln über die Andreasberger Strecke respektive über die Grubenbahn.

Baumaterial gelagert wird und, und, und. Ganz so macht man es bei einer Modellbahn wohl nicht, auch nicht bei einer von 70 qm, aber ansatzweise schon.

Die von der alten Anlage geretteten Stücke nahmen viel Platz ein. Ich hatte sie, noch bevor ich überhaupt eine Ahnung hatte, wie die Anlage werden soll, in die Ecke geschafft, in der später die Eselsschlucht aufgebaut werden sollte.

Weiteres Baumaterial wie Sperrholz, Kanthölzer, etc. stand planlos verteilt hier und da. Was aber ganz wichtig war, war die Festlegung des Platzes für den

Wenn man mit handelsüblichen Gleisstücken plant, ist ein „richtiges“ Gleisplanungsprogramm das Beste. Wer wie OOK seine Gleise selber baut oder vorwiegend mit Flexgleis plant, verwendet besser ein normales Vektorgrafikprogramm.



Zuschnittstisch mit der Tischkreissäge. Der würde im Lauf des Baus wohl wandern müssen, aber welches war der beste Platz dafür am Start? Ich baute ihn dort auf, wo laut Grobplanung die große Kehre am Ende der Anlagenzunge hinkommen sollte, denn dort könnte ich die Trasse „einfach“ um den Sägertisch herum aufbauen. Im Kapitel über den Bau der BAE III gibt es sogar ein Bild davon.

Der erste Sägeschnitt

Im September 2004 waren wir in Hamm eingezogen, im April 2005 fand der erste „Spatenstich“ bei der BAE III statt, besser gesagt der erste Sägeschnitt, die erste Leimung und die erste eingeschraubte Spaxschraube. Alles Weitere erzähle ich dann im Kapitel über den Bau der BAE III.

Ein Wort über Anlagenplanung im Allgemeinen und im Besonderen

Die meisten Leser werden wissen, dass ich im Internet ein Anlagenplanungsforum führe. Anlagenplanung ist also für mich nicht nur ein notwendiges

Unter diesem Header startet mein aktuelles Planungsforum im Internet. Der Zusatz „für vorbildorientierten Modellbahnbetrieb“ unterscheidet es von den zahlreichen anderen Planungsforen.



Übel, durch das man durch muss, wenn man eine Anlage bauen will, sondern für sich allein ein faszinierender Aspekt des Modellbahnhobbys.

Im Kapitel „Prägungen“ habe ich die verschiedenen Anlagen gezeigt, die ich vor der BAE hatte, darunter auch die Gartenbahn namens TAE. Das war meine erste Point-to-point-Anlage, und auf der fand erstmals das statt, was wir heute Betrieb nennen.

Als ich dann die wetterabhängige Gartenbahn durch eine Innenanlage ersetzen wollte und dafür nur einen völlig ungeeigneten viel zu niedrigen Spitzboden zur Verfügung hatte, wollte ich dennoch mehr davon, vom Betrieb. Ich wollte diesem Un-Raum ein Maximum an realistischen Betriebsmöglichkeiten abtrotzen. Das war, ohne dass ich mir dessen bewusst war, der Beginn des Themas Anlagen-Design in meinem Kopf.

Rückblickend war es von Vorteil, dass die Bedingungen so besonders schwierig waren. Probleme können Anlass zu Resignation sein oder aber zu Anstrengung und Wachstum führen. Das Ergebnis meiner damaligen intensiven Bemühungen war die Felsentalbahn, über die ich am genannten Ort auch schon ausführlich berichtet habe. Als ich dann nach mehrjähriger Modellbahnpause wieder einstieg und in einem ziemlich beengten Raum eine Om-Anlage bauen wollte (die BAE I), da entdeckte ich definitiv, dass das Ringen um optimale Betriebsmöglichkeiten bei gleichzeitiger Einbettung der Bahnanlagen in thematisch stimmige Landschaft und ein wirtschaftlich und verkehrlich passendes Umfeld eine für sich schon reizvolle sportliche Betätigung darstellt.

Lohnende Fingerübungen

Vor der BAE II habe ich Pläne für zahlreiche Räume in unterschiedlichsten Formen baureif entwickelt – nur so als Fingerübung. Und das war dann von großem Vorteil, als es tatsächlich für die BAE II einen wunderbaren großen Raum gab. Blitzschnell war da der optimale Plan gezeichnet, ich war halt in Übung.

Und als zehn Jahre später plötzlich der Raum für die BAE III da war, wiederholte sich das, nur dass ich noch wesentlich mehr Übung hatte und Anlagen-Design regelrecht studiert hatte (*Layout Design Journal*, Jahrbuch *Model Railroad Planning* von Tony Koester, etc.). Deshalb kann ich jedem, der einmal seine wunderbare Traumanlage bauen will, nur empfehlen, sich in der Kunst des Anlagen-Designs permanent weiterzubilden. Es lohnt sich!

Auch und gerade die planerische Auseinandersetzung mit den Anlagenprojekten anderer Modellbahner schärft dazu die Erkenntnis, was man selber wirklich will, sowohl hinsichtlich der Wahl des Vorbildes als auch darin, wie man einen gegebenen Raum optimal mit Anlage füllt. Der Plan auf der Vorseite ist nun der Endpunkt meiner planerischen „Karriere“. Eine BAE IV wird es nicht geben, aber vielleicht gibt es andere, die die hier beschriebenen Ideen weiterentwickeln wollen. Das wäre wünschenswert.

Als Einzelkämpfer ans Riesenwerk

Der Bau der BAE III

Die BAE II hatte meine definitive Modellbahnanlage sein sollen und ich war mit ihr auch sehr zufrieden. Trotzdem musste ich nun eine neue bauen, nicht mit 54, sondern mit 65. Dennoch machte ich mich mutig ans Werk. Immerhin war ich im Ruhestand und hatte mehr Zeit als beim Bau der BAE II.

Ich habe immer die Modellbahner beneidet, die in einem völlig leeren Raum mit dem Bau einer Anlage anfangen dürfen. Bei der BAE II in Bremen war ich diesem Ideal schon recht nahe. Der ehemalige Billardraum der stillgelegten Gaststätte enthielt nur ein paar Tische und Stühle, für die ich sogar Verwendung hatte und besaß eigenartige Malereien an den Wänden. Damals hatte ich tatsächlich sofort mit dem Bau beginnen können.

Völlig anders in Hamm. Zwischen Einzug und Baubeginn lagen sechs Monate, und in dieser Zeit mussten, während schon die geretteten Teile von der alten Anlage im Keller lagen, die nichttragenden Trennwände mit dem Bohrmeißel zerstört und herausgeschafft werden. Ein unvorstellbar dreckiger Job, den mir dankenswerterweise mein Sohn abnahm. Dreck ohne Ende, der auf jedem Brett und jeder Leiste lag, die sich schon im Keller befand und

Über Trümmern von der alten Anlage fröhnt OOK hier schon dem von ihm favorisierten und für diese Anlage typischen Spantenbau. Aber das greift der Geschichte vor. Das Regalseiten-teil ist nur temporäre Montagehilfe.



Zwei rechteckige Löcher in der Wand zum Vorraum waren die ersten konkreten Bauarbeiten an der BAE III. Durch das untere kam die Strecke vom Fiddleyard Braunlage in den Hauptanlagenraum. Die obere Trasse gehört zur Grubenbahn.



Das Kommödchen, das noch eine Stunde zuvor draußen im Sperrmüll gestanden hatte, ist hier zusammen mit den zwei Türblättern Teil der Anlagenunterkonstruktion geworden. Zwischen den beiden Türblättern soll ein Durchgang bleiben, der gleichzeitig Zugang zur „Unterwelt“ sein wird.



Die Teile von der alten Anlage waren durch den Ausbruch der Trennwände total verschmutzt, wie alles andere, was schon im Raum lagerte, auch. Kein schöner Start.



Ein Großausdruck des auf dem Rechner gezeichneten Anlagenplans ist eine unerlässliche Hilfe bei der Positionierung der Stützen und Trassen.

vor allen Dingen auf allen aus Bremen mitgebrachten Teilen der alten Anlage. Das war also keineswegs ein idealer Start für ein großes Vorhaben. Ich saß manches Mal vor den verdreckten Teilen der alten Anlage und kämpfte gegen die Depri. Ich hatte soooo eine schöne funktionierende Anlage gehabt, und nun war ich wieder ganz am Anfang wie ein Mensch-ärgere-dich-nicht-Männchen, das einen Punkt vorm rettenden Ziel herausgeworfen wurde. Wie sollte ich es schaffen, mich nicht zu ärgern?

Auferstanden aus dem Dreck

Bei der BAE II hatte ich mit der Aufstellung von Sonnenberg angefangen, in Hamm bei der BAE III war es Braunlage. Den Bahnhof beziehungsweise Fiddleyard hatte es bei Baubeginn in Bremen noch gar nicht gegeben, hier konnte ich den von Herbert Fackeldey gefertigten Fiddle-Kasten problemlos im Vorraum am definitiven Platz aufstellen.

Und doch war die Aufstellung des Fiddleyards nicht der Anfang der Bauerei, vorher hatte ich noch zwei große Löcher in die Trennwand zwischen Vor- und Hauptraum gestemmt, eins für die Hauptstrecke und eins für die Grubenbahn, direkt übereinander. Am folgenden Tag hatte ich vor, gleich nach dem Frühstück zwei Türblätter, die durch den Ausbruch der Trennwände nun überzählig waren, zuzusägen, um sie als Stützen und Trennwände des geplanten

Durchgangs unter der Anlage hindurch aufzustellen.

Beim Frühstück schaute meine Frau aus dem Fenster und sagte: „Schau mal, was draußen im Sperrmüll steht.“ Und was stand da? Das kleine Kommödchen im Buchen-Dekor mit drei Türen und zwei Schubladen, das in der Abbildung links zu sehen ist. Gemeinsam stürmten wir aus dem Haus und zehn Minuten später stand es in meinem Eisenbahnkeller und eine weitere Stunde später war es bereits fest mit dem einen Stütztürblatt verschraubt und damit ein Teil der künftigen Anlage geworden. Zufälle gibt's

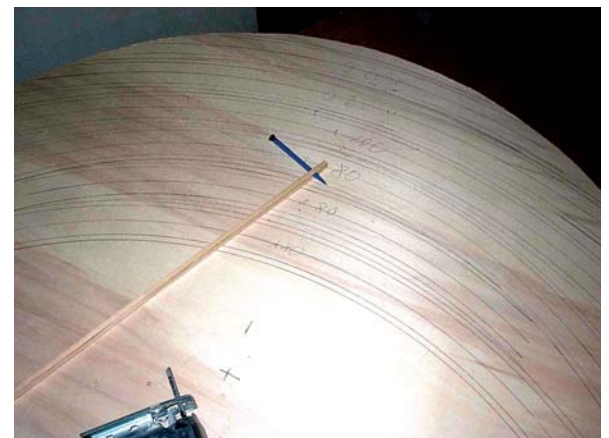
So, ein Anfang war gemacht. Das musste natürlich erst einmal gefeiert werden.

Aller Anfang ist kompliziert

Alles, was sich direkt an den Wänden befindet, ist relativ leicht zu positionieren. Ungleich schwieriger ist es, die genaue Position von mitten im Raum befindlichen Anlageteilen zu finden. Da ist ein exakter mit einem Grafikprogramm gezeichneter Anlagenplan mit genau definierten Radien etc. von Vorteil. Dennoch können Fehler passieren. Wenn man zum Beispiel eine gerade Trasse von einem bestimmten Punkt aus in einem bestimmten Winkel ausrichten will und dabei einen Fehler von nur 1° macht, weicht das andere Ende schon um einige Zentimeter von der Sollposition ab.

Ich fand es hilfreich, schon im Vorhinein Trassenbretter, speziell für die vorgesehenen Gleisbögen, anzufertigen, damit ich durch die bewährte Versuch-und-Irrtum-Methode feststellen konnte, ob alles wie berechnet aufging. Deswegen hier schnell ein paar Worte zur Herstellung von Trassenbrettern. Diese werden am besten aus weichem Pappelsperholz ausgesägt.

Da ich ahnte, wie viel ich davon brauchen würde, kaufte ich eine ganze Platte 1,22 x 2,44 m. Das Aussägen geht am leichtesten mit einer auf 45° Gehrung eingestellten Stichsäge. Dann ergibt sich die



Mit einer zum Zirkel umfunktionierten Leiste werden die Bogenrassen auf 8 mm Pappelsperholz angezeichnet und mit der auf 45° Gehrung eingestellten Stichsäge ausgesägt.

Böschungsförmung von selbst und braucht nicht mehr mühsam mit der Raspel hergestellt zu werden.

Als Zirkel eignet sich eine Leiste von 2 x 2 cm Querschnitt, die gut zehn Zentimeter länger sein sollte als der größte herzustellende Radius. An einem Ende wird ein Loch gebohrt, durch das sehr knapp ein Bleistift oder Fasermaler passt. Der muss jedenfalls fest sitzen. Am anderen Ende, im Abstand des Nennradius, wird ein Loch passend für einen ca. 4 cm langen dünnen Nagel gebohrt, sowie zwei weitere Löcher für die Böschungskante. Wenn man den Nagel immer an der gleichen Stelle der Sperrholzplatte einschlägt, erhält man drei parallele Kreisbögen für Gleismitte und die Böschungskanten und kann entlang der beiden äußeren Linien mit der Gehrungstichsäge sägen.

Altes kommt zu neuen Ehren

Nachdem die Trasse der BAE Hauptstrecke vom Mauerdurchbruch her ca. 90° herumgeführt worden war, war es an der Zeit, den Bahnhof Königskrug anzusetzen. Und was passte da wie die berühmte Faust auf's Auge? Die eine Hälfte von Königskrug von der BAE I seligen Angedenkens. Dieses Teil hatte die letzten zehn Jahre bei der BAE II als ein Drittel von Schluff verbracht und durfte nun wieder seine ursprüngliche Funktion übernehmen. Die andere Hälfte des ursprünglichen Königskrug war ebenfalls als Teil von Schluff durch das letzte Jahrzehnt gekommen, konnte aber hier leider nicht verwendet werden, denn im Plan der BAE III (s. „Grobplan“ Seite 83 im Kapitel BAE III Planung) liegt Königskrug in einem engen 90°-Bogen. Da musste der Rest des Bahnhofes halt völlig neu konstruiert werden. Da dem neuen Königskrug noch ein extra Kapitel



Das erste noch von der BAE I stammende Teil von Königskrug steht bereits, die anschließenden Bogenstücke für das Planum werden zunächst am Boden ausgelegt.

gewidmet werden wird, kann ich mich hier kurz fassen und gleich weiter gehen. Hinter Königskrug geht die Strecke fast schnurgerade mit 33‰ bergauf auf die große Kehre am Ende der Anlagenzunge zu.

Korrekt geneigt nach oben

Vielleicht noch ein Wort zum Bau von Steigungen. Im Gegensatz zu Straßen, die mit permanent wechselnden Neigungen dem Gelände angepasst werden, werden Eisenbahnen mit definierten und möglichst kontinuierlichen Steigungen trassiert. Das hängt damit zusammen, dass bei Bahnen jedes Promille Steigung die maximale Anhängelast der Züge vermindert. Ausschlaggebend ist die maximale Steigung, und sei sie noch so kurz. Daher macht man flachere Stellen lieber steiler, um die Maximalneigung zu verringern.

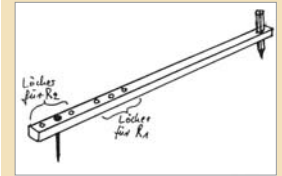
Bei der Modellbahn funktioniert das genauso. Auch hier begrenzt der steilste Abschnitt, den eine Strecke hat, die Anhängelast, konkret also die Länge der Züge, egal wie flach es sonst ist. Daher ist es auch bei der Modellbahn günstig, zur Überwindung eines Höhenunterschiedes eine absolut gleichmäßige Steigung einzuhalten, die Gesamtsteigung ist dann auf jeden Fall die optimale.

Mir fällt gerade ein alter lustiger Film ein, wo ein Mann in einem Boot den Kompass ins Wasser wirft, weil er gehört hatte, dass der stets Norden anzeigt. Er aber wollte nach Osten. Genaugut könnte man meinen, eine Wasserwaage sei zum Messen von Neigungen ungeeignet, weil sie ja stets nur die Waagerechte anzeigt.

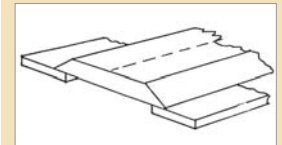
Das tut sie in der Tat. Aber genau das können wir uns zunutze machen. Wie in der Abbildung rechts unten zu sehen, zeigt die Wasserwaage, wenn an einem Ende ein Klötzchen untergelegt wird, bei waagerechter Lage eine bestimmte Neigung an, welche, hängt von der Länge der Wasserwaage und der Höhe des Klötzchens ab. Ich benutze beim Trassenbau keine 1-m-Wasserwaage, sondern eine, die nur 30 cm lang ist. Damit kommt man in den Bögen viel besser zurecht. In meinem speziellen Fall ist es noch so, dass meine typische Steigung 33‰ beträgt, die gleiche wie bei der Brockenbahn. 33‰ ist die gleiche Neigung, die man mit 1:30 angibt. Und deshalb brauche ich bei meiner 30 cm-Wasserwaage ein Klötzchen von genau 1 cm Dicke, um diese Neigung einzumessen. Praktisch, nicht?

Für meine Zweigstrecken habe ich 45‰ als Maximalneigung festgelegt. Was brauche ich da für ein Klötzchen? 45‰ oder 4,5%, das macht 4,5 cm pro Meter. Bei einer 1 m langen Wasserwaage müsste das Klötzchen also 4,5 cm dick sein. Für die 30-cm-Waage rechne ich einfach $4,5 \times 0,3 = 1,35$ cm. So einfach ist das.

Das Rechnen, ja. Das Beschaffen eines exakt 13,5 mm dicken Klötzchens war etwas schwieriger. Ich habe es so gemacht, dass ich ein Stück von einer 15 mm dicken Holzleiste mit der Raspel auf die gewünschte Dicke brachte. Fertig.



Eine Leiste, mindestens zehn Zentimeter länger als der größte geplante Radius, wird mit einem fest angebrachten Zeichenstift zum Trassenzirkel. Für jeden Radius werden drei Löcher gebohrt: zum Anzeichnen der Gleismitte und der Sägelinien für die Stichsäge.



Unter das mit Böschungswinkel ausgesägte Trassenbrett wird das Planum aus dünnem Sperrholz geleimt, entweder in einem durchgehenden Stück oder, zwecks Materialersparnis als zwei schmale Streifen.



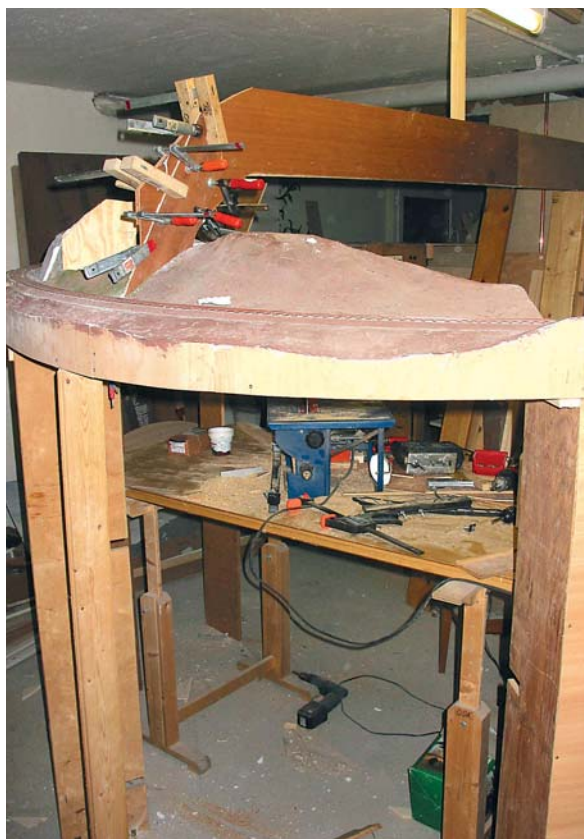
Wie man die Stichsäge auf Gehrung, also Schrägschnitt stellt, ist der jeweiligen Gebrauchsanweisung zu entnehmen. Auf jeden Fall vorher den Netzstecker ziehen!



Ein genau 1 cm dickes Klötzchen unter einem Ende einer 30 cm langen Wasserwaage ergibt eine Steigung von 1:30, wenn die Wasserwaage „waagrecht“ anzeigt.

Ein undekoriertes Bogenmodul, das bei der BAE II im Büro temporär aufgestellt wurde (vgl. Abb. auf S. 68 unten), passte hier bestens in die große Kehre am Ende der superlangen Zunge. Nachdem es fest auf sicheren Beinen stand, konnte der lange Firstträger gesetzt werden, der auf diesem Teil der Zunge den Grat des Bergrückens bilden wird. Unter der Kehre der provisorische Säge-tisch mit Kreis- und Stichsäge, den beiden wichtigsten Gerä-ten neben dem Akkuschauber.

Nachdem es fest auf sicheren Beinen stand, konnte der lange Firstträger gesetzt werden, der auf diesem Teil der Zunge den Grat des Bergrückens bilden wird. Unter der Kehre der provisorische Säge-tisch mit Kreis- und Stichsäge, den beiden wichtigsten Gerä-ten neben dem Akkuschauber.



Weiter geht's! Auf nach Oderteich!

Nach diesem Exkurs in die schiefe Ebene zurück zum Baufortschritt an der Anlage. Nachdem der große Kehrbogen am Zungenende unter Verwendung diverser Alerteile von der BAE II fertig auf den Beinen stand, konnte zunächst einmal der aus Sperrholz und Holzleisten laminierte 18 cm hohe Firstträger gesetzt werden, der freitragend einen 2,6 m langen Weg unter Tage frei hält. Sodann konnte der Bahnhof Oderteich in Angriff genommen werden, der sich am Bogenende anschließen sollte. Auch hier sollten Teile wiederverwendet werden, und zwar ein Bahnhofskopf und das Mittelstück des ehemaligen Bahnhofs Schluft. Der gebogene Gleisverlauf passte nicht so recht zum neuen Plan, aber deren Übernahme inklusive Bahnsteigkante und Güterrampe würde den Baufortschritt sehr beschleunigen. So dachte ich. Dieser vordergründige Zeitgewinn ging dann später durch längliche Korrekturarbeiten an der Gleislage wieder verloren.

Heute bin ich der Ansicht, dass ein Neubau dieses Bahnhofsteils vorteilhafter gewesen wäre. Zu spät!

Die Braunlage-Andreasberger Schwebebahn

Mit dem Bahnhof Oderteich hat es noch etwas Besonderes auf sich. Weiter oben hatte ich gesagt, dass ich die weitere Planung der Andreasberger Strecke

An den im vorigen Bild gezeigten Firstträger schraube ich nun ein Stück von der BAE II geretteten Hintergrundkulisse, die bis zur Decke reicht. Die lichte Höhe unter dem Träger beträgt 184 cm; OOK (1,80 m) steht also auf irgendetwas drauf, um besser schrauben zu können. Die westliche Ausfahrt von Königskrug ist im Bau, die Steigung hinauf nach Oderteich aber noch ohne Gleis.



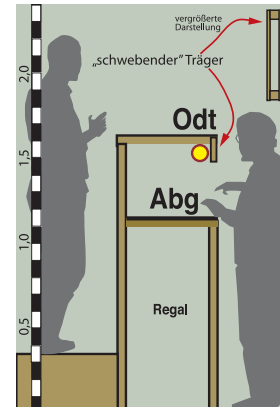
erst dann in Angriff nehmen wollte, wenn es an der Zeit sei, also wenn die oberirdische Strecke so in etwa fertiggestellt ist. Eins aber wusste ich schon: Der Endbahnhof St. Andreasberg sollte genau unter dem Bahnhof Oderteich liegen. Und das hatte einen enormen Einfluss auf den Bau von Oderteich.

Wie in dem mittleren Bild rechts ersichtlich, sollte Oderteich „normal“ vom Bedienergang aus betrachtet werden (wegen der Höhe von einem Podest aus), Andreasberg jedoch vom Raum unter der Anlage, also von der anderen Seite her. Damit die Sicht auf die Gleisanlagen nicht durch allerlei Stützen, wie sie sonst üblich sind, verbarrikadiert wird, setzte ich einen Träger von 3,5 m Länge, der zwischen zwei Auflagepunkten die gesamte Länge von St. Andreasberg überspannt.

Für diesen Träger brauchte ich etwas Leichtes, was aber verwindungs- und durchbiegesteif war. Da kam ein regulärer Holzbalken aus dem Baumarkt nicht in Frage. Stattdessen ließ ich mir vier 16 cm breite Streifen aus MDF-Platte zuschneiden, 2,44 m lang – länger gibt es sie nicht – und drei Leisten 2x2 cm. Daraus fertigte ich durch Sandwichen (s. Vergrößerung oben rechts in der mittleren Grafik oben) und Aneinandersetzen den Langträger. Dass ich in der Länge stückeln musste, war insofern kein Problem, als ich die Stoßnähte weiträumig versetzt anordnen konnte. Jedenfalls hat dieser Träger seinen Job stets erfüllt und allen Belastungen Stand ge-



Als Montagehilfe für den „schwebenden“ Bahnhof Oderteich dienen hier ein Ständer von einem Kellerregal, eine stabile Leiste und ein Modellbahner aus Aachen. Foto: Lars Vosteen



Schnitt durch die übereinander liegenden Bahnhöfe Oderteich und St. Andreasberg, die von verschiedenen Seiten und von unterschiedlichen Standhöhen aus zu betrachten sind.



Versuchsaufbau des Bahnhofes Oderteich. Die Wiederverwendung zweier Teile des alten Bahnhofs Schlufft erwies sich zumindest hinsichtlich des Mittelstücks als nicht optimal. Die Gleise mussten nachträglich mit großem Aufwand gestreckt werden.



Ein Durchblick, der (hoffentlich) nie mehr möglich sein wird: Im Vordergrund der noch sehr unfertige und verkramte Bahnhof Königskrug. Unter der von der Decke hängenden Trennkulisse hindurch können wir weit schauen: bis nach Oderteich mit dem EG mit fehlendem Obergeschoss. Erste Spanten deuten schon darauf hin, dass hier bald eine Steilwand die Sicht hinüber versperren wird. In der Bildmitte der 3,50 m lange Träger, auf den im Text ausführlich eingegangen wird. Der Pfeil in der eingesetzten Grafik zeigt die Blickrichtung.

In der Silvesternacht 2005/06 wurden die Spanten in den Außenbogen hinter Oderteich eingezogen. Das Titelbild dieses Kapitels zeigt OOK genau in dieser Nacht an genau dieser Stelle. Die sichtbare Trasse gehört zur Grubenanschlussbahn.

Die komplizierten Spanten wurden nach Pappmustern aus alten Schrankrückwänden in jeweils einem Stück zugesägt.



Die gleiche Stelle ca. einen Monat später aus der Gegenrichtung, also von Oderteich her geschaut. Rainer aus Delmenhorst, der schon seit 1996 an der BAE II mitgewirkt hatte, ist wieder an der BAE tätig und nagelt Gleis auf der Grubenanschlussbahn, dort wo sie über die Hauptstrecke nach Sonnenberg hinweggeführt wird. Rechts durch die Spanten hindurch ist zu erkennen, dass es in der Unterwelt schon Schubladen mit Bastelmaterial gibt.



befestigt ist, das andere (rechte) Ende sieht man in der Titelabbildung dieses Kapitels.

Der einsame Wolf bleibt nicht lange allein

Erstmals tauchen hier bei den Baubildern andere Gesichter als immer nur das sattsam bekannte von OOK auf. Plötzlich gab es Mitmacher, die Lust hatten,

an der BAE mitzubauen. Teilweise erwuchs dies aus der Mitarbeitertruppe der Zeitschrift *Mittelpuffer*, die ich ja noch bis Ende 2006 herausgab. Da war zum einen mein langjähriger Co-Redakteur Herbert Fackeldey, dessen Namen auch in den Kapiteln über die BAE I und II häufiger gefallen war und zum anderen die Packtruppe, die Quartal für Quartal mit-half, die Zeitschrift versandfertig zu machen, und

da besonders der Henrik aus Schwelm, bei sich zu Hause ein Anhänger der Spur 1, der schon häufiger mal im Keller „nur mal gucken“ wollte, was da so Sache war.

Der Packer aus der Packtruppe will zupacken

Bis er dann eines Tages fragte, ob er nicht ein wenig mithelfen könne. So ein bisschen Om nebenher wäre doch bestimmt nicht schlecht. Er durfte. Und ist dabei geblieben. Und bei einigen anderen ging es ähnlich. So entstand nach und nach ein kleiner BAE-Freundeskreis, dessen Mitglieder an der Anlage bauten, als sei es ihre eigene.

Alle diese alten und neuen Freunde hörten es gern, wenn ich auf der Schalmei blies und vollmundig verkündete, wir würden auf dieser Anlage bald einen Eisenbahnbetrieb wie beim Vorbild veranstalten. Sie glaubten mir, weil sie es glauben wollten, und gingen mit noch mehr Energie an die Arbeit.

Ich hatte allerdings insofern einen Vertrauensvorschuss, als einige von den neuen BAE III-Mitstreitern selber bei der BAE II beim Betrieb mitgewirkt hatten und davon länglich vorschwärmten. Und die Aussicht, das jetzt auf dieser fast doppelt so großen Anlage zu machen, das hatte natürlich schon was Verlockendes.

Mit Synergie voran Richtung Sonnenberg

Auf dem Weg von Oderteich nach Sonnenberg war aber zunächst noch mittendrin der Steinbruch Drei Hörste mit Anschlussgleis auf freier Strecke vorgesehen. Und der war blitzschnell installiert, denn da konnte ich einfach den von der Andreasberger Strecke der Bremer Anlage geretteten Steinbruch „Rehbergklippe“ inklusive Ladegleis hinsetzen. Nur die Anschlussweiche musste neu gebaut werden. Das schreibt sich natürlich schneller als es getan wird. Auf jeden Fall konnte der Punkt „Steinbruch“ aus der Liste der Obligationen (s. Kapitel Planung der BAE III) als abgehakt gelten.

Wo die Strecke einen großen Bogen macht, da ...

Zwischen Drei Hörste und Sonnenberg endet der lange gewundene Bedienergang. Und um dieses Ende herum muss die Strecke in einem großen Bogen kehren, um auf der anderen Seite des Ganges (in Hamm, nicht in Indien) wieder zurück zu führen. Vom Bau dieser Kehrkurve gibt es merkwürdigerweise so gut wie keine Fotos, warum auch immer. Ich werde dann später, wenn es um die fertige Anlage geht, ausführlich über diese Kurve berichten. Am Ende der Kurve nach ziemlich genau 180° wurde das Planum des künftigen Bahnhofs Sonnenberg erreicht, der ja Abzweigbahnhof für die Andreasberger Strecke werden sollte.

Bei der BAE II war dieser Abzweig etwas unbefriedigend ausgefallen, weil alle Züge Richtung



An der Andreasberger Strecke der BAE II hatte es den Steinbruch „Rehbergklippe“ gegeben, der nie ganz fertig geworden war, aber einigermaßen intakt gerettet werden konnte. Bei der BAE III passte er gut an die Hauptstrecke zwischen Oderteich und Sonnenberg und hieß fortan „Drei Hörste“. Im Vordergrund ein Trassenstück von der alten Anlage.



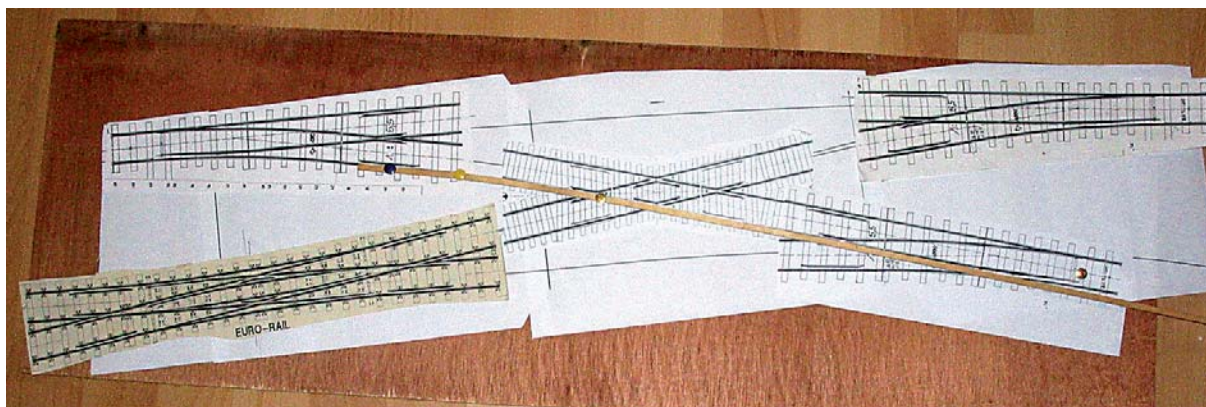
Am Ende des langen Ganges muss die Strecke nun um 180° kehren. Das Gleis liegt schon, Michael muss nur noch ein bisschen Landschaft drum herum stricken.

Westen über die gleiche Weiche fahren mussten, egal, ob sie Richtung Sieber oder Richtung St. Andreasberg weiterfahren. Um nicht wieder das gleiche Dilemma zu erzeugen, hatte ich für Sonnenberg von Anfang an einen Hosenträger für die östliche Ausfahrt geplant, der parallele Ein- und Ausfahrten ermöglichen würde. Mir war klar, dass der Bau dieses Hosenträgers eine große Herausforderung sein würde, zumal das Ganze auch noch im Bogen liegen sollte.

„Ein dreifach Hoch dem Sanitätsgefreiten Neumann ...

... der, nicht lang ist's her, die Hosenträger hat erfunden.“ Das kennt so zumindest jeder ex-Bundeswehrsoldat. Aber auch wir unmilitärischen Modellbahner freuen uns über diese bahnbrechende Erfindung, die bei der BAE zu voller Entfaltung kam. Als Erstes mussten natürlich entsprechende Weichenschablonen zusammengesetzt werden, denn Schablonen für einen Om-Hosenträger gibt es nun mal nicht zu kaufen. Aber ich hatte noch Weichenschablonen 1:5,5 und 1:6,6, die Karl Heinz Riefer, ein Om-Modellbahner der ersten Stunde, vor vielen Jahren einmal gemacht hatte. Und ich hatte vor

Als Vorbereitung für den Bau des im Bogen liegenden Hosenträgers setzte ich diverse Weichenschablonen entsprechend zusammen. Die der Links- und Rechtsweichen stammen von Karl Heinz Riefer, der zu frühen FREMO-Zeiten auch Weichenbausätze in Om herstellte. Bei der Kreuzung handelt es sich um eine vergrößerte H0-Schablone von Schullern, die der DKW kommt von Model Rail.



Michael hatte bis dato nur Peco-Flexgleis verlegt, rief aber unüberhörbar „Hier!“, als es darum ging, wer mit dem Bau des Hosenträgers anfängt. Hier ist er mit dem Schwellenlegen schon recht weit.



Er wird, er wird, der Hosenträger! Das Urmodell der Spatwagen hat die Ehre, die ersten Probefahrten über die neu verlegten Weichen und die Kreuzung durchzuführen.

Auf der restlichen Fläche von Sonnenberg sieht es noch recht leer aus. Markus hat aber schon mal mit dem Gleis 5, das wird das Güterschuppengleis, angefangen.

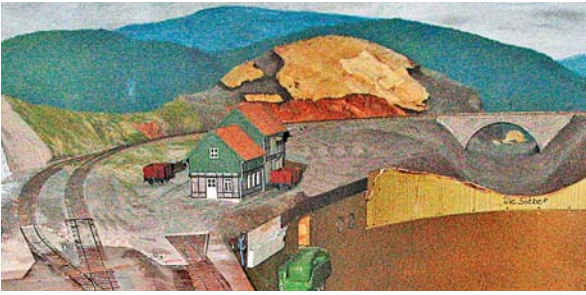


ebensovielen Jahren einmal in geradezu weiser Voraussicht einen Bausatz für eine 24° H0-Kreuzung von Schullern gekauft mit der vagen Idee im Hinterkopf, daraus irgendwann einmal eine Om-Kreuzung zu bauen.

Jetzt kam zunächst einmal die Schablone der Kreuzung zupass. Ich scannte sie ein, vergrößerte den Scan auf 135 %, sodass die Spurweite 22,2 mm betrug und druckte das Ergebnis aus. Die im Bau-

satz enthaltenen Herzstücke konnten natürlich auch verwendet werden. Nur die vier Schienenstückchen, die das Kreuzungs-Parallelogramm bilden, mussten neu zugeschnitten werden, da sie länger als bei H0 sein müssen. Die doppelte Kreuzungsweiche von *Model Rail* in Liechtenstein, die auf dem Baufoto und der Schablonenmontage zu sehen ist, kam am Ende an einen anderen Platz, mehr dazu später.

Ansonsten wäre zum Thema Sonnenberg noch zu sagen, dass als linke (westliche) Hälfte wieder das altbekannte Teil verwendet werden konnte, das schon bei der BAE II und sogar bei der BAE I linke Hälfte von Sonnenberg gewesen war. Sehr praktisch und Arbeit sparend, allein schon wegen des dort verlegten halben Hosenträgers, den ich mal – der Leser mag sich erinnern – im Urlaub in Garmisch-Partenkirchen gebaut hatte. Aber die rechte Hälfte musste zum zweiten Mal neu gebaut werden, da nichts Vorhandenes passen wollte. Im Kapitel über die Betriebsstellen wird noch mehr über Sonnenberg zu sagen sein. Wir folgen jetzt erst einmal weiter dem Baufortschritt. Als Nächstes war die Eselsschlucht dran.



Ein Blick zurück: Schlufthütte auf der BAE II. Die Sieberbrücke kam erst einen Viertelkreis weiter. Als einziges Gebäude der Lager- und Verwaltungstrakt der Hütte.

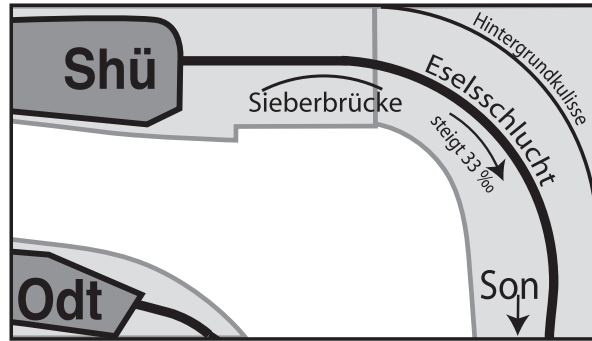
Keine Eselei, sondern Vorbildradius und Vorbildsteigung

Um der Wahrheit die Ehre zu geben, muss gesagt werden, dass der Name Eselsschlucht ein Missverständnis ist. Erstens ist es ja keine Schlucht, sondern ein künstlicher Einschnitt und zweitens wurden bei den Erdarbeiten und beim Bahnbau keine Esel eingesetzt, sondern Maultiere. Aber der Volksmund hat daraus halt Eselsschlucht gemacht, und der Name ist hängen geblieben. Wie sich einige Leser erinnern werden, gab es diesen Viertelkreis schon bei der BAE I und sogar schon vorher als Doppelmodul. Neben seiner landschaftlichen Attraktivität hat er den Vorzug, mit 1,33m, umgerechnet 60m, einen Radius zu haben, den es bei den Harzbahnen tatsächlich gab und zum Teil noch gibt. Das Gleiche gilt für die 33% (alias 1:30) Steigung.

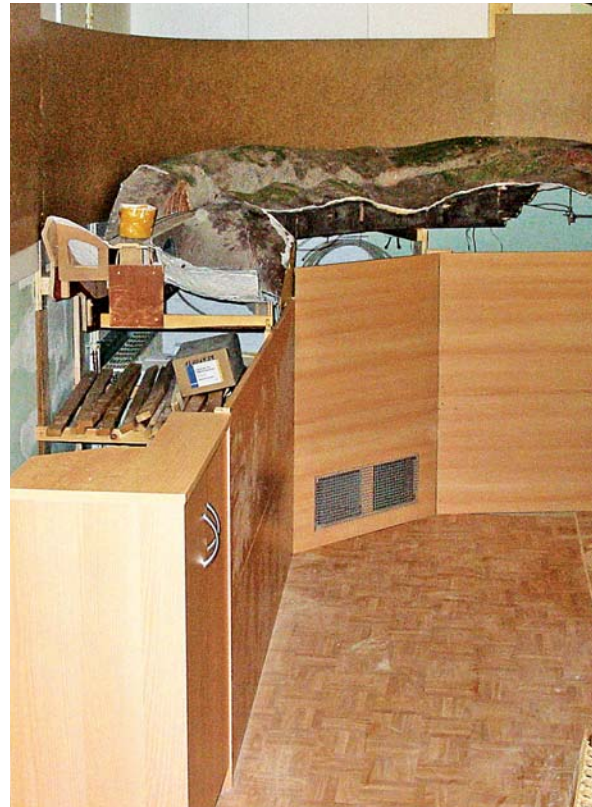
Nachdem in der entsprechenden Ecke die ausgerundete Hintergrundkulisse aus brauner Hartfaserplatte montiert war, konnte die Eselsschlucht dort aufgestellt und befestigt werden. Die gleismäßige Verbindung mit Sonnenberg war etwas schwierig, da dazu die Einfahrweiche verschwenkt werden musste, etwas, was bei *in situ** gebauten Weichen mit Einzelschwellen nicht ganz so einfach ist wie bei gekauften mit gespritztem Schwellenrost. Schließlich wurde der Lückenschluss mit einer elegant geschwungenen S-Kurve vollzogen.

Auf Sperrholz über die Sieber

Südwestlich der Eselsschlucht folgt Schlufthütte. Davor aber sollte die alte von der BAE II bekannte Steinbrücke über die Sieber ihren neuen Platz finden. Die Stelle wurde jedoch zunächst zwecks schnellem Baufortschritt mit einer einfachen geraden Sperrholztrasse überbrückt. Die harmonische Einbettung der Brücke und des Flussbettes in die noch zu gestaltende Landschaft ist nichts, was sich



Durch die nach rechts steigende Neigung von 33 % fand die Eselsschlucht einen logischen Platz zwischen Schlufthütte und Sonnenberg und eine wirkungsvolle Stelle, wo sie von weit her zu sehen ist.



Die beiden Eselsschluchtmodule sind aufgebaut und ihrer Vorderwände beraubt, denn da muss noch das Gelände angestrichen werden. Unmittelbar vor dem gelben Gipstopf das Sperrholzbrett als Platzhalter für die Sieberbrücke. Links im Vordergrund soll sich dann Schlufthütte anschließen.



Das halbe Planum von Schlufthütte liegt schon, das EG, erbaut von Kurt Karpinski von den EF Worpsswede (Genauerer dazu S. 119) steht schon, und die linke Einfahrweiche, die von der alten Anlage übrig ist, liegt auch schon an ihrem neuen Platz. Die tiefere Lage der Hüttenanschlussgleise zeichnet sich schon ab.

*in situ = an Ort und Stelle. Das bedeutet konkret, dass die Weiche nicht ohne Zerstörung abgelöst werden kann. Zum Verschwenken muss sie also inklusive Grundplatte herausgesägt werden.

Das Sperrholzbrett für das Planum der Schlufter Dorfstraße ist schon fest verschraubt. OOK versucht jetzt, die abzweigende Forststraße, die hinter den Häusern den Berg hinauf gehen und dort im Wald verschwinden soll, mittels eines Pappmusters zu definieren. Die drei Häuser von der alten Anlage stehen schon parat.



Niemand hatte die Absicht, eine Mauer zu bauen. Dennoch musste hier eine hin, weil der Ort so hoch über dem Flußbett der Sieber liegt. Bei der Mauerlänge von 175 cm und einer Höhe von 17 cm hat OOK eine Weile damit zu tun, die Bruchsteinfugen einzuritzen.



Die ca. 5,5 m lange Strecke zwischen den Stationen Schluf und Schlufthütte liegt in einem Bogen mit ca. 3 m Radius. Zum größten Teil soll sie in der Dorfstraße verlaufen, die einen Ausschnitt aus einem angenommenen größeren Dorf darstellt.

auf die Schnelle erledigen lässt. Irgendwann würde dafür Zeit sein.

Tolle Ideen im Hinterkopf

Schlufthütte hatte auf der BAE II zwei Gleise zum Kreuzen sowie einen zweigleisigen Anschluss der Eisenhütte. Genau so sollte es wieder werden. Und genau wie auf der alten Anlage sollte das Hütten Gelände etwa zwei bis drei Meter, also ca. 40 bis 60 mm tiefer liegen als das Bahnhofsareal. Für die Gebäude der Hütte und des EG hatte ich allerlei Ideen im Hinterkopf, die aber zumeist unter der Rubrik Zukunftsmusik abgeheftet waren. Wenn man mit einer so großen Anlage in irgendeiner absehbaren Zeit ans Fahren kommen will, muss man vieles auf „danach“ verschieben, also auf die Zeit nach der Inbetriebnahme.

Es gab aber noch von der alten Anlage das Lager- und Kontorgebäude der Hütte. Eigentlich war das ein Modell des Raiffeisenlagers am Bahnhof Ostero-



Oe-Urgestein Horst Bertram † (s. Kasten am Ende des Kapitel 15 „Der Wohlfühlclub“) hat eine Sperrholzplatte für das Flussbett der Sieber zugeschnitten und ist dabei, es vor der Dorfstraße einzupassen.

de (Harz), das mal Mitte der Neunziger kurze Zeit von Ralf Schöner als 1:45 Resinbausatz angeboten wurde. Wieviele Bausätze er verkauft hat, weiß ich nicht, aber ich hatte das Glück, das fertig gebaute Muster erwerben zu können.

Wie ich zum passenden Empfangsgebäude kam, schildere ich im Kapitel Die Betriebsstellen. Jede weitere Ausgestaltung von Schlufterhütte wurde auf „dann“ verschoben. Wir wollten weiter in Richtung Sieber kommen. Und ich persönlich wollte jetzt endlich die Schlufter Dorfstraße in Angriff nehmen, die schon so lange Zeit als Vision in meinem Hirn herumgeisterte.

Ein Traum soll (endlich) wahr werden

Die Bahnhöfe Schluft und Schlufterhütte liegen laut Grobplan ca. 6,5 m auseinander, von Bahnhofsmitte zu Bahnhofsmitte gemessen, das heißt der Nettoabstand der beiden Stationen dürfte so bei etwa viereinhalb Metern liegen. Auf dem größten Teil dieses Streckenabschnittes sollte die Schlufter Dorfstraße in einem weiten Bogen mit ungefähr 3 m Radius verlaufen – und das Gleis etwas asymmetrisch im Straßenpflaster. Typische Harzer Häuser sollten auf der Außenseite dieser Straße stehen und den Eindruck eines ebenso typischen Harzer Straßendorfes erzeugen.

Bei der BAE II war diese Vision nur andeutungsweise zu einem geringen Teil realisierbar gewesen. Der Radius von Gleis und Dorfstraße hatte weniger als einen Meter betragen, und es war eine Außenkurve gewesen mit den Häusern auf der Bogeninnenseite. Mehr als drei Häuser waren es eh nicht gewesen, alles zusammen hatte nicht die gewünschte Wirkung gehabt.

Nun aber im Hammer Keller waren die Voraussetzungen zur Erfüllung dieses Traumes optimal. Im Geiste sah ich schon die LP-Tafeln inklusive Geschwindigkeitsbegrenzungs tafeln an beiden Enden des von der Bahn mitbenutzten Straßenabschnittes vor mir und hörte den Zug mit Läuten und Pfeifen mit kaum mehr als Schritttempo die Dorfstraße entlang rumpeln.

Entlang der Sieber nach Sieber

Wie schon im Planungskapitel erwähnt, ist die BAE westlich und südwestlich von Sonnenberg weitgehend im Tal der Sieber trassiert. Allerdings verläuft der Fluss auf der Anlage zumeist virtuell mitten im Bedienergang. Nur an zwei Stellen wird er konkret dargestellt, einmal bei der erwähnten steinernen Brücke, das zweite Mal ein Stück entlang der Schlufter Dorfstraße.

An den Dorfstraßenabschnitt schließt sich der Bahnhof Schluft an, für den Teile von Oderteich der BAE II mit einigen Anpassungen Verwendung finden konnten. Dann geht es weiter der virtuellen Sieber entlang der Endstation zu, die dem Fluss ihren Namen verdankt. Vorher ist noch ein Seitental zu



Der Michael aus Enger füllt gerade die Lücke zwischen einem Stück Altkulisse von der BAE II und der neuen gebogenen Kulisse hinter dem Dorf Schluft mit einem Passstück aus. Anschließend müssen die Übergänge verspachtelt werden.



Am Ende der Dorfstraße beginnt der Bahnhof Schluft, wo Nico das Gelände an die Gleislage anpasst. Das Kellerfenster soll noch mit einer Kulisse weggetarnt werden.



Henrik macht eine der eher seltenen Probefahrten auf der 33‰-Steigung ab Königskrug. Ein erhebendes Gefühl, wenn das, was man gebaut hat, auch klappt. Der Bahnhof Königskrug hat noch die Ursprungsform mit EG hinter den Gleisen. Im Kapitel „Die Betriebsstellen“ wird beschrieben, welche unwälzenden Veränderungen er noch vor sich hatte.



In der Königsbergkurve nördlich von Sieber verbreitert Jürgen die Forststraße, um einen Holzplatz anzulegen.



Rottenmitglied Stefan legt am Verbindungsstück zwischen Sonnenberg und der Eselschlucht Schienen.



Die Raumbeleuchtung gehört auch zum Anlagenbau. E-Installation ist ein Thema, bei dem sich der Hubert aus der Pfalz bestens auskennt.



Ein altes Kurvenstück von der BAE II wird von Horst vor dem Stumpfer-Stein-Tunnel eingepasst. Die ehemalige Innenkurve muss noch zur Außenkurve umgestaltet werden und wird dann künftig Königsbergkurve heißen. Horst steht schon auf dem von OOK jun. erbauten Podest.



Bahnübergänge sind unerlässlich, das Vorbild hat davon reichlich. Auf der Modellbahn sind sie betrieblich interessant, weil geläutet und gepfiffen werden muss. Fünf Bahnübergänge gibt es auf der BAE III. Bei dem zwischen Schlufft und Schluftherütte fummelt Michael II, hauptamtlich bei FREMO AmericaN tätig, die Füllbohlen ein.

queren, das so genannte Gödekental, das ebenfalls mit einer steinernen Bogenbrücke überquert wird, dann folgt der Tunnel durch die Felsnase Stumpfer Stein.

Am anderen Ende des Tunnels kommt die so genannte Königsbergkurve, die auf dem Foto links gerade eingepasst wird. Der Name hat nichts mit Marzipan zu tun, der Königsberg bildet auch im realen Harz genau an dieser Stelle die westliche Begrenzung des Siebertales.

Durchhalteparolen – unnötig

Nicht von allen diesen Stellen liegen Fotos aus der Bauphase vor, sie werden jedoch in späteren Kapiteln in fertig ausgestaltetem Zustand gezeigt werden. Trotz der erfreulich (und für viele unvorstellbar) hohen Mitmachierzahl gingen die Monate und Jahre ins Land und die Anlage war immer noch nicht fertig. Über fünfzig Meter Strecke, fast sechzig von Hand gebaute Weichen und an die siebzig Quadratmeter Fläche sind auch für eine superfleißige Truppe kein Sonntagsspaziergang. Erstaunlicherweise führte das zu keinerlei Ermüdungserscheinungen. Immer wieder kam die Truppe und war mit Feuereifer dabei. Im Kapitel „Der Wohlfühlclub“ wird deutlich, wie so etwas möglich ist.

Probefahrten wurden erstaunlich selten durchgeführt. Fast könnte man sagen zu selten. Ein paar mehr wären sicher besser gewesen und hätten einige Entgleisungen bei der Betriebseröffnung erspart.

Fertig?

Nun weiß ja jeder Nichtmodellbahner, dass eine Anlage nie fertig wird und auch nie fertig werden soll. Stimmt's? Dennoch muss zumindest dieses Kapitel über den Bau der BAE III irgendwann einmal enden. Offiziell ist die Bauphase beendet, wenn der Betrieb beginnt. Dieses Ereignis fand am 20. Februar 2010 statt. Über den Betrieb gibt es dann weiter hinten ein extra Kapitel.

Zum Zeitpunkt der Schlussredaktion dieses Buches gab es durchaus noch einige unerledigte Punkte: Die Endbahnhöfe Sieber und St. Andreasberg hatten zwar ihre Gleise, diese waren aber noch nicht einmal eingeschottert, von weiterer Ausgestaltung ganz zu schweigen. Die Empfangsgebäude standen zwar schon, aber von fertig konnte keine Rede sein. Größere Projekte liegen hauptsächlich im Bereich Landschaftsgestaltung, darüber wird im entsprechenden Kapitel zu reden sein.

Goldig, nicht?

Über einen großen Einschnitt in der Bautätigkeit muss aber noch kurz berichtet werden: Die Golden Spike-Feier bei Fertigstellung der durchgehenden Befahrbarkeit von Braunlage bis Sieber im Herbst 2007. Das Bild ganz rechts sagt alles Wesentliche darüber aus.



OOK arbeitet an der Verdrahtung der Verbindung vom Bf Sieber Nord zum abklappbaren Teil.



Sieber ist erreicht. Während Wolfgang im Hintergrund Schwellen für den Gleisbau im Bw schleift, beschäftigt sich Henrik damit, die Schienen zwischen festem und abklappbarem Teil von Sieber zum Fluchten zu bringen.

The golden spike !



Hier sieht man Rainer an der gleichen Stelle wie auf Seite 94 beim Gleisbau; jetzt geht es um die Geländeform, die offensichtlich schon gut voran gekommen ist.



Endlich, am 22.10.2007, zwei-einhalb Jahre nach Baubeginn, konnte die letzte Lücke im 55 m langen Schienenstrang der BAE-Hauptstrecke kurz vor Sieber geschlossen werden und OOK durfte den Goldenen Nagel einschlagen, einmal symbolisch einen echten 1:1 Schienennagel und einmal auch einen Modell-Schienennagel (beide mit Goldbronze gestrichen). Letzterer war aber zu klein, um hier sichtbar zu sein. Dass da ein paar Gläschen Sekt fällig waren, versteht sich von selbst. (Mehr darüber im Kapitel „Der Wohlfühlclub“) Foto: Christa Kurbjuweit

Gleispläne, Hochbauten, Anschließer

Die Betriebsstellen

Von einem semi-professionellen Gleisplaner sollte man eigentlich erwarten, dass er auch die Bahnhofsgleispläne so plant, dass sie ohne große Änderung ausgeführt werden können. Dennoch mussten sich einige Stationen der BAE III noch während des Baus Änderungen des Gleisplans gefallen lassen.

OK ist kein Theoretiker“, schrieb MIBA-Chef-Redakteur Martin Knaden auf dem Rücktitel meines blauen Anlagenplanungsbuches. Und er hat recht. In der Modellbahnbetriebspraxis zeigt sich, was an einer Planung sich bewährt, was nicht. Und wenn ich mich auch für einen ganz passablen Planer halte, mache ich immer wieder die Erfahrung, dass hinterher manche geniale Idee nicht mehr so genial aussieht.

Sieht aus wie eine normale Zugkreuzung, aber das täuscht. Der Zug auf Gleis 2 endet hier, seine Lok wird nur mit dem letzten Wagen zur Grube Charlotte-Elise fahren, während die beiden restlichen Wagen auf ihre Rückkehr warten. Näheres darüber im Kapitel „Die Grubenbahn“.

Grau, teurer Freund, ist alle Theorie

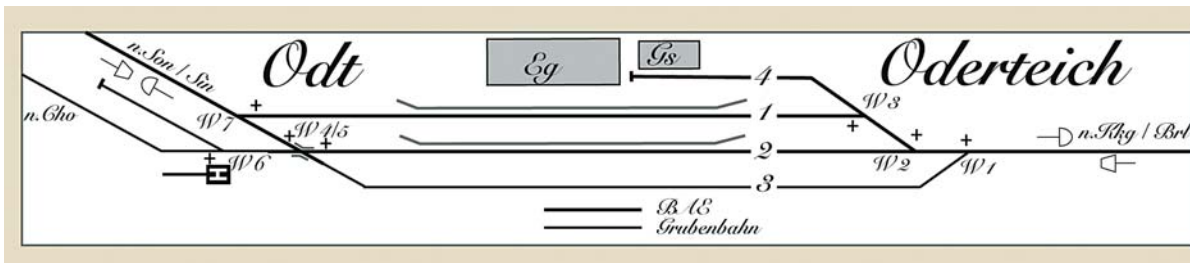
An sich müsste es mit der Betrachtung von Braunlage losgehen, dem Ausgangspunkt der BAE. Aber dieser Fiddleyard wurde schon im Kapitel „Bau der BAE III“ vorgestellt, da gibt es nicht mehr allzu viel zu sagen. Vielleicht nur, dass er gern ein Gleis mehr haben könnte; eventuell bekommt er das irgendwann einmal. OK, als Nächstes käme Königskrug an die Reihe. Über den Bahnhof gibt es wiederum so wahnsinnig viel zu sagen, dass ich

darüber lieber später ein extra Kapitel im Zusammenhang mit der Beschreibung des Steinbruchs Königskopf aufmachen werde. Er ist nämlich noch vor der Betriebseröffnung der BAE III zweimal komplett umgebaut worden. Fangen wir also mit Oderteich an.

Oderteich

Der namensgebende kleine Stausee auf 700 m Höhe im Oberharz ist vom fiktiven Ort und dem dargestellten Bahnhof aus nicht zu sehen. Leider. Die Station Oderteich ist im Grunde ein ganz gewöhnlicher Standardbahnhof: ein durchgehendes Hauptgleis, ein Kreuzungsgleis und je ein Stumpfgleis mit Rampe und Güterschuppen. Allerdings soll hier ja, im Gegensatz zum Oderteich auf der alten Anlage, die Grubenbahn ausgefädelt werden. Dazu ist mindestens ein drittes beidseitig angebundenes Gleis erforderlich, und ein Abstellgleis braucht die





Wenn man die mit dünneren Strichen eingezeichneten Gleise der Grubenbahn weglässt, haben wir hier ein ganz simplen Standardbahnhof mit den Gleisen 1 und 2 zum Kreuzen von Zügen sowie einem Stumpfgleis mit Güterschuppen und Rampe. Eine doppelte Kreuzungsweiche (W 4/5) schien mir die absolut beste Lösung zur Einfädelung der Grubenanschlussbahn.

Grubenbahn auch. Auf dem Mittelstück des alten Bahnhofes Schluft, das hier Verwendung gefunden hat, lag auch schon ein drittes Gleis, wenn auch als Stumpfgleis. Das brauchte jetzt nur durchgebunden zu werden – und schon hatte Oderteich drei durchgehende Gleise.

Die naheliegendste Idee war, die Grubenbahn schlicht und ergreifend mit einer Weiche an das dritte Gleis anzuschließen. Aber wäre es nicht wesentlich praktischer, wenigstens von zwei Gleisen aus auf die Grubenbahn kommen zu können?

Da fiel mir der DKW-Bausatz ein, den ich noch in einer Schublade liegen hatte; der käme hier sehr zupass, weil auf diese Weise von der Grubenbahn nach Gleis 2 und nach Gleis 3 eingefahren werden könnte. Sehr praktisch! Ich zeichnete also einen Gleisplan von Oderteich mit drei durchgehenden Gleisen und doppelter Kreuzungsweiche und machte mich daran, diesen Plan in die Tat umzusetzen.

Es gibt viel zu tun, fangt schon mal an

Diesen flotten Spruch konnte ich in der Situation nicht anwenden, denn den Einbau der DKW hatte ich mir selber vorbehalten. Also DKW-Schablone auf das Sperrholzplanum geklebt, Schwellen zugesägt und aufgeklebt, DKW montiert. Fertig. Das war der Plan. Aber kaum hatte ich die Schwellen aufgeleimt, kam was dazwischen und Henrik übernahm die Baustelle. Zwei Bautage weiter sah es so aus wie auf dem mittleren Foto: Eine schöne schlanke Bahnhofseinfahrt mit vielen Fahrmöglichkeiten. Der Grubenbahnzug kann nach Gleis 2 oder 3 einlaufen und die Lok durch das jeweils andere Gleis umsetzen. Passt.

Anderen Leuten sage ich immer gerne, sie sollen sich „vorher“ genau überlegen, wie der Betrieb auf diesem oder jenem Bahnhof und natürlich auf der ganzen Anlage konkret ablaufen soll. Diesen neunmalklugen Rat hätte ich mir vor dem Einbau der DKW mal lieber selber geben und befolgen sollen.

Guter Rat wird teuer – wenn er zu spät kommt

Erst als die DKW schon eingebaut (zum Glück aber noch nicht eingeschottert) war, begann ich, auf dem Bildschirm Rangierspiele in Oderteich zu machen. Mit meinem Vektorgrafikprogramm geht das ganz leicht. Die leeren Spatwagen kommen mit dem BAE-Nahgüterzug und werden von der HBI, der Bergwerks-

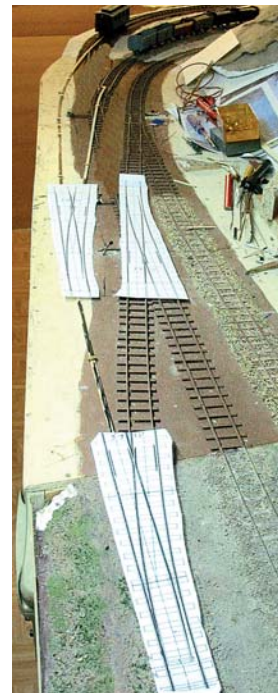
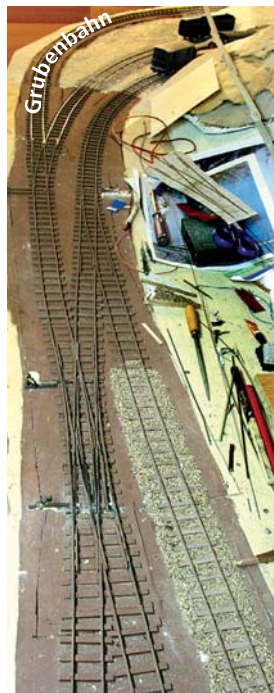
gesellschaft, übernommen und zur Grube gefahren. Aber immer nur drei auf einmal, auch wenn der Ng sechs oder neun Leerwagen mitgebracht hat. Mehr geht wegen der extremen Steigung beziehungsweise Gefälle (45 ‰) auf der Grubenbahn nicht. Auf dem Bildschirm konnte ich die Lok und die Wagen leicht hin und herschieben.

Ich will das jetzt hier nicht allzu breittreten. Aber es stellte sich sehr schnell heraus, dass die ganze Rangiererei bei laufendem Betrieb auf der Hauptstrecke, eventuell noch mit Zugkreuzung in Oderteich, ganz schnell in einem chinesischen Wuhlingstek enden würde. Beim Umsetzen muss die Grubenlok jedes Mal über die DKW, die durch Gleis 2 fahrenden BAE-Züge auch. Nein, so ging das nicht. Der vermeintliche Geniestreich mit der DKW war halt keiner. Ganz im Gegenteil. Sie musste wieder weg. Was macht man in einem solchen Falle mit einer *in situ** gebauten DKW? Einfach mit dem Messer ablösen wie bei den HO-Kollegen geht leider nicht. Man sägt sie inklusive Sperrholz aus dem Planum heraus und verschließt das Loch mit einer identischen Platte.

* s. Fußnote S. 97



Henrik positioniert den DKW-Bausatz aus der Fertigung von Model Rail, Liechtenstein auf den plan geschliffenen Schwellen. Hört sich einfacher an als es ist.



Die Einfädelung der Grubenanschlussbahn wurde zunächst so wie geplant mit der doppelten Kreuzungsweiche ausgeführt (links). Nach einigen Betriebsprobespielen wurde deutlich, dass dies der Geniestreich doch nicht war. Mit Weichenschablonen und Leisten wurden Versuche für einen besseren Gleisplan durchgeführt.

Wie die 1:1-Planung der neuen Weichenverbindung durchgeführt wurde, zeigt die rechte Abbildung auf S. 103: mit lose aufgelegten Weichenschablonen aus Papier und biegsamen Holzleisten für die Gleisverläufe. Da kann man mit den Weichen so lange hin und her ruckeln, bis alles passt.

Wie man sieht, ist die Grubenbahn nun doch mittels einer schlichten Rechtsweiche, der künftigen W 4, an das dritte Gleis angeschlossen, genau die Lösung, die ich verworfen hatte, weil sie mir zu unpraktisch schien. Warum war sie jetzt gut?

Ausnahmen bestätigen die Regel

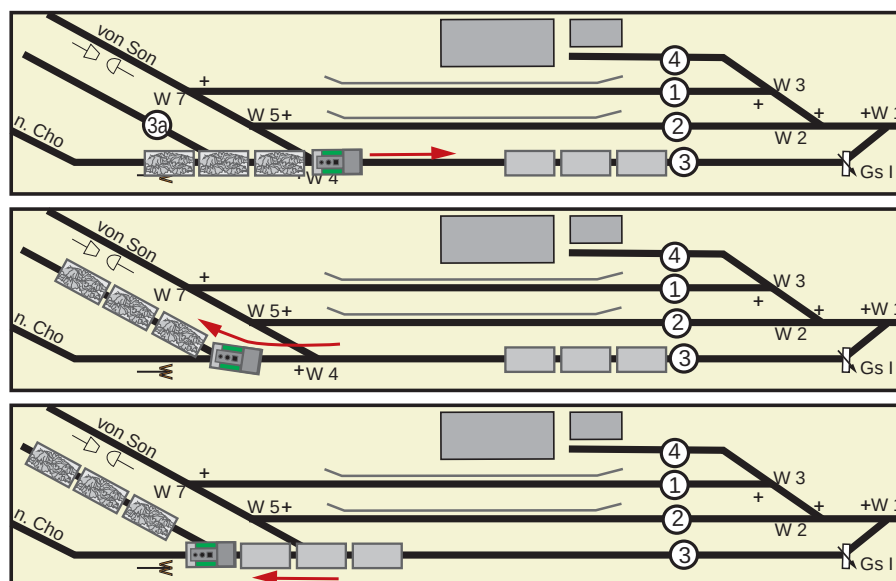
Hier bewährt sich wieder einmal das verbrieftete Grundrecht auf freie Meinungsänderung. Ich hatte mir zwischenzeitlich überlegt, dass eine betriebliche Trennung der Grubenbahn von der BAE wünschenswert sei, weil „die Jungs von der HBI“ keine richtigen Eisenbahner sind und auf BAE-Gleisen möglicherweise dummes Zeug anstellen. Also hält man sie mittels Gleissperre und verschlossener Weiche von den BAE-Gleisen 1 und 2 fern, und der Zugleiter muss sich über deren Kommen und Gehen keinen Kopf machen.

Aber wie setzt die Grubenlok dann um, wenn sie mit beladenen Spatzwagen von der Grube kommt und mit neuen Leerwagen wieder dorthin zurück will? Über ein viertes Gleis vielleicht?

Lakonische Antwort: Gar nicht! Wie: Gar nicht? Sie muss doch auf jeden Fall umsetzen! Nein, muss sie eben nicht. Nun habe ich mir ja in meinem Anlagenplanungsbuch einen Namen als Apologet des Umsetzens gemacht, und nun dies? Da sehe ich manche gerunzelte Stirn und alle warten nun auf die Auflösung des Rätsels.

Der Trick geht folgendermaßen: Der BAE-Nahgüterzug setzt die für die Grubenbahn bestimmten Leerwagen auf Gleis 3 ab. Das ist kein Problem,

So läuft der Grubenbahnbetrieb in Oderteich ohne umzusetzen: Der volle Spatzzug läuft in Gleis 3 ein, in dem weitere leere Spatzwagen stehen. Die vollen Wagen werden nach Gl. 3a zurückgedrückt und abgestellt. Dann nimmt die Grubenlok in Gl. 3 die restlichen Leerwagen auf den Haken und fährt damit zur Grube.



denn das BAE-Personal bekommt vom Fahrdienstleiter die erforderlichen Schlüssel für Weiche 4 und Gleissperre Gs I.

Wenn die Grubenlok jetzt mit drei vollen Wagen von der Grube kommt, hält sie kurz vor K 11 (das ist die W-Tafel) und fährt dann vorsichtig nach Gleis 3 ein, auf dem die Leerwagen stehen (ohne an sie anzukuppeln) und schiebt die vollen Wagen dann zurück nach Gleis 3a und setzt sie ab. Dann kann sie wieder nach Gleis 3 vorrücken und drei neue Leerwagen auf den Haken nehmen und sich davon machen. Alles ganz ohne Umsetzen. *Quod erat demonstrandum.* Falls es ursprünglich neun Leerwagen waren, wird das Ganze dann noch einmal wiederholt.

Weiche 4 und Gs I bleiben die ganze Zeit verschlossen, für den Zugleiter ist dies so lange ein zweigleisiger Bahnhof. Erst wenn am Nachmittag der Ng Richtung Sieber kommt und die vollen Spatzwagen mitnehmen will, dann müssen (mit Erlaubnis des Zugleiters) W 4 und Gs I erneut kurzzeitig aufgeschlossen werden, damit die Übergabe von der Grubenbahn zur BAE vorstatten gehen kann. Dieses Prozedere, das sei hier schon mal verraten, hat sich in der Praxis außerordentlich bewährt. Mit der DKW-Lösung wäre das nicht gegangen.

Translozierung im Modell

Von Translozierung spricht man gemeinhin, wenn historisch wertvolle Gebäude sorgfältig zerlegt und an anderer Stelle, zum Beispiel in einem Freilichtmuseum, wieder aufgebaut werden. Bei der BAE bedeutet das Wort die Verwendung bestimmter Hochbauten an anderer Stelle als bei der vorherigen Version der Anlage.

Das EG von Oderteich ist ein gutes Beispiel, denn es stand bei der BAE II in Schluff (s. Titelbild des Kapitels über die BAE II auf S. 50). Das seinerzeitige Oderteich wiederum hatte das kleine Dienstgebäude nach Vorbild von Kaiserweg (im gleichen Kapitel S. 67). Die Wanderung eines Gebäudes von einem fiktiven Standort an einen anderen ebenso fiktiven ist kein Problem. Hätte die BAE Bahnhöfe nach realen Vorbildern, wäre das so nicht möglich, zumindest nicht glaubwürdig.

Unter teilweiser Verwendung von Addie-Teilen entstand das Empfangsgebäude von Oderteich (ex Schluff) größtenteils im Selbstbau. Die Fenster des Obergeschosses sind ebenfalls von Addie, die des Erdgeschosses fräste ein Freund aus Polystyrol. Das EG hat kein konkretes Vorbild, hat aber durch einen Mix von Elementen verschiedener regionaler Empfangsgebäude eine deutliche Harzer Anmutung.

Der im Bild sichtbare kleine Güterschuppen, ein hundertprozentig „gefreilanceter“ Selbstbau aus Polystyrol, ist ein besonders gutes Translozierungsbeispiel. Er stand schon an der BAE I in Königkrug und leistete an der BAE II in Schluff gute Dienste, Oderteich ist nun seine Endstation. Hier wird er täglich vom Stückgutkurswagen besucht.



Kein konkretes Vorbild, aber dennoch richtig „harzig“ wirkt das EG von Oderteich. Der alte Stationsname aus BAE II-Zeiten „Schluft“ ist schon ab, der neue noch nicht dran. Auch die Schilder für den Dienstraum und den Wartesaal fehlen noch. Das Gebäude enthält im Obergeschoss eine Wohnung für den Stationsvorsteher. Im Vordergrund Spatwagen der HBI (Harzer Baryt-Industrie), die hier von der BAE übernommen werden.

Während das Obergeschoss des Empfangsgebäudes aus Addie-Teilen gebaut wurde, entstand das Erdgeschoss aus rohen Polystyrolplatten, in die Steinfugen eingeritzt wurden. Die dreieckige weiße Giebelfront besteht aus „board-and-batten-siding“ von Evergreen. Das Bild wurde noch bei der BAE II aufgenommen, als das EG noch in Schluft platziert war.



In die Polystyrolplatten wurden die Steinfugen eingeritzt und die Steine mit dem Cuttermesser unregelmäßig angefasst, um den Eindruck von Hausteinen herzustellen.

Fiktives Ambiente – aber nur teilweise

In der Realität ist Oderteich kein Ort und war auch nie einer. Dort gab es nie mehr als drei oder vier Häuser. Und die hatten etwas mit der Forstverwaltung zu tun oder waren Landschulheime oder Skihütten, ganz ähnlich wie beim Königskrug. Und genau wie dort war einst eine Gaststätte, die Waldschänke Oderteich, die habe ich nicht mehr selber zu sehen bekommen, aber sie ist durch mehrere Ansichtskarten belegt. Und die wollte ich gerne auf der Anlage haben. Ich fertigte nach den vorhandenen Fotos eine Zeichnung an, und der BAE-Fan, der am weitesten von ihr entfernt wohnt, der Dieter aus dem Bayerischen Wald, baute das 1:45-Modell



Der Oderteich ist ein romantischer Bergsee im Oberharz, der einst zur Versorgung der Andreasberger Gruben mit Aufschlagwasser angelegt wurde. Eine Bahn gab es dort in der Realität leider nie.



Der von Andreasberger Bergleuten im 17. Jahrhundert erbaute Staudamm des Oderteiches ist heute noch intakt. Das Striegelhäuschen in der Mitte steht noch und dient der Abflussregulierung, das andere Gebäude ist längst verschwunden. Über den Damm fahren heute zahlreiche Kraftfahrzeuge bis hin zu den schwersten LKWs. In der BAE-Fiktion quert die Trasse auf diesem Damm das Odertal. AK Slg. OOK

Die Waldschänke Oderteich war vor dem Krieg eine beliebte Ausflugsgaststätte. Danach nicht mehr so sehr, sodass sie irgendwann geschlossen und schließlich abgebrochen wurde. Für den fiktiven Bahnhof Oderteich der BAE stellt sie jedoch einen interessanten und optisch wirksamen Bezug zur Realität dar. AK Slg. OOK



weitgehend aus kaschiertem Karton und Holz. Noch bevor er mit dem Bau begann, hatte ich allerdings die auf dem Computer erzeugten Bauzeichnungen ausgedruckt und daraus ein Papiermodell zusammengeklebt, mit dem Platzierungsversuche unternommen werden konnten. Das war auch gut so, denn so konnte der Dieter bei Baubeginn schon wissen, dass das Gebäude am vorgesehenen Standort keinen rechteckigen Grundriss, sondern einen trapezförmigen haben musste; eine Längswand musste fast doppelt so lang sein wie die andere.

Wir machen auch halbe Sachen

Die in der Bildunterschrift auf S. 107 erwähnte feierliche Eröffnung fand natürlich auch real statt, als nämlich der Dieter mit der DB einmal quer durch die Republik gereist kam und das Gebäudemodell in einer großen Pappkiste mitbrachte. Das war wirklich ein Grund zum Feiern (s. Kapitel Der Wohlfühlclub, S. 279).

Das auf der gegenüberliegenden Seite gezeigte volumige Harzer Haus, das der Dieter bei anderer Gelegenheit mitbrachte, fand, wie dort schon erwähnt, keinen Platz auf der Anlage, woraufhin er es längs teilte und daraus zwei Halbreliëfhäuser machte, eins mit Schiefer- und eins mit Bretterfront. Das mit der Schieferfront fand nun einen guten Platz in Oderteich, dem anderen werden wir noch in Schlufferhütte begegnen.

Ein Lokschuppen, aber nicht für die BAE

Aber irgendwie muss es Oderteich dem Dieter angetan haben. Als ich nur mal beiläufig erwähnte, dass in Oderteich „irgendwann mal“ ein kleiner Übernachtungsschuppen für die Grubenbahnlok errichtet werden soll, fragte er ebenso beiläufig: „Hast a Zeichnung?“ Die hatte ich noch nicht, aber ein Foto eines als Vorbild geeigneten Schuppens.



Ganz links das nicht im Harz, sondern im Bayerischen Wald im Bau befindliche 1:45-Modell der Waldschänke Oderteich. Baumaterial ist zumeist Holz, Fenster von Addie.

Links die andere Seite des vorn verschieften Wohnhauses, für das Michael gerade einen Platz in Oderteich sucht. Es will nicht so recht ins Gelände passen. Es ist zu mächtig. Aber vielleicht könnte man daraus zwei (halbe) Häuser machen?



Also, wenn das keine liebevollen Details sind, dann weiß ich nicht ... Hier hat der Dieter jedenfalls der Waldschänke eine überzeugende Inneneinrichtung spendiert, inklusive Zapfhahn.



Stellprobe mit einfachen Papiermodellen des halbierten Harzer Wohnhauses und der Waldschänke. So richtig befriedigend ist das Ergebnis noch nicht. Vor allen Dingen für die Waldschänke sollte ein besserer Platz gefunden werden, damit das Areal neben dem EG frei bleibt.



Bürgermeister Kohlrusch ist das Redenhalten gewöhnt. Er findet immer die passenden Worte, auch bei der Einweihung der Waldschänke Oderteich, weshalb alle so ergriffen lauschen.



Zu einer zünftigen Feier gehört auch eine richtige Einladung, natürlich im Stil der Epoche. Wie die Feier in 1:1 aussah, ist im Kapitel „Der Wohlfühlclub“ nachzulesen.



Am 18.2.12 (das Jahrhundert lassen wir mal offen) wurde die Waldschänke im Beisein des Architekten und des Baumeisters bei trübem winterlichen Wetter feierlich eingeweiht. Der Bürgermeister von Oderteich, der die Rede halten sollte, war erkrankt, sodass sein Kollege Kohlrusch aus Schluft diese halten musste. Fotos: Rainer Schmidt



Allfällige kleinere Reparaturen können auch im Übernachtungsschuppen ausgeführt werden, die wichtigsten Maschinen dazu sind vorhanden.

Darauf kommen wir noch im Kapitel über die Grubenbahn zu sprechen. Hier ist wichtig, dass der Dieter den Schuppen tatsächlich baute und bei seinem nächsten Besuch mitbrachte.

Zwar hat die Harzer Baryt-Industrie oben bei der Grube Charlotte-Elise einen Lokschuppen, der auch als Hauptwerkstatt dient, aber übernachten muss die Grubenlok normalerweise unten in Oderteich, da als Erstes allmorgendlich der Mannschaftszug mit den Bergleuten zur Grube zu fahren ist. Der Schuppen steht am Ende des Gleises 3a, das tagsüber als Abstellgleis für beladene Spatwagen dient. Aber sobald diese der BAE übergeben sind, kann die Lok in ihren Schuppen.

Hauptsache, die Kohle stimmt

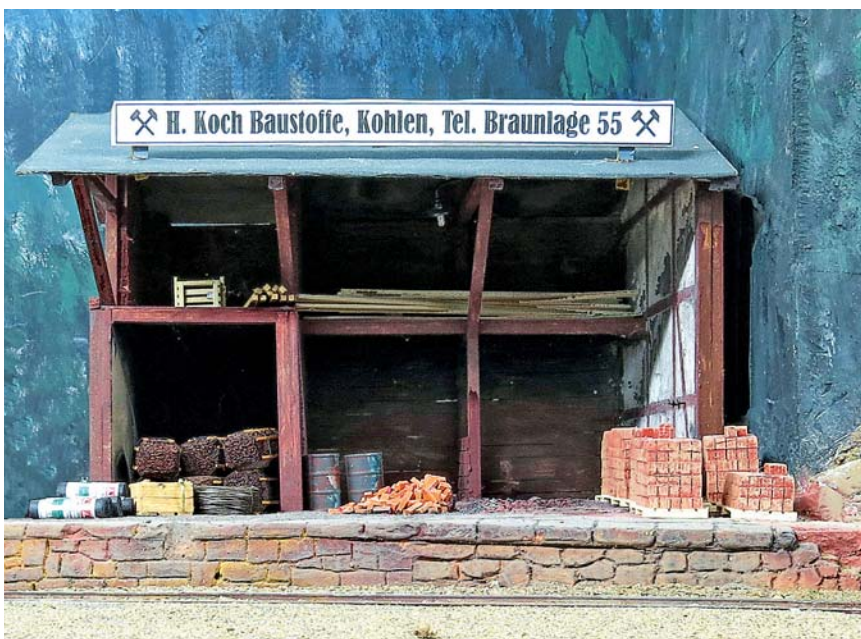
Bei aller Diversität der Gebäude, die sich in Oderteich versammelt haben, war doch nur ein Wohnhaus dabei, sogar nur ein halbes. Das soll aber stellvertretend sein für einige weitere, die etwas weiter von der Bahn entfernt stehen und auf der Anlage nicht dargestellt sind. Mit anderen Worten: es gibt hier schon eine Siedlung, wo mehr als drei Dutzend Menschen wohnen. Und die müssen mit allem versorgt werden, was Menschen so brauchen.

Lebensmittel zum Beispiel. Ähnlich wie in Schlufth gibt es hier einen kleinen Kolonialwarenladen, aber der gehört auch zu den nicht sichtbaren Gebäuden.

Anders der Kohlenhändler. Der muss ja unbedingt direkt an der Bahn liegen, denn wie sonst sollte er an die Kohle kommen? Die Firma H. Koch vertreibt außerdem noch Torf und Baustoffe, die ebenfalls mit der BAE anreisen. Deshalb hat sich die Firma direkt auf der Laderampe des Bahnhofs angesiedelt, was kurze Wege bei der Entladung der Waggons bedeutet. Ein wenig unpraktisch ist nur, dass, wenn ein Stückgutwagen an den Güterschuppen gestellt oder von dort abgeholt werden muss, die bei der Fa. Koch in Entladung befindlichen



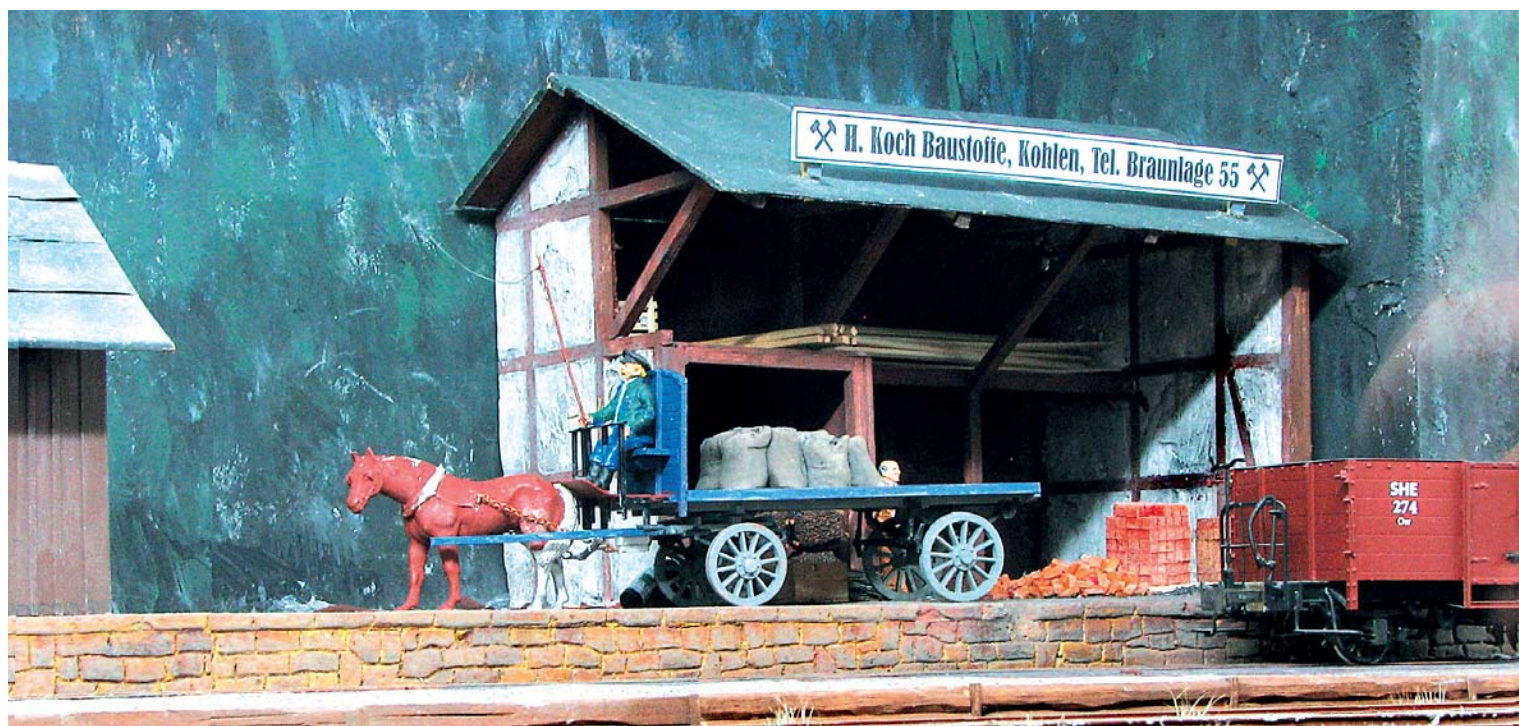
Das Schuppentor des in rustikaler Schuppschalung ausgeführten Gebäudes ist geschlossen, denn die Grubenlok ist unterwegs. Hier kommt sie gerade mit dem vollen Spatzug die 45%-Rampe von der Grube Charlotte-Elise herunter.



Einen Baustoff- und Kohlenhändler gab es bis zur Epoche III in fast jedem Bahnhof. Sogar in Oderteich. Natürlich direkt an der Rampe, und dass hier gerade mal kein Wagen zum Entladen steht, ist Zufall.

Waggons kurzzeitig wegrangiert werden müssen. Eine diesbezügliche Beschwerde von Herrn Koch bei der Direktion der BAE wurde freundlich aber bestimmt abgeschmettert mit dem „Angebot“, gegen eine Bezuschussung von 50 % seinerseits wäre die BAE bereit, eine zusätzliche Verbindung von Gleis 1 nach Gleis 5 zu bauen, die ein Umfahren der beim Kohlenhandel an der Rampe stehenden Wagen ermöglichen würde. Bei Redaktionsschluss zeichnete sich aber eine andere Lösung ab.

Falls sich jemand dafür interessiert, wie und nach welchem Vorbild dieser Schuppen gebaut wurde, der sei auf die MIBA 4/2014 verwiesen. Da steht das ab S. 44 inklusive Bauzeichnung.



Wie viele Haushalte Oderteich hat, ist in der BAE-Fiktion nicht definiert. Immerhin sind es so viele, dass sich ein Kohlenhandel rentiert. Die Fa. Koch ist ein guter Kunde der BAE, irgendetwas kommt fast täglich mit der Bahn dort an. Die zentnerweise abgesackte Kohle wird dann per Fuhrwerk den Haushalten zugestellt. Ein Bauartikel über dieses Objekt war in MIBA 4/2014.

Zug 77, der Hochharz-Express (HHE) Braunlage-Sieber, hier in seiner kürzesten Zwischen-saison-Version, hält nur kurz in Oderteich. Abgesehen von dem etwas abseits gelegenen Übernachtungsschuppen der Grubenbahn sind alle Gebäude in Oderteich zu sehen. Ab hier liegt wegen der Höhenlage auch zu dieser Jahreszeit noch häufig Schnee.

Eine kalte Idylle

Die BAE „spielt“ im März / April 1936 und Oderteich liegt auf 700 m über dem Meer. Da muss man immer noch mit Schnee rechnen. Zumindest an den Stellen, wo man ihn beim Räumen aufgehäuft hat, sind noch Reste zu sehen, in den Wäldern sowie so. Vor der Waldschänke befindet sich eine kleine Terrasse, auf der sommertags Gartentische und Stühle zu einer Erfrischung im Sonnenschein einladen. Derzeit ist davon jedoch nichts zu sehen. Ge-

öffnet ist das Lokal dennoch. Davon abgesehen ist Oderteich ein nettes Örtchen, und es ist immer eine Freude, mit dem Zug hier durchzukommen, egal ob als Reisender oder als Zugpersonal. Auch die Jungs von der Grubenbahn kommen gern hier herunter, nicht zuletzt, um in der Waldschänke einzukehren, wo fast jeder von ihnen die Zeche regelmäßig anschreiben lässt, bis es die nächste Lohnzahlung gibt. Oben in der unwirtlichen Einsamkeit des Bergwerks gibt es solche heimeligen Räumlichkeiten nicht.





Ganz einsam mitten im Walde lag und liegt die Station Eisfelder Talmühle der Harzquerbahn (Aufnahme von 1910). Die drei linken Gleise gehören der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (Selketalbahn) die hier abzweigt. Wie man sieht, ist hier mächtig was los. So ähnlich stellte ich mir Sonnenberg vor. Auch das EG würde gut passen. (*träum*)
AK Slg. Steimecke

Sonnenberg

Auch bei der BAE I, als Sonnenberg ein Endbahnhof war und ich keine Ahnung hatte, wie die nächste Anlage aussehen würde, empfand ich diesen Bahnhof als Betriebsmittelpunkt der Anlage oder besser gesagt der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn. Heute, bei der BAE III ist er das auch geographisch oder meinetwegen geometrisch, denn nach drei Seiten gehen ungefähr gleich lange Streckenäste ab.

Vorbild Eisfelder Talmühle, aber nur zum Teil

Das konzeptionelle Vorbild des Bahnhofs Sonnenberg ist Eisfelder Talmühle, wo die Verbindungsstrecke von der Selketalbahn auf die Harzquerbahn trifft. Umfang und Funktion der Gleisanlage sind recht ähnlich.* Der Bahnhof Eisfelder Talmühle lag und liegt auch heute noch abseits jeder Siedlung im Tal der Behre im Südharz. Außer dem stattlichen Empfangsgebäude und früher noch dem Lokschuppen gibt es hier weit und breit nichts. Die namensgebende Mühle war schon 1905 abgebrannt.

Das reale Sonnenberg, fast 780m hoch auf dem Oberharz gelegen, ist auch so eine Abzweigstelle, allerdings nur von Straßen. Die von St. Andreasberg kommende Straße trifft hier auf die von Braunlage nach



Ein typisches Harzer Holzhaus wie dieses, das heute noch in Sonnenberg steht, gibt es zwar in Oderteich, wie wir gesehen haben, nicht jedoch in Sonnenberg, wohl aber das ebenso typische holzverschaltete Trafohäuschen. Das Original ist leider vor einiger Zeit verschwunden.



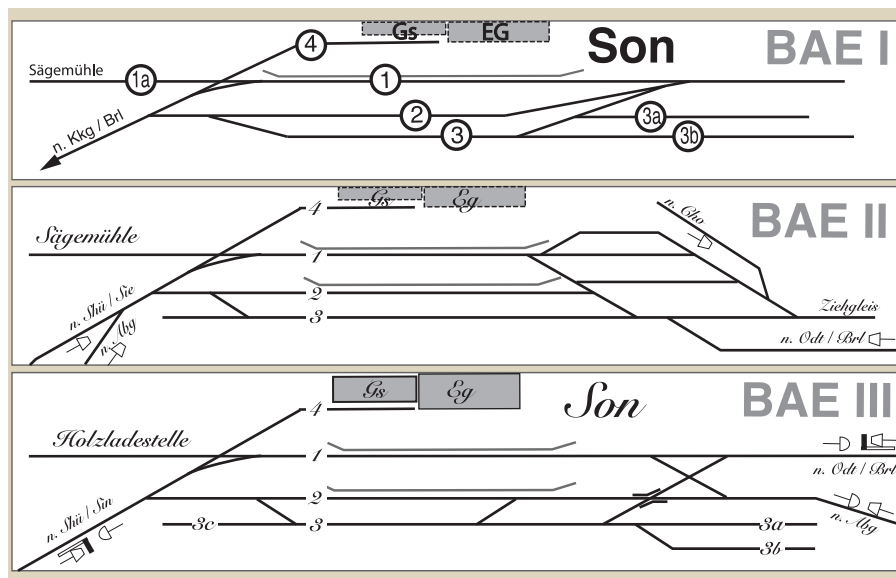
Das „Wegehaus Sonnenberg“ auf dieser fast hundert Jahre alten Ansichtskarte existiert auch heute noch kaum verändert, jedoch ohne Wirtshausbetrieb. AK Slg. J. Kühnhold



Ausschnitt aus einer alten Gewässerkarte. Nach rechts geht es zum Oderteich, nach unten nach St. Andreasberg.

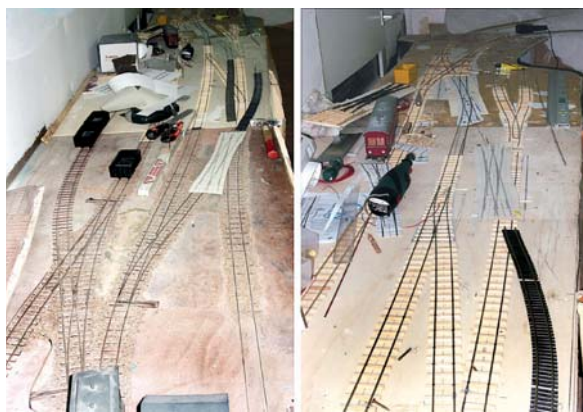
Clausthal-Zellerfeld führende B 242. Eine Bahn hat es hier, außer in meiner Phantasie, nie gegeben. Aber im Gegensatz zu Eisfelder Talmühle gab es doch zu gewissen Zeiten ein halbes Dutzend Häuser, von denen auch heute noch einige existieren, vor allen Dingen das große Wegehaus, das wir auf der alten Ansichtskarte

* Über den Betrieb auf dem Bahnhof Eisfelder Talmühle habe ich in Harzer Schmalspur-Spezialitäten Bd. II (erschienen bei VGB/Klartext) ausführlich berichtet (mit diversen Gleisplänen, Gebäudezeichnungen, Fahrplänen etc.)



Der Gleisplan von Sonnenberg hat einige Entwicklung hinter sich. Bei der BAE I ging es nach links nach Braunlage, ab der BAE II dann nach rechts. Bei der BAE II war Son zweifacher Abzweigbahnhof. Die Strecken nach Andreasberg und zur Grube Charlotte-Elise nahmen hier ihren Anfang. Bei der BAE III ist der Grubenbahnanschluss entfallen und die Andreasberger Strecke zweigt nach rechts statt nach links ab.

Planungsänderungen während des Baus. Mit DKW-Schablonen und HO-Flexgleis werden neue Gleislagen und Verbindungen und ein eventuell viertes Gleis ausgetestet. Am linken Bahnhofskopf mit der Weichen-Kreuzungsverbindung wird sich allerdings kaum etwas ändern.



(S. 111, Mitte unten) sehen. Und diese Häuser werden auf der Anlage nicht einmal dargestellt, nur das holzverschaltete Trafohäuschen, das allerdings typisch für den Oberharz ist. Diese Beschränkung auf das Nötigste lässt umso mehr Platz für die Gleisanlagen, und die müssen in Sonnenberg um einiges üppiger ausfallen als bei den anderen Stationen der BAE, wenn es auch ganz so heftig wie auf der alten Ansichtskarte von Eisfelder Talmühle nicht zugehen wird.

DKW ja, nein, ja? Viertes Gleis ja, nein, ja?

Mehr noch als, wie beschrieben, der von Oderteich war der Gleisplan von Sonnenberg von der ursprünglichen Planung bis zum definitiven Gleisbild zahlreichen Änderungen unterworfen.

Die im obigen Gleisplan „BAE III“ eingezeichnete Verbindung zwischen den Gleisen 2 und 3 etwa in der Bahnhofsmitte hatte ich eingeplant, um beim

Rangieren mit dem Nahgüterzug auch kleinere Wagengruppen umfahren zu können, ohne die Fahrstraße durch Gleis 1 zu blockieren. Im Betrieb zeigte sich schnell, dass ein viertes Gleis besser wäre. Andernfalls wäre der Bahnhof, wenn zwei Personenzüge kreuzen und der Nahgüterzug in Gleis 3 steht, total verstopft. Aber wie ein viertes Gleis anstricken? Ich druckte Weichenschablonen in größerer Zahl aus und schob diese auf dem Planum herum, um eine „definitive“ Position zu erarbeiten – und diese dann doch wieder verwerfen, denn, wie heißt es doch immer so schön: Das Bessere ist des Guten Feind.

Dieser Vorgang hat in Sonnenberg einige Wochen gedauert, bis endlich der auf der rechten Seite oben stehende neue Gleisplan feststand: Am Ende des Hosenträgers wird die DKW durch zwei Weichen ersetzt, die DKW wandert ein wenig nach Westen und macht es nun möglich, ein viertes Gleis anzubinden. Die Weichenverbindung zwischen den Gleisen 2 und 3 in der Bahnhofsmitte kann entfallen.

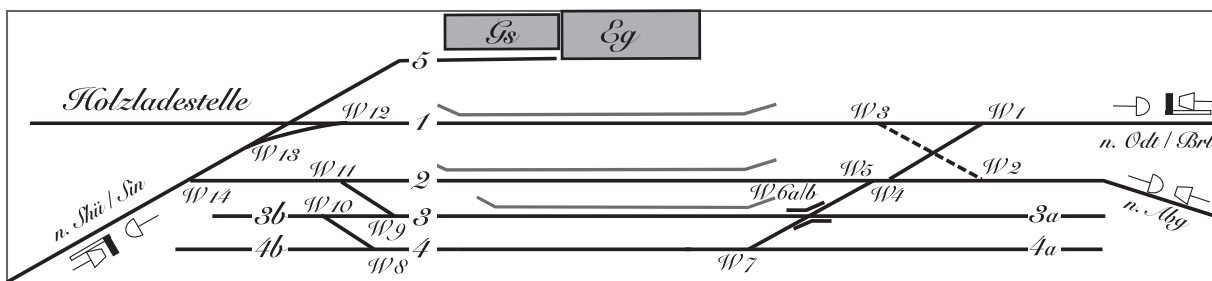
Jetzt kommt der Pferdefuß – oder sagen wir lieber: Wermutstropfen. Um das neue Gleis 4 an die Ausfahrt nach Schlufertüte anzubinden, hätte dort, wo sich im Plan W 9 befindet, auch eine DKW eingebaut werden müssen. Das hätte elegant ausgesehen, aber ein kurzes Anlegen des Zollstocks ergab, dass die Umfahrlänge zwischen den Gleisen 3 und 4 dann lediglich 65 cm betragen hätte, ein absolut mieser Wert. Wie soll man da mit einem einigermaßen langen Nahgüterzug rangieren?

Aus diesem Grunde verzichtete ich auf diese Ausfahrmöglichkeit und baute stattdessen die Weichenverbindung W8/W10, die ein Umfahren von bis zu ein Meter langen Wagengruppen erlaubt. So wurde es dann auch gemacht und der Probetrieb mit diesem Gleisplan eröffnet. Und das hieß in Sonnenberg hauptsächlich Proberangieren. Und da gab es Probleme.

DKW = Die kannste wegwerfen?

Und zwar mit der DKW. Die war aus einem Bausatz gebaut und sollte auf Antrieb funktionieren. Tat sie aber nicht. Bei einer DKW müssen ja bei einem Stellvorgang jeweils vier Zungen gleichzeitig bewegt werden und jeweils zwei müssen dann in der neuen Stellung anliegen. Das klappte erst nach umständlicher Justierarbeit, dann aber gab es laufend Kurzschlüsse. Nach wochenlangen erfolglosen Versuchen, das tolle Teil doch noch zu reibungslosem Funktionieren zu überreden, traf ich einen folgenreichen Entschluss: Ich baute die DKW zur EKW um. Das war nicht sonderlich schwer, es war nur die eine Bogenschiene zu entfernen und an einer Stelle ein wenig zu löten. Und jetzt gab es jeweils nur mehr zwei Zungen zu bewegen wie bei normalen Weichen auch. Und das klappte bestens.

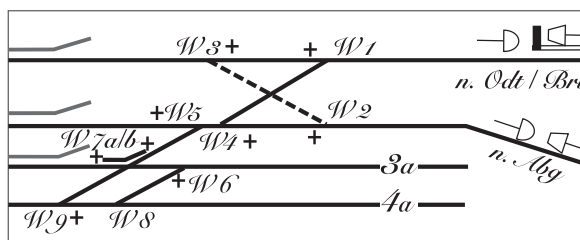
EKW's gibt's beim Vorbild in Hülle und Fülle, nur auf Anlagen sieht man sie eher selten, weil kein Gleissystemhersteller sie im Programm hat.



So soll der Gleisplan von Sonnenberg nun aussehen: vier statt drei Gleise jedoch ohne Ausfahrmöglichkeit aus Gleis 4 nach Schlufterhütte. Das ginge mit einer DKW an der Stelle von W 9, aber damit würde sich die Umfahrlänge zwischen den Gleisen 3 und 4 erheblich verkürzen.



Die Würfel sind gefallen: Die DKW wird nicht in der Position W 4a/b, sondern hier als W 6a/b eingebaut. OOK nagelt gerade die Verbindung zur Weiche 7 (neu). Also gibt es künftig vier durchgebundene Gleise in Sonnenberg!



Die DKW wurde zur EKW, die fehlende Fahrmöglichkeit von Gleis 4 nach Gleis 3a durch einen Bypass über die Weichen 6 und 8 ersetzt.

Sonnenberg lediglich Trapeztafeln zur Regelung der Einfahrt. Sonnenberg aber hat Einfahrtssignale, drei an der Zahl: von Schlufterhütte, von Oderteich und von Rehbergergrabenhaus. Das ist keine Spielerei, weil Signale halt so schön sind. Schon auf der BAE II hatte sich gezeigt, dass bei einem Abzweigbahnhof, wo so viel los ist, die Einfahrt allein mit Trapeztafeln nicht ordentlich zu regeln ist. Immer wieder kam es vor, dass vor den beiden nah beieinander stehenden Trapeztafeln von Schlufterhütte und von St. Andreasberg aus ein Zug stand und auf das Signal „Herkommen“ wartete. Und wenn es dann gegeben wurde, war nicht klar, für welchen Zug es gelten sollte.

Außerdem hat der örtliche Fahrdienstleiter keinen Einfluss darauf, ob ein Zug vor der Trapeztafel halten soll. Das regelt der Buchfahrplan und gegebenenfalls der Zugleiter.

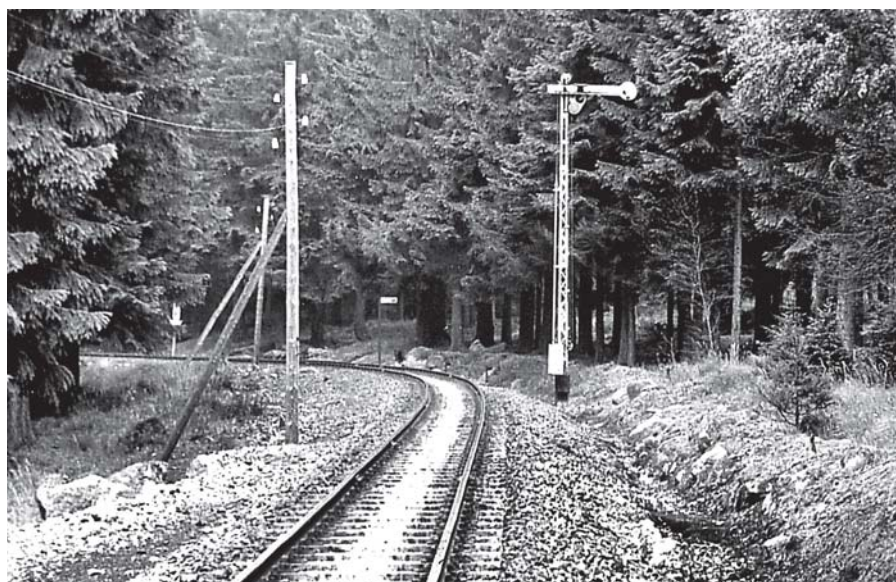
Das Einfahrtssignal von Schierke aus Richtung Drei-Annen-Hohne überlebte die Wende nur kurz und wurde dann durch etwas Leuchten ersetzt. Ziemlich genau so hätten die Weinert-Signale bei normalem Zusammenbau ausgesehen.

Bypass gegen Rangier-Infarkt

Mit der EKW konnte man nun aber nicht mehr aus Gleis 4 nach Gleis 3a gelangen, was einem flüssigen Rangieren äußerst abträglich gewesen wäre. Daher baute ich schnell noch zwei weitere Weichen ein (W6 und W8, s. Planausschnitt rechts) und schuf damit einen Bypass, der diese Fahrmöglichkeit wieder herstellte. Die ersten Freunde, die die neue Gleiskonfiguration zu sehen bekamen, nannten das eine Notlösung. Ich konnte sie aber schnell davon überzeugen, dass diese vermeintliche Notlösung in Wirklichkeit ein Hattrick war. Jetzt konnte bzw. kann man nämlich selbst dann, wenn eine Fahrstraße von oder nach Gleis 3 eingestellt ist, von Gleis 4 nach Gleis 3a und Gleis 4a rangieren, um dort Wagen abzustellen oder die Reihung zu verändern. Eine Koppelung der Weichenzungen von W 6 und 7b verhindert zuverlässig Flankenfahrten. Das sollte sich in der Praxis sehr bewähren.

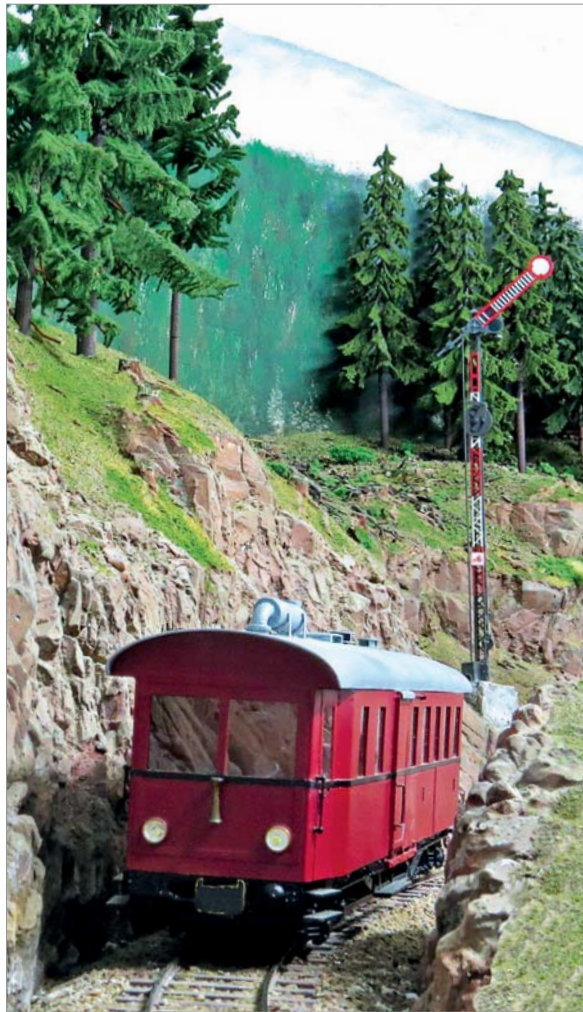
Völker, seht ihr die Signale?

Im Gegensatz zur Harzquerbahn, die vor dem Krieg, als sie noch NWE hieß, durchgehend signalgesichert war, haben alle Stationen der BAE außer



Das Einfahrsignal aus Richtung Schluftherütte steht links vom Gleis, da es sonst in der scharfen Kurve in der Eselsschlucht zu spät erkannt würde. Der durchbrochene Flügel und die Stellrinnenscheibe geben eine länderbahnmäßige Anmutung. Das M-Schild bedeutet, dass auf mündlichen Auftrag des Fdl oder des Zugleiters am Halt zeigenden Signal vorbei gefahren werden darf. Im Betrieb sehr praktisch

Im Februar 2010, an einem der ersten Betriebs-Versuchstage. Statt EG und Güterschuppen sind noch Platzhalter aus Papier vorhanden, Bahnsteig 2 ist noch im Bau und allenthalben fehlt es an Schotter, aber der Betrieb brummt schon. T 12 ist gerade mit einem Personenzug aus Braunlage angekommen, der Zugführer des abfahrbereiten Nahgüterzuges fragt beim Zugleiter an, ob beide Züge ihre Reise fortsetzen dürfen. Im Hintergrund grüßt der noch schneebedeckte Brocken. Foto: Michael Homberg



Anders bei Einfahrsignalen. Da hat der örtliche Fahrdienstleiter die volle Gewalt über die Einfahrt der Züge. Wenn ihm ein Zug nicht in den Kram passt, um es mal überspitzt zu sagen, lässt er ihn nicht rein, fertig.

Auf Länderbahn trimmen

Schon vor langer Zeit, noch in Bremen, kaufte ich drei Weinert-Bausätze für einflügelige Hauptsignale mit Gittermast. Allerdings traute ich mir den Zusammenbau nicht zu, das besorgte dann Rainer Emmermacher, der die Signale nicht nur bestens zusammenlötete, sondern auch nach meinen Vorgaben auf Länderbahn trimmte: Er fertigte durchbrochene Signalfügel an sowie Stellrinnenscheiben für die Mastvorderseite. So weit so gut. In Bremen sind diese Signale nicht mehr zur Aufstellung gelangt, und in Hamm lagen sie während der Bauzeit der Anlage ebenfalls viele Jahre lang in einer Schublade. Doch ihre Zeit kam.

Kaum war der Betrieb auf der Gesamtstrecke der BAE III in Gang gekommen, machte sich das Fehlen von Einfahrsignalen in Sonnenberg wieder schmerzhaft bemerkbar. Es blieb mir nichts anderes übrig, als meine Trägheit zu überwinden, die Signale aus der Schublade zu holen und mich an die Aufstellung und Inbetriebnahme zu machen. Das Aufstellen selber war eigentlich nicht der große Akt. Problematisch war die Konstruktion eines Stellmechanismus. Mehr darüber im Kapitel Technik. Die Aufstellung des Signals links vom Gleis (Bild links) hat ein passendes Vorbild an der Brockenbahn: Das ESig von Schierke aus Richtung Brocken stand ebenfalls links.

Ein heißes Pflaster

Obwohl Sonnenberg gegenüber der Vorgängeranlage „entschärft“ worden ist, ist es ein heißes Pflaster, und ohne Fahrdienstleiter geht hier gar nichts. Und der hat allerhand um die Ohren, selbst dann, wenn alles nach Plan läuft. Und dann passieren so Dinge wie neulich – ich war selber Fdl und hatte zwei Züge und eine rangierende Übergabe im Bahnhof – da ruft mich der Zugleiter an und fragt, ob er mir den Ng von Braunlage eine Stunde vor Plan schicken darf. Unbedachterweise sagte ich ja, weil ich ihm das Leben nicht schwerer machen will, als es eh schon ist. Nie wieder! Sonnenberg war eine Viertelstunde lang die Hölle! Hat höllisch Spaß gemacht.

Wieder einmal bestätigte es sich, dass theoretisch ersonnene Gleispläne sich in der alltäglichen Praxis nicht immer als optimal erweisen. So auch hier in Sonnenberg. Das nachträglich verlegte vierte Gleis war zwar ein Segen, sonst wäre das Rangieren mit dem Nahgüterzug eine Qual gewesen. Aber dieses Gleis 4 hatte zwei Schönheitsfehler: Es war etwas kurz geraten, und es war von der Einfahrt von Schluftherütte aus nicht direkt erreichbar. So kam es immer wieder zu dem Stoßseufzer, wie schön





Es geht voran: Zumindest der Güterschuppen ist nicht mehr von Pappe und die Gleise sind geschottert. Auf Gleis 1 steht der Hochharzexpress, während auf Gleis 3 gerade der Nahgüterzug einläuft, der heute extrem kurz geraten ist.

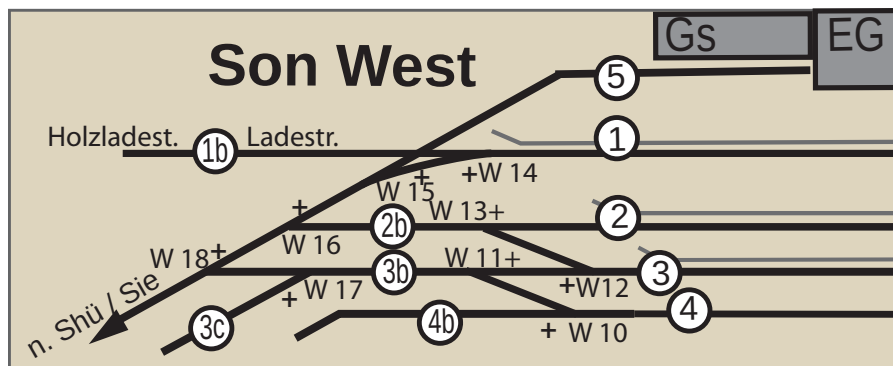
es doch wäre, wenn Gleis 3b direkt mit dem Streckengleis verbunden wäre.

Das Ende vom Lied war, dass die BAE-Rotte beauftragt wurde, zwei neue Weichen zu bauen und das Gleis durchzubinden. Also wieder in die Hände gespuckt. Das Bild rechts zeigt den Stand der Dinge im Winter 2014/15. Inzwischen sind beide Weichen fertig und befahrbar. Die Güterzüge können kommen. Der Fdl freut sich schon.

Geh weg, du Dummy!

Der 28. Februar 2015 war ein großer Tag auf der BAE: Dieter kam aus dem Bayerischen Wald angereist und brachte das in zweijähriger Bauzeit entstandene Empfangsgebäude für Sonnenberg mit. Der Papierdummy wurde nach fünfjähriger Standzeit noch einmal gebraucht: um das neue Prachtbauwerk für die Einweihungsfeier zu verhüllen. Nachdem alle Anwesenden ihr Glas mit Sekt gefüllt hatten, wurde der Dummy entfernt und entsorgt.

Die Attraktivität dieses Betriebsmittelpunktes der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn hat damit einen neuen Höhepunkt erreicht. Einer hat sich schon gemeldet, der jetzt immer in Sonnenberg als Fdl Dienst tun möchte. Na, mal sehen ...



So sieht der „ultimate“ Plan der Westseite von Sonnenberg aus mit direkter Einfahrmöglichkeit nach Gleis 3/4. Die Weichen sind neu durchnummeriert, W 17 und 18 sind ganz neu.

Noch ein paar Stunden Rottenfleiß und die Güterzüge werden von Schluftherütte aus direkt nach Gleis 3 und 4 einfahren können.

DIE BETRIEBSSTELLEN

Irgendein BAE-Besucher äußerte mal Zweifel, ob man von Sonnenberg aus tatsächlich den Brocken sehen kann (wie auf dem Bild S. 114). Hier das „Beweisfoto“ von der nach St. Andreasberg führenden Straße aus, ca. 300 m vom Wegehaus Sonnenberg entfernt.



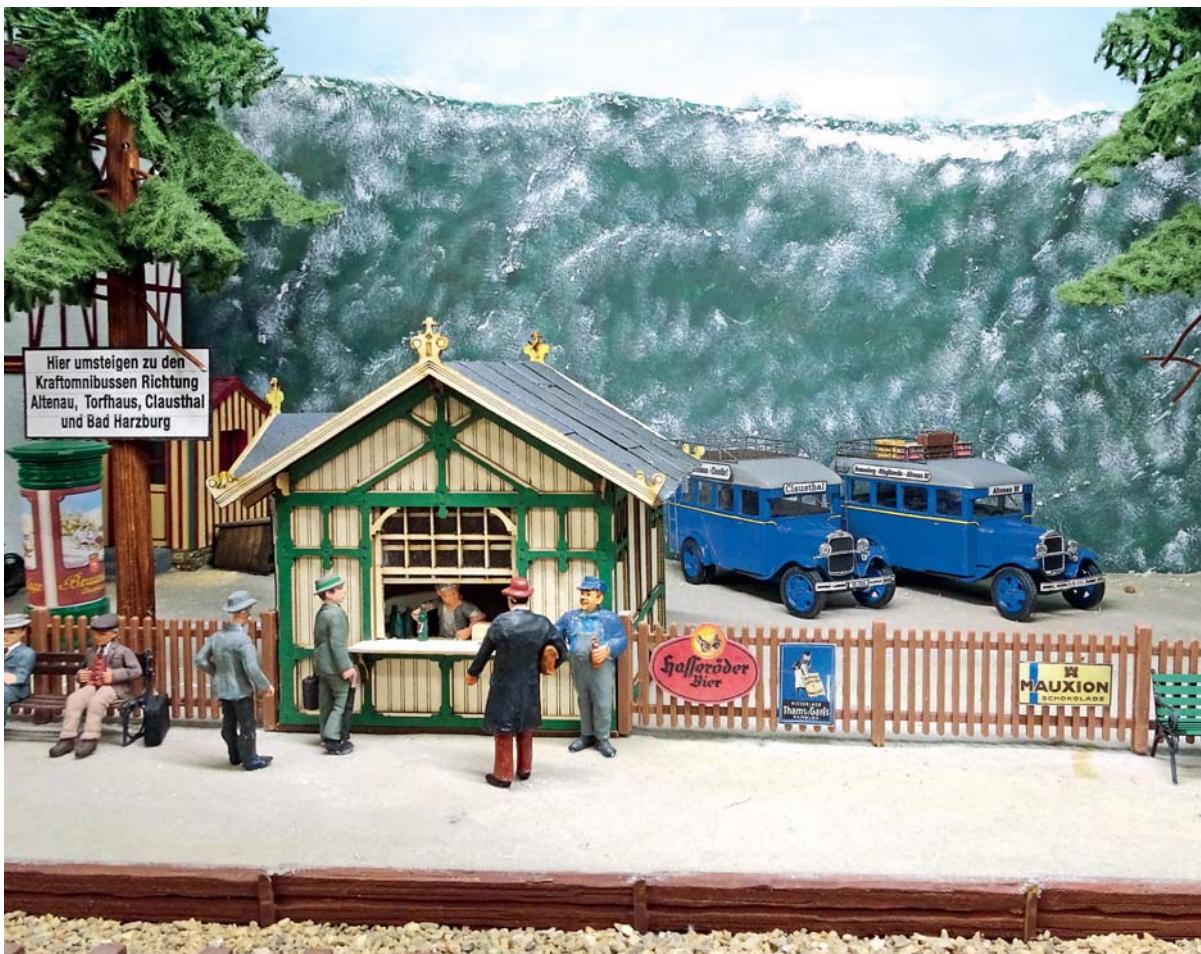
Das Wegehaus Sonnenberg sieht im Prinzip immer noch so aus wie auf der Uraltpostkarte auf S. 111. Allerdings war damals mehr los, heute liegt das Gebäude praktisch still.

Der Erbauer enthüllt das neue EG, indem er den herum drapierten Dummy entfernt. Anschließend floss der Sekt in Strömen.



Mit der Aufstellung dieses EGs nach dem Vorbild dessen von Eisfelder Talmühle hielt ein ganz besonderes Ident-Bauwerk bei der BAE Einzug, denn das stattliche EG von Eisfelder Talmühle ist jedem harzreisenden Bahnfan bekannt. Mit diesem Gebäude hat der Dieter aus dem Bayerischen Wald, der schon so manches schöne Gebäude für die BAE gezimmert hat, sein absolutes Meisterwerk abgeliefert. Die Einweihung wurde, ähnlich wie bei der Waldschänke Oderteich, gebührend feuchtfröhlich gefeiert.





Die Trinkhalle (Hans'scher Kiosk) hat auch an der linken Seite einen Schalter für die Fahrgäste der Busse der Fa. Büssing in Braunschweig, die mit ihren blauen Kraftwagen schon in den Dreißigerjahren ein Netz im Oberharz betrieb. Die BAE hatte für sie eine Hassliebe, denn sie waren teils böse Konkurrenz, teils aber auch wertvolle Zubringer. Am Bahnhof Sonnenberg geben sich täglich mehrere dieser Busse ein Stelldichein.

Schlufthütte

Wenn Eisfelder Talmühle das vage Vorbild für Sonnenberg war, so ist Wiedaerhütte das exakte Vorbild für Schlufthütte. Man könnte auch sagen, Schlufthütte sei eine geklonte Wiedaerhütte. Damit ist nicht ein perfektes Abbild gemeint, sondern die Emulation der Funktion und der Atmosphäre.

Wiedaerhütte hatte nur zwei durchgehende Gleise zum Kreuzen und Umlaufen sowie die zwei Anschlussgleise der Hütte. (Ein drittes Anschlussgleis lag weit außerhalb der Station.)

Eine simple und klare Sache

Nach der ganzen Herumeierei in Oderteich und Sonnenberg gibt es hier über Änderungen des Gleisplans nichts zu berichten. Auch mal schön, oder?

Zu berichten gibt es aber einiges über das Empfangsgebäude. Ein alter, inzwischen verstorbener SHE-Bahner, den ich kannte, Hermann Grenz, war der Sohn des ehemaligen Bahnhofsvorstehers von Wiedaerhütte gewesen, und schon als Junge hatte er den kleinen aber vielgliedrigen Gebäudekomplex vermessen und mit Kugelschrei-



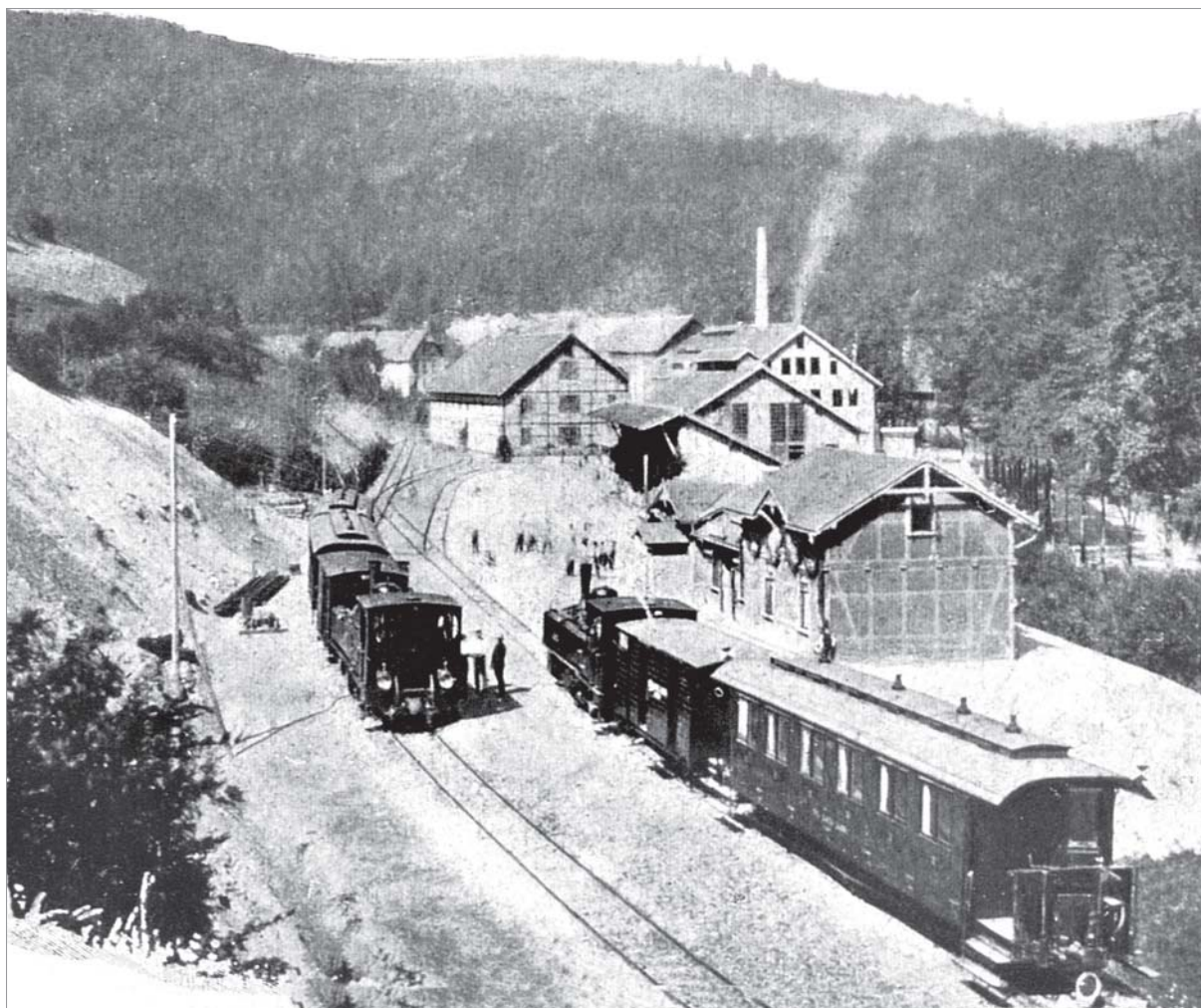
Gusseiserne Gullideckel, neben Öfen ein typisches Produkt der Wiedaerhütte, warten hier auf den Bahnverlad. Der rangierende Güterzug hat einen aufgebockten Wagen mit Kohle zugestellt.

Foto: A. Spühr ca. 1960

ber auf Rechenkästchenpapier skizziert. Auf dieser Grundlage konnte ich eine genaue Zeichnung des EG anfertigen*, nach der ich ein 1:45-Modell bauen wollte.

* veröffentlicht in Harzer Schmalspur-Spezialitäten Bd. 1)

Bahnhof Wiedaerhütte der Südharzbahn Anfang des 20. Jahrhunderts. Die kreuzenden Züge sind kurz, der bergfahrende (rechts) hat gar nur einen Personenwagen. Aber wer konnte damals schon reisen? Güterwagen sind gerade keine zu sehen, aber die Wiedaerhütte bezog ihre Rohstoffe und versandte ihre Produkte mit der Schmalspurbahn. Schlufthütte ist als Klon von Wiedaerhütte gedacht.
Foto: Slg. Dörner



Na ja, wenn man tatsächlich alles bauen würde, was man je zu bauen vor hatte, wäre das Haus sicher voller Modelle. Da traf es sich gut, dass ein Worsweder Künstler (nein, weder Heinrich Vogeler noch Fritz Overbeck) sich für den reizvollen Gebäudekomplex begeistern konnte und bereit war, gegen faire Künstlergage ein exaktes Modell zu bauen.

Anlässlich der NUSSA 2006 in Wulften, wo ich einen Mittelpuffer-Stand hatte, überreichte er mir das fertige Modell. Ich war begeistert. Das sollte nun das EG von Schlufthütte werden. Zu dem Zeitpunkt lagen jedoch an der Stelle der BAE III, an der Schlufthütte liegen sollte, noch keine Schienen. Allerdings reizte das aufs Planum gestellte Emp-

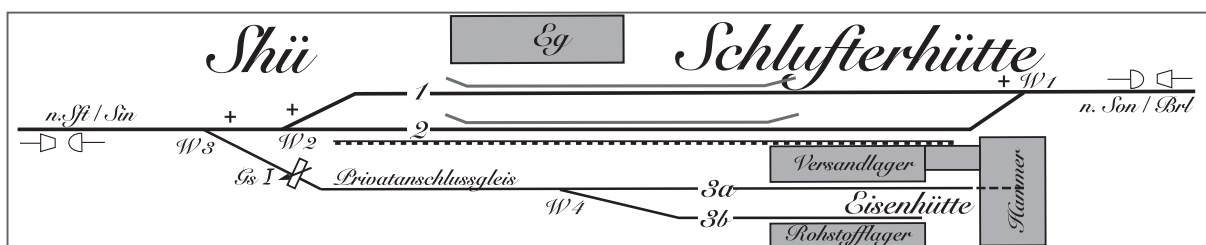
fangsgebäude die Gleisbauer zur Verdoppelung ihrer Anstrengungen, sodass bald Probezüge durch den Bahnhof Schlufthütte rollen konnten.

Eine Eisenhütte mitten im Harz?

Im Kapitel 2 „Thema und Konzeption“ habe ich schon ein wenig über die Geschichte der Eisenhütten im Harz erzählt (S. 32/33) und auch berichtet, dass genau dort beim Forstamt Schlufthütte auch mal eine gestanden hat – im Mittelalter!

Immerhin fühlte ich mich dadurch ermächtigt, an diese Stelle auch den Klon der Eisenhütte in Wieda zu platzieren. Und genau wie bei jener sollte die

Im Gegensatz zu Oderteich und Sonnenberg war der Gleisplan von Schlufthütte von Anfang an schlicht klar und musste nie verändert werden: Zwei Kreuzungsgleise und der Hüttenanschluss mit zwei Stumpfgleisen. Wie schon bei der BAE II liegen auch hier die Hüttengleise ca. 6 cm unter dem Niveau der BAE-Gleise. Weitere Gebäude des Hüttenkomplexes liegen virtuell im Bedienergang.



geschichtliche Entwicklung auch bei „meiner“ Hütte in Schluft verlaufen sein: Im 19. und frühen 20. Jahrhundert wurde hier tatsächlich noch heimisches Eisenerz geschmolzen. Dann, als das aufgebraucht war, wurde die Hütte in eine Eisengießerei umgewandelt, die Eisenerz aus dem Siegerland und anderen inländischen Fördergebieten per Bahn bezog und ihre Gießereierzeugnisse wie Öfen, Gullideckel und Abflussrohre ebenfalls per Bahn verfrachtete.

Hammermäßige Zukunftsmusik

Nun waren die bahnnahen Gebäude der Wiedaerhütte etwas fade Fachwerkbauten, daher wollte ich eine kleine Prise Gewürz hinzufügen, indem ich die alte Wiedaer Hammerschmiede, die einige Kilometer talwärts von der Eisenhütte stand (und im Gegensatz zur Hütte heute noch dort steht), virtuell zu dieser hin verschob, sodass sich die Gießerei bei meiner Version des Hüttenkomplexes in einem Teil des alten Hammergebäudes befindet.

Da das definitive Bruchsteingebäude aus Gips entstehen sollte und dafür eine längere Bauzeit veranschlagt war, wurde zunächst, ähnlich wie bei dem EG von Sonnenberg, ein größenrichtiger Platzhalter aus Karton aufgestellt (Abb. S. 122 Mitte), der beim Bedienen des Anschlusses schon mal das richtige Hüttengefühl vermitteln sollte. Provisorien können, wie man weiß, sehr langlebig sein (ich sage nur: Bonn), so ging es auch mit dem Schlufter Papphammer, der einige Jahre die Position halten musste.

Nachdem ich im Harzmuseum in Wernigerode ein hölzernes Funktionsmodell eines Hammers gesehen hatte, wusste ich: „Sowas“ muss auch auf die BAE. Hämmer gehören zum kulturellen Erbe des Harzes und zu seiner Wirtschaftsgeschichte, die ich ja auf der BAE auch zumindest teilweise nachstellen will. Mir war aber klar, dass die Herstellung eines solchen Modells sehr zeitaufwendig sein würde und daher ganz weit nach hinter auf die To-do-Liste gesetzt werden musste.

Bielefelder Holzhammermethoden

Nun baue und betreibe ich die BAE ja nicht allein, wie schon mehrfach erwähnt wurde. Und außerdem bin ich immer recht redselig, wenn es um Zukunftsmusik für die BAE geht. „Aha“, sagte da eines Tages ein BAE-Mitmacher, der immer als Bahnfahrer aus Bielefeld kommt, „ein richtiger Hammer soll da rein? Haste mal Bilder oder auch Zeichnungen?“ Wie, der wollte offenbar das Hammermodell bauen? Natürlich hatte ich Fotos und Zeichnungen. Zwar nicht von einem echten Harzer Hammer, aber von einem Aufwerfhammer im Hönnetal im Sauerland. Der sah auch nicht anders aus. „Und woraus willst du den bauen?“, fragte ich. – „Aus Holz, wie das Original.“ Soso, ein Holzhammer also, na meinetwegen, wenn er sich das zutraut. Er hat es sich zutraut. Er hat das Hammermodell gebaut, aus Holz, exakt nach dem Vorbild und voll funktionsfähig. Respekt!



Bei der NUSSA* 2006 in Wulften übergibt Kurt Karpinski aus Worpsswede das 1:45-Modell des EG von Wiedaerhütte dem Direktor der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn.
Foto: Detlef Racky



Da steht das gute Stück schon an seinem Platz, die Gleise liegen bereits weitgehend, Henrik baut an der Weiche 2. Bald können hier Züge fahren.
Foto: Michael Homberg



Die beiden Anschlussgleise der Hütte liegen am Ende ca. 6 cm tiefer als die BAE-Gleise und sind ohne Schwellen direkt auf das Planum genagelt, denn sie werden eh „beerdigt“, also bis Schienenoberkante verfüllt. HFy lötet am Stellmechanismus der Weiche 1.
Foto: Michael Homberg

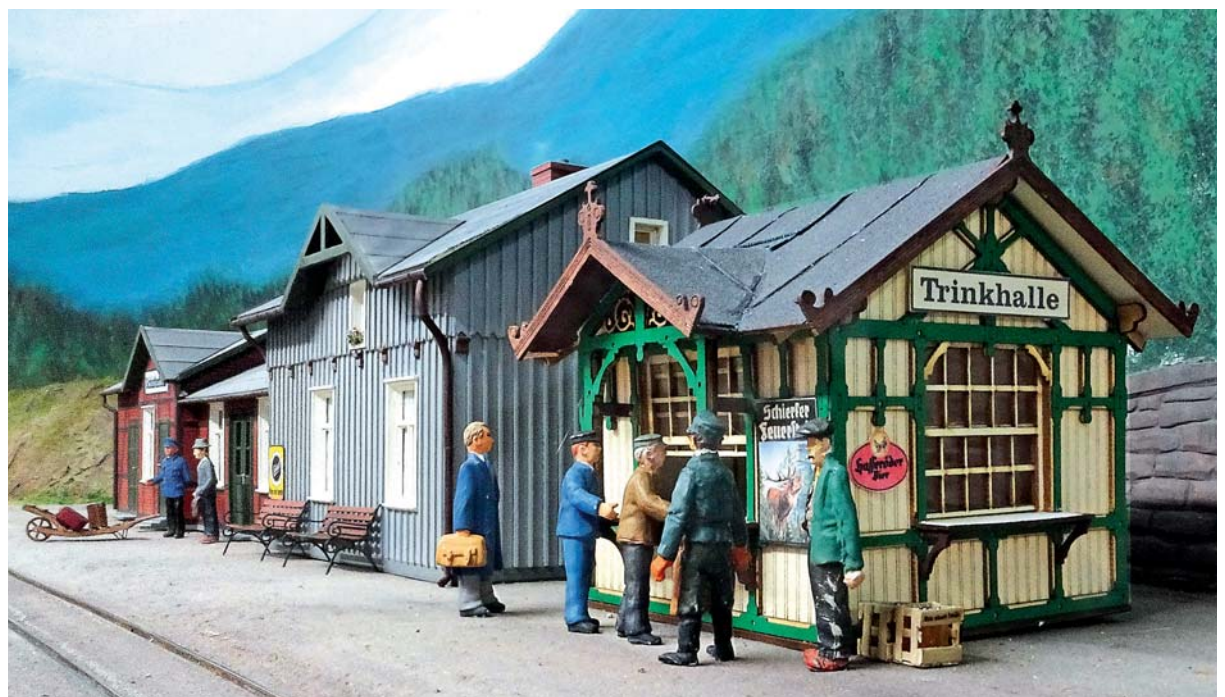
Der Hammer soll hämmern können

Genau wie die alte Hammerschmiede in Wieda bekam das Hammergebäude von Schlufthütte ein Wasserrad. Auch dafür fand sich ein begabter Hersteller, der mehrfach in diesem Buch erwähnte Dieter aus dem Bayerischen Wald. Wieder ein Problem weniger. Ein anderes Problem aber musste noch gelöst werden, ein ganz grundsätzliches: Wo soll das Wasser herkommen?

*NUSSA = Null-Schmalspur-Ausstellung; findet alljährlich im März statt, seit einigen Jahren im Niedersächsischen Stadtoldendorf.



Der Triebwagen wartet noch die Einfahrt des Güterzuges ab, dann kann er seine Fahrt Richtung Sonnenberg und Braunlage fortsetzen, während der Ng den Hüttenanschluss bedient. Der mit Kohle beladene O-Wagen, der als zweiter hinter der Lok läuft, ist vermutlich für die Hütte bestimmt. Da sie über den Harz gekommen ist, handelt es sich um Kohle aus Oberschlesien. Die Aufnahme stammt noch aus der Zeit des Papier-Dummys.



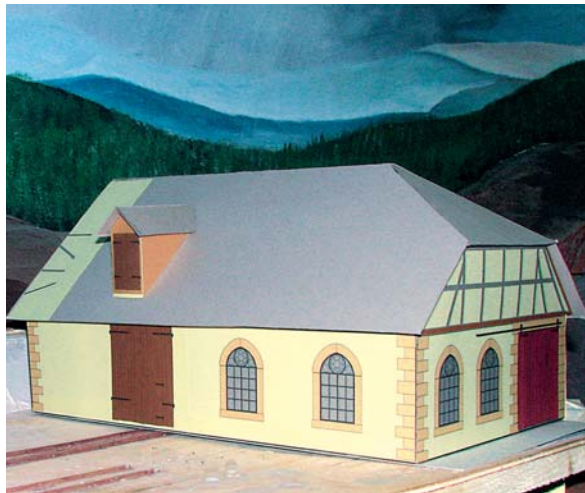
Das Meisterwerk des Worsweder Künstlers, dessen Übergabe an die BAE-Direktion wir auf der Vorseite gesehen haben, steht nun in Schlufthütte und füllt dort die gleiche Funktion aus wie sein Vorbild einst in Wiedaerhütte. Davor die Trinkhalle, die auch beim ideellen Vorbild Wiedaerhütte vorhanden war.



Als der Direktor der Hütte, Herr Untermann, gerade sein Kontor verlassen will, kommen zwei Herren von der Stadtverwaltung St. Andreasberg. Es geht mal wieder um Abflussrohre und Gullideckel.

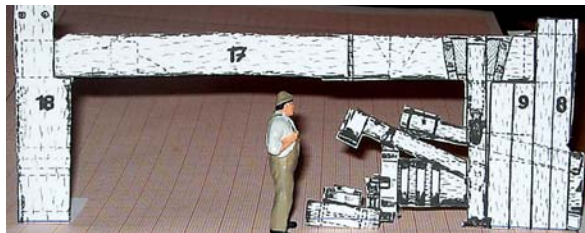


Die alte Hammerschmiede in Wieda beherbergt schon lange keinen Hammer mehr, ist aber immer noch ein attraktives historisches Gebäude, auch wenn bei der sichtbaren Längswand die gotischen Fenster, die in der Wiedaerhütte gegossen wurden, einer Rekonstruktion zum Opfer gefallen sind.



Das Papiermodell, das sich in freier Interpretation an die Hammerschmiede anlehnt, stand lange Zeit als Platzhalter auf der Anlage.

Bevor der Rudi aus Bielefeld mit dem Bau des Hammermodells begann, kopierte er die Zeichnung des Oberrödinghauser Hammers auf 1:45, klebte sie auf Karton auf und schnitt das Hammergerüst als Baumuster aus.



Aus den gleichen Materialien wie das Vorbild entsteht unter Rudis geschickten Fingern der Schluftherütter Hammer. Auf dem rechten Bild passt er ihn in das Gebäude ein.



Zwar liegt das Hammergebäude direkt neben der Sieber (der noch die Wasserimitation fehlt), aber diese liegt schon zu tief, als dass man da Wasser zum Antrieb des Rades mit einem Mühlgraben ableiten könnte. Für ein oberflächliches Wasserrad müsste das Wasser ziemlich genau auf dem Niveau des hinter dem Hammer vorbeiführenden Bahndammes ankommen. Das war in der BAE-Fiktion auch vor dem Bahnbau so gewesen. Hier mündete nämlich der Wasserlösungsstollen des Kratzecker Bergbaus. Der Bau der BAE machte es notwendig, den Ausfluss des Wasserlösungsstollens etwa zwei Meter tiefer zu legen, was zur Folge hatte, dass nun ein neues mittelschlächthiges Wasserrad her musste.

Zwischen dem neuen Mundloch des Wasserlösungsstollens und dem Wasserrad wird das Wasser mittels zweier Regulierungsschütze wahlweise auf das Rad oder in die Sieber abgeleitet.

Ein Joint Venture par excellence

Als der Hammer aus Bielefeld und das Wasserrad aus dem Bayerischen Wald fertig waren und parat lagen, musste endlich auch ein ordentliches Hammergebäude her, denn in und an den Papp-Dummy waren die nicht zu installieren.

Wie weiter oben erwähnt, stellte ich die Wände des Hammergebäudes aus Füllspachtel (Gips-Zellulose) her und die Balken des Innenlebens und des Dachstuhls aus Holz. Die Ornamentfenster, die beim Wiedaer Vorbild aus Gusseisen sind, laserte Jürgen aus Karton. So kam eins zum anderen und eines Tages war das Hammergebäude fertig.

Fertig ist natürlich relativ. Wenn man die Bilder auf der rechten Seite betrachtet, sieht man, dass noch diverse Kleinigkeiten fehlen, vor allen Dingen das große Schiebetor, das den Hammer und insbesondere die Arbeiter vor den Unbilden der Witterung schützen soll.





So wie die ganze BAE ein synergetisches Produkt ist, ist auch dieser Hammer durch das Zusammenwirken der Ideen und Energien vieler BAE-Mitmacher entstanden.

Alle zusammen werden nun, wenn sie als Triebfahrzeugführer durch Schulftherütte kommen oder dort als Wagenrepartiteur* tätig sind, an diesem alt-ehrwürdigen Bahnkunden ihre Freude haben. Denn letztendlich geht es bei der BAE um den Bahnbetrieb. Und auch der allerschönste Hammer hat den Zweck, Quelle und Ziel von zahlreichen Wagenladungen zu sein, die der Bahn Tonnenkilometer und damit bares Geld einbringen.

Habe ich das nicht wunderschön dick aufgetragen? Aber keine Angst, die BAE-Bahner sind nicht nur Betriebsfetischisten, auch sie lieben den Modellbau um seiner selbst willen.



Nun ist alles zusammen: Hammergebäude, Kamin, Wasserrad, Hammer und die Schütze zur Regulierung des Wasserzulaufes.

Noch muss man das Wasserrad von Hand drehen, um die Funktion des Hammers vorzuführen; das wird bald ein kleiner verdeckter Motor übernehmen.



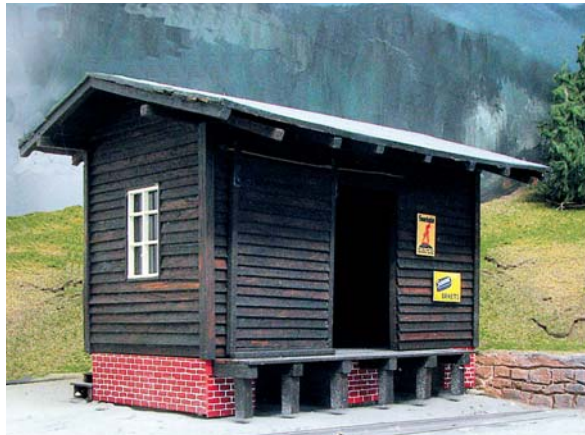
ganz links: Die beiden Zahnstangenschütze zur Regulierung des Wasserzulaufs wurden zwar im Bayerischen Wald, aber nach Harzer Vorbildern hergestellt.

Diese Ornamentgussfenster laserte Jürgen aus Karton nach dem Vorbild der Wiedaer Hammerschiede

*Wagenrepartiteur: Ein wichtiges Amt im Güterverkehr, das im entsprechenden Kapitel beschrieben und erläutert wird.

Der spartanische Gleisplan von Schlufft könnte von Herrn Lenz entworfen sein. (nicht von dem aus Gießen, sondern dem aus Berlin) Zwei durchgehende Gleise, sodass gekreuzt und umgesetzt werden kann und zwei Stumpfgleise. Basta. Aber die Summe von Güterschuppen, Ladestraße und Sägewerk riecht verdächtig nach viel Rangierbetrieb.

Der Schluffer Güterschuppen ist eins der drei kommerziellen Gebäude auf der BAE, ein Fertigmodell von PAULO. Obwohl sein Vorbild in der Prignitz steht, passt er doch wegen der Stulpschalung gut in den Harz. Zweimal am Tag steht hier für kurze Zeit ein Stückgutkurswagen.



Schlufft

Der morgendliche Nahgüterzug von Sieber nach Braunlage ist in Schlufft eingetroffen und rangiert einen offenen Wagen ins Sägewerk, wo er mit Schnittholz beladen werden soll. Der G-Wagen soll vermutlich anschließend an den Güterschuppen, während der mit Formsand beladene O-Wagen im vorderen Gleis eine Station weiter nach Schluffterhütte muss. Auf jeden Fall ist noch zweimal Umlaufen angesagt.

Auf dem Wege von Schluffterhütte nach Schlufft fährt man durch die Schluffer Dorfstraße, über die es viel zu sagen gibt. Da sie jedoch keine Betriebsstelle ist, passt sie nicht in dieses Kapitel. Stattdessen wird es über sie ein besonderes Kapitel geben. Wir überspringen sie hier und wenden uns sogleich dem Bahnhof Schlufft zu. Über den gibt es wiederum nicht sehr viel zu sagen. Oder vielleicht doch?

Nichts los. Wirklich nicht?

Auf den ersten Blick ist in diesem schlichten Bahnhof nicht viel los. Und auf den zweiten? Das „Problem“ ist, dass beide Stumpfgleise zwei Ladestellen hintereinander haben. Ladestraße und Rampe

befinden sich am Ende des Güterschuppengleises. Wenn am Güterschuppen ein Wagen zum Be- oder Entladen steht und ein anderer Wagen an die Ladestraße gestellt oder von dort abgeholt werden muss, dann sind mehrere Rangierbewegungen nötig, bis alle Wagen sich dort befinden, wo sie hin sollen, an dieser oder jener Ladestelle oder im Zug.

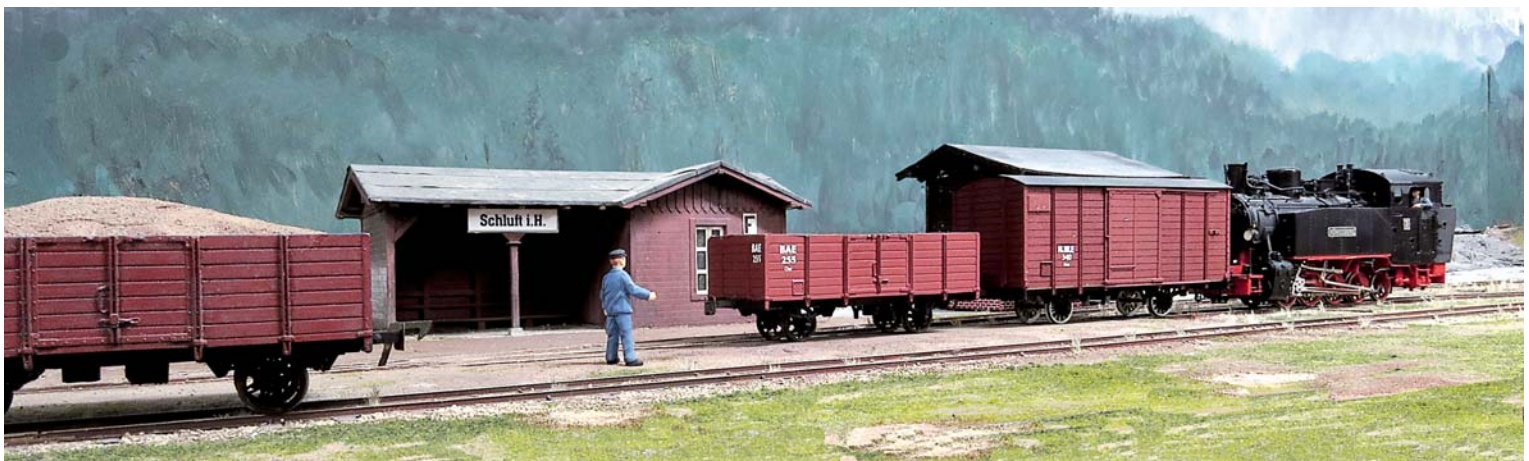
Wenn der Güterzug nach Sieber nun noch ein Schemelwagenpärchen mit langem Stammholz mitführt, das für das Siebertaler Sägewerk bestimmt ist, dann geht es erst richtig los. Dann muss nämlich als Erstes die Lok umlaufen, weil der Sägewerksanschluss „anders rum“ ist. So ein Pech aber auch!

Ganz alltägliche Problemchen

Und dann trifft sie, wenn sie das Schemelpärchen in den Anschluss drückt, auf die zwei mit Schnittholz beladenen Wagen, von denen sie den hinteren mit nach Sieber nehmen soll, den vorderen jedoch nicht. Und das Langholz muss an den Stammholzlagerplatz ganz am Ende des Anschlusses. Nein, ich mache das jetzt nicht vor, der Leser darf selber herausfinden, wie das geht. Besonders lustig wird es, wenn während des Rangiervorgangs auch noch ein Personenzug durchgelassen werden soll. Dann muss das Gleis 2 nämlich frei sein.

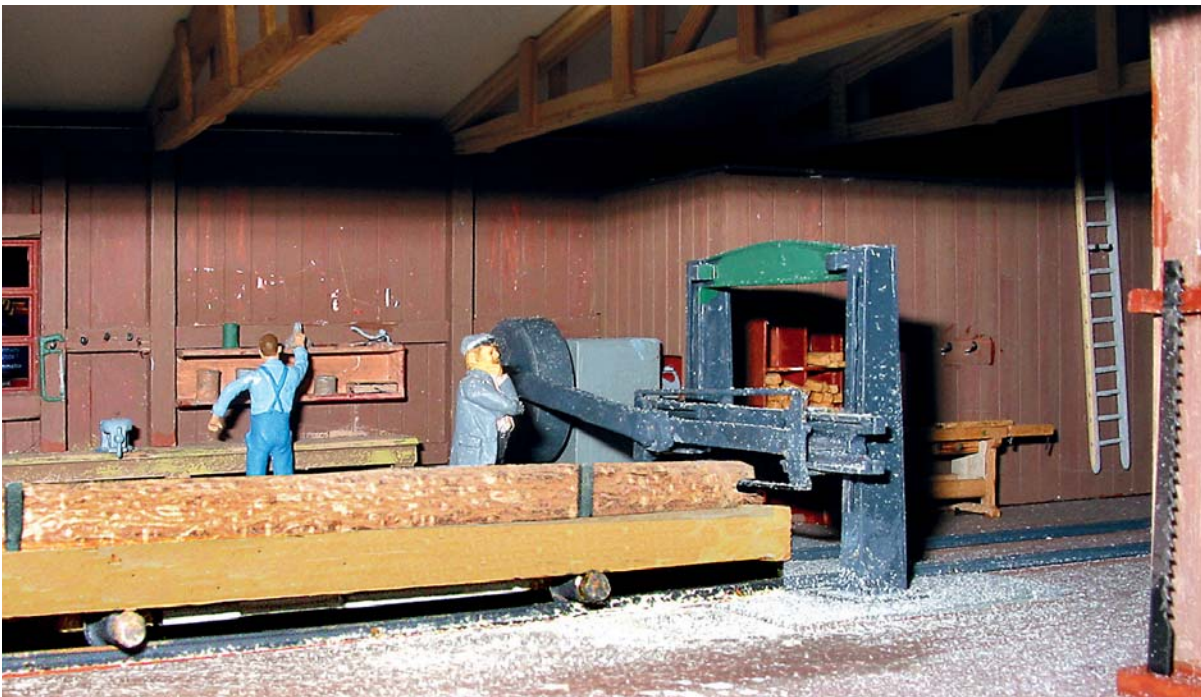
Tja, das sind die ganz alltäglichen Problemchen, mit denen sich das BAE-Fahrpersonal rumzuschlagen hat. Da ist noch nie jemandem langweilig geworden.

Im Kapitel 11 „Güterverkehr“ gibt es eine Reportage „Mit dem Ng 235 über den Oberharz“. Darin ist eine Rangierszene in Schlufft zu sehen, die zeigt, wie diese Probleme in der Praxis gelöst werden.





Am Sägewerk in Schluff steht ein Drehschemelpärchen zum Entladen, ein Wagen zum Beladen (der braune O-Wagen ganz rechts) und ein beladener zum Abholen, nämlich der grüne Bettgestellwagen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Auf jeden Fall hat der nächste Nahgüterzug hier einiges zu tun.



Das alte hölzerne Sägegatter ist 1905 durch das seinerzeit moderne Horizontalgatter der Fa. Mayer, Böblingen, ersetzt worden. Seit 1925 wird es statt mit Wasserkraft mit Elektrizität angetrieben. Hinter dem Gattergestell das Klotzregal mit den Klötzen gegen das Klemmen des Sägeblattes.

Eine Hori soll es sein

Wie schon im Kapitel Konzeption erwähnt, gab/gibt es im Einzugsgebiet der BAE zahlreiche Sägewerke. Aber nur eins ist real dargestellt, das in Schluff. Es hat kein konkretes Vorbild, vereint aber in sich die Anmutung diverser Harzer Sägewerke.

Ein richtiges Vollgatter mit mehreren senkrecht laufenden Sägeblättern gibt es zwar in 1:22,5 als Bausatz, nichts dergleichen jedoch in 1:45. Und Schrumpfen geht leider (noch) nicht. Den Selbstbau eines solchen Gatters traute ich mir jedoch nicht

zu. Außerdem wäre das für ein hinterwäldlerisches Unternehmen wie das in Schluff eine Nummer zu groß. In diversen Freiluftmuseen (z. B. in Hagen, s. S. 284) hatte ich aber so genannte Horizontalgatter kennengelernt, bei denen ein einziges Sägeblatt in einem einfachen, oft aus Holz konstruierten Gestell über ein Pleuel waagerecht hin und her bewegt wird. Im Internet fand ich eine Bauskizze für ein Horizontalgatter aus Eisenguss, das ich aus Polystyrol nachbauen konnte. Ein Getriebemotor aus der Ramschkiste treibt das Pleuel mit einem vorbildmäßigen Geräusch an.

Ursprüngliche Planung für Sieber: Der Bahnhof Sieber Nord soll voll ausgestaltet im Anlagenvorraum gegenüber dem (ungestalteten) Fiddleyard Braunlage gebaut werden und ein Bw erhalten. Um eine ausreichende Umsetzlänge und ein paar Abstellgleise zu erhalten, ist eine Überbrückung des Zugangs zur Kellertreppe nötig. Der Fiddleyard Sieber Reichsbahn (Sir) kam in einem zweiten Planungsschritt hinzu.



Sieber

Wir haben gesehen, welche Entwicklung die Gleispläne von Oderteich und Sonnenberg gemacht haben. Gerade bei Letzterem war das ganz schön kompliziert. Aber das ist noch gar nichts gegen das, was der Gleisplan von Sieber durchgemacht hat. Nur war ich hier schlauer und habe mit der Gleisverlegung erst begonnen, als die definitive Lage sicher war.

Fiddlen oder nicht fiddlen, das ist hier die Frage

Braunlage war als fertiger Fiddleyard von der BAE II übernommen und unverändert eingebaut worden. Braunlage musste und *muss* Fiddleyard sein, andernfalls hätte ich den realen Bahnhof Braunlage der Südharzbahn inklusive riesigem EG, Lokschuppen und Hauptwerkstatt nachbauen müssen – ein Ding der Unmöglichkeit.

In Sieber lagen die Dinge anders. Im realen Ort Sieber hat es nie einen Bahnhof gegeben; ich war

Hier ist der definitive Gleisplan der Bahnhofseinfahrt Sieber schon zu erkennen. OOK nagelt gerade die Einfahrweiche. Über die Kreuzung geht es ins BW, aber nur von Gleis 3 aus. Eine zweite Bw-Zufahrt von Gleis 1 aus entwickelt sich links im Vordergrund. Zwischen der Lok und dem provisorischen Prellbock soll die Drehscheibe hin.



also frei, einen zu erfinden und zwar so, wie ich ihn brauchte. Damit war Sieber ein eindeutiger Kandidat für einen richtig ausgestalteten und funktionalen Bahnhof. Kein sperrholzwüster Fiddleyard also, sondern richtig mit Hochbauten, Schotter, Vegetation und allen Details.

Und wo geht's in die große weite Welt?

So verlockend die Möglichkeit ist, an dieser Stelle einen richtig schmucken Endbahnhof mit allen Schikanen inklusive Bw zu bauen, so gibt es doch einen gewichtigen Nachteil. Wenn Warenströme nicht über Sieber hinaus gehen können, wird die BAE zur Stichstrecke minderer Bedeutung. Es müsste also zumindest eine Umladung auf die Regelspur angedeutet werden und eine Umsteigemöglichkeit für Reisende. Aber wohin damit?

Ein Fiddleyard ist demnach konzeptionell gesehen die bessere Form eines Endbahnhofs, denn dort kann – virtuell – so ziemlich alles stattfinden, was man will und braucht.

Aber vielleicht kann man ja beides haben, einen ausgestalteten Endbahnhof *und* einen Fiddleyard. Ein Raumordnungsverfahren, das zwecks Anlage eines kleinen schmalen Fiddleyards im Waschkeller eingeleitet wurde, konnte zu einem positiven Abschluss geführt werden. Wunderbar!

Zu kurz, zu kurz!

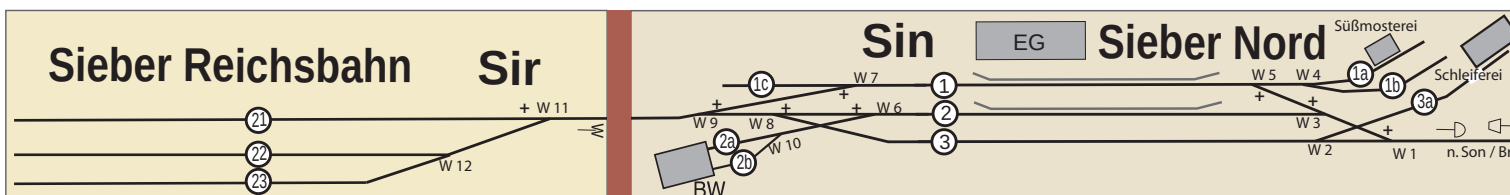
Das Hauptproblem war, dass der Bahnhof zwischen dem Loch in der Wand (Tunnel), durch das die Strecke aus dem Anlagenhauptraum kommt und dem freizuhaltenden Durchgang zur Kellertreppe zu kurz ist, um die erforderlichen Umsetzlängen zu erreichen. Daher entstand schon sehr früh die Idee, den erwähnten Durchgang mit einem mobilen Anlagenstück zu überbrücken: hochklappbar, runterklappbar, wegdrehbar, aushebbar, was auch immer. Zur Realisierung der Fiddleyard-Idee war das sogar unabdingbar.

Bw unterm Treppenabsatz

Während die meisten Modellbahner, wie man so hört, ein ordentliches Bahnbetriebswerk ganz oben auf der Wunschliste haben, war mir das bisher nie wichtig genug, um dafür Platz herzugeben, den zahlende Bahnkunden einnehmen könnten. Deshalb hatte ich auch bis einschließlich BAE II nie eine Anlage mit BW besessen. Komische Leute gibt's, nicht wahr?

Jetzt aber wurde mir der Platz für ein Bw geradezu auf goldenem Teller präsentiert: unter dem Treppenabsatz gab es einen ca. 105 x 55 cm großen Raum, der nach Nutzung schrie.

Also diesmal tatsächlich ein Bw, und zwar mit Drehscheibe, oho! Wenn schon denn schon. Die Drehscheibe brauchte ich übrigens nicht selber zu bauen, Peco hat eine simple Oe-Drehscheibe im Programm,



BAE-Mitstreiter Martin ist doch glatt aus (dem realen) Braunlage gekommen, um in Sieber auf dem klappbaren Teil Schwellen für ein Stumpfgleis aufzukleben.

die musste ich nur auf 0m umspuren. Ein Ringlokschuppen wäre allerdings ein wenig zu üppig.

Im Leben, im Leben, geht manchmal was daneben

Die Drehscheibe wurde tatsächlich eingebaut, dann wurde versucht, einen elektrischen Antrieb mit einem Getriebemotor zu installieren. Um es gleich zu sagen: es klappte nicht. Mehrere Antriebsvarianten funktionierten so lange gut, bis eine der schweren Fünfkuppler auf die Scheibe fuhr, dann war's vorbei. Also musste sie schlussendlich weichen und der Lokschuppen umziehen. Jenseits der Klappbrücke, wo eigentlich eine Bahnmeisterei hin sollte, fand das Bw einen neuen Platz, wo es ohne Drehscheibe erreicht werden kann. Falls jemand jetzt stutzig geworden sein sollte: Die Loks werden zur Rückfahrt nicht gedreht, das Drehen wäre am alten Platz nur zum Erreichen des Schuppens nötig gewesen.

Wie man im Gesamtplan Sieber auf der Vorseite oben links sehen kann, beschreibt der hintere Bahnhofskopf über die Klappbrücke hinweg einen mehrgleisigen 90°-Bogen. Und genau dort mussten die meisten Weichen gebaut werden, alles Bogenweichen, wie man sich denken kann.

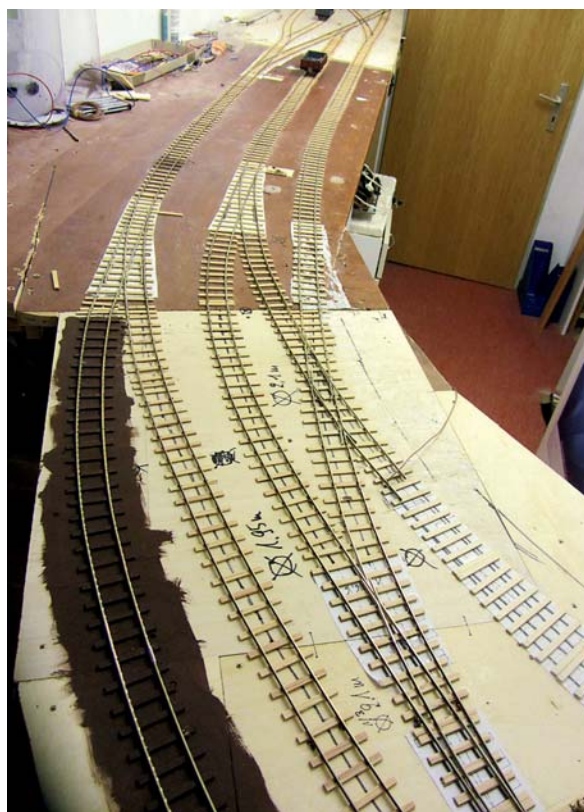
Nicht mit dem Kopf durch die Wand

Noch während des Schienennagelns auf der Klappbrücke wurden mit dem Schlagbohrer mit langen Mauerdurchbruchbohrern an die fünfzig Löcher durch die Wand zum Waschkeller gebohrt und dann ein rechteckiges Loch als Durchfahrt ausgeschlagen. Der Fiddleyard wurde in bewährter Manier aus Schrankteilen aus dem Sperrmüll aufgebaut, oben drauf kam noch eine 8-mm-Sperrholzplatte, da die Schienen direkt auf das Planum genagelt werden sollten, das geht in Sperrholz allemal viel besser als in hart beschichtete Spanplatte.

Ruckzuck waren die drei Gleise fertig, eins für Personenzüge und zwei für Güterzüge. Dies war nun der virtuelle Übergabebahnhof zur Deutschen Reichsbahn und bekam daher betrieblich die Bezeichnung Sieber Reichsbahn.

Damit war Sieber ein Doppelbahnhof, und wie das betrieblich inklusive Bahnbetriebswerk zu händeln war, das musste erst noch geklärt oder besser erfahren werden. Im Betriebskapitel werde ich darauf noch zu sprechen kommen.

Nachdem sich BAE-Mitstreiter Wolfgang (unten) lange Zeit mit der Gleisverlegung im geplanten Bw beschäftigt hat, musste dieses leider doch umziehen, da die vorgesehene Drehscheibe nicht zum korrekten Funktionieren zu kriegen war. So kommt es doch noch zu neuen Bahnkunden in dieser Ecke. Der Plan oben gibt die heutige Realität wieder.



Weitgehend fertiggestellt zeigt sich hier das Gleisbild von Sieber Nord, im Vordergrund die Gleise auf dem abklappbaren Teil. Bis hier alles geschottert und ausgestaltet ist, wird aber noch einige Zeit vergehen.

Das ist doch ... also das ist doch ..., klar, das ist das EG von Hasselfelde an der Selketalbahn. Kennt man doch. Stimmt im Prinzip. Es fehlen die beiden Anbauten am rechten und linken Ende. Die ergaben in dieser Situation keinen Sinn; Genauer es dazu im Text. Das Häuschen rechts ist definitiv nicht der Abort, sondern enthält ein Kurbelstellwerk. Das Vorbild steht noch heute am Bf Eisfelder Talmühle der Harzquerbahn.



Aus einem Kartonbausatz, den OOK von der BAE-Truppe zu einem halbrunden Geburtstag bekam, baute Dieter aus dem – ach das wissen Sie ja schon – dieses stattliche, gar nicht pappig wirkende Empfangsgebäude. Die Schilder und die Ausstattungsteile fügte der Beschenkte dann selber hinzu. Der Aushangfahrplan gibt die Realität wieder. Genau diese acht Personenzüge werden im Laufe eines Betriebstages hier abfahren.



Der Fiddleyard Sieber Reichsbahn hat drei Gleise zum Aufstellen der hier abgehenden Züge und bekommt noch Abstellböden für nicht benötigte Wagen. Eine Umsetzungsmöglichkeit ist hier nicht vorhanden. Die Züge müssen in einer Richtung geschoben werden, in welcher, hängt vom jeweiligen Fahrplan ab.



Gelb ist geil

Irgendjemand hatte entdeckt, dass eine Firma namens MaKaMo in Magdeburg einen Kartonbausatz des Empfangsgebäudes von Hasselfelde an den Harzer Schmalspurbahnen herstellt. In H0 natürlich, was sonst! Da aber ein markanter Geburtstag des OBL der BAE nahte, kamen die BAE-Clubmitglieder auf die Idee, dass dieses bekannte und eindrucksvolle EG ein passendes Geschenk für OOK sein könnte und fragten in Magdeburg an, ob nicht auch eine Variante in 1:45 machbar wäre. MaKaMo-Boss Walfried

Fehse fand die Idee gut und setzte sie sofort um. Nun war und ist OOK ja mit Arbeiten an der BAE immer gut ausgelastet, daher gewann man den Stargebäudebauer der BAE namens Dieter dafür, das EG fertig zu bauen. Machte er nur zu gerne. Allerdings leimte er nicht nur die Kartonteile zusammen, sondern hinterfüllte alles mit Sperrholz und baute ein richtig stabiles Gebäude, dem man die Herkunft aus einem Kartonbausatz nicht mehr ansieht.

In den Dreißigern war das EG vermutlich nicht so quietschgelb, aber wer weiß das schon so genau? Die ganze BAE-Belegschaft fand das Gelb dieses EG jedenfalls passend, und so blieb es bei dieser leicht schrillen Farbe. Dem OBL gefällt sie auch.

Auch nicht faul

In der Zwischenzeit lag OOK auch nicht faul auf der Couch, sondern baute sowohl die alte Schleiferei von Sieber, die er in seinem Blauen Buch vorgestellt hatte, als auch eine Obstmosterei aus Resten von Addie-Bausätzen, beides gute Bahnkunden im neuen „Gewerbegebiet“ von Sieber an der Stelle, wo ursprünglich das BW hin sollte. Die Schleiferei ist ein zwar schlichtes aber schon von der Größe her eindruckliches Bauwerk.

Vielleicht wollen einige Leser wissen, was so eine Schleiferei eigentlich schleift. Gute Frage. Im Gegensatz zu den Schleifkotten etwa im Bergischen, die Messer und Äxte schliffen, wird hier Holz ganz fein zerschliffen. Dieser Holzschliff ist dann das Ausgangsmaterial für die Zellulosegewinnung und letztlich der Papierherstellung. Die Schleiferei in Sieber Nord bekommt also Kurzholz aus dem Oberharz



Dieses Gebäude sollte Lesern meines Blauen Anlagenplanungsbuches bekannt vorkommen: Es ist die alte Schleiferei oberhalb von Sieber, die im Blauen Buch in einem Anlagenplan „Siebertalbahn“ eine wichtige Rolle spielt. Da die BAE ebenfalls bis Sieber fährt, soll dieses Ident-Bauwerk par excellence auch hier zu sehen sein.

und verfrachtet Holzschliff, das an die Papierfabrik in Herzberg und andere geliefert wird.

Obstsäfte für die Harzer

Die Fruchtsaftkellerei ist auch kein schlechter Bahnkunde. Für Wagenladungen langt es selten, aber da sie praktisch die gesamte Gastronomie im Oberharz mit Säften beliefert, muss der Stückgutkurswagen hier täglich Station machen. Das ist immer eine hübsche extra Rangiererei. Die Rohware hingegen, das Obst also, wird von den Bauern aus der Gegend zwischen Herzberg und dem Rotenberg per Fuhrwerk angeliefert, so zu lesen in der Festschrift zum fünfzigjährigen Bestehen der Kellerei.

Nun hat die Schleiferei einen guten Platz an der Stelle der nicht funktionierenden Drehscheibe gefunden zusammen mit der kleinen Mosterei, die gut läuft und trotz ihrer Kleinheit kein Saftladen ist. Ein Dutzend Kisten Saft sind jeden Morgen abzufahren, sodass es lohnt, den Stückgutkurswagen hier zwischen ein paar Rangierbewegungen abzustellen.





Wenn man einmal so eine richtige Detailorgie veranstalten will, kann man einen Müllplatz nachgestalten, einen Schrebergarten mit tausend Blüten bestücken oder einen Marktplatz mit Dutzenden von Ständen voller Obst und Gemüse aufbauen. Man kann aber auch ganz und gar beim Bahnthema bleiben und sich mal bei einer Bahnmeisterei umschauen, was da so alles an Material und Gerät herumliegt und steht. Die BAE-Macher haben sich bei den Bahnmeistereien im Harz und bei anderen Kleinbahnen umgeschaut und dann versucht, all diese Dinge, die dort zu finden sind, zu kaufen (sofern möglich), herzustellen oder zu basteln.



Die Gesamtausbeute kommt der BAE-Bahnmeisterei in Sieber voll zugute. Vor dem BM-Gebäude, das ein Modell der so genannten Feldschmiede der Bahnmeisterei Gernode ist, findet man Schienenprofile, Schwellen, Laschen, Schienenunterlegplatten, Weichenhebel, ein komplettes Herzstück, eine Schwungramme und eine Gleiswinde, Spannwerksteile, Isolatoren, Stopfhacken und Schienenzangen, einen Schweißwagen mit Gasflaschen, Amboss und Schmiedehammer, Werkzeugkisten, eine Sänfte zum Tragen von Schienenschrauben und noch einigen Kleinkram mehr. Wer sucht, der findet. Foto: Jürgen Hans

Der Schweißwagen (Weinert), die Gleiswinde (aus Frankreich) und die Stopfhacke sind gekaufte Ausstattungsteile, das Plattenherzstück (Henke) auch, aber die Schwungramme, die Schienenzangen und das zugehörige Gestell sind made by BAE.



Der Anfangsimpuls, der letztlich zur Detailorgie Bahnmeisterei führte, war dieses Bild der Feldschmiede der Bahnmeisterei Gernrode, aufgenommen von Horst Kaiser. So ein Chaos wollte die BAE auch!



Solche „Sänften“ benutzen die Rottenarbeiter, um zu zweit Schienenplatten und -laschen an die Stelle zu tragen, wo sie benötigt wurden.

BM und Bw

Zwischen diesem kleinen Gewerbegebiet und dem Bahnhofsgelände von Sieber hat die BAE-Bahnmeisterei einen stimmigen Platz gefunden, eine Einrichtung, ohne die keine Eisenbahn funktionieren kann, die aber doch äußerst selten auf Anlagen zu sehen ist. Dabei ist so eine Bahnmeisterei ein wunderbarer Vorwand für exzessive Detaillierung. Ursprünglich war auch auf der BAE keine „richtige“ Bahnmeisterei geplant.

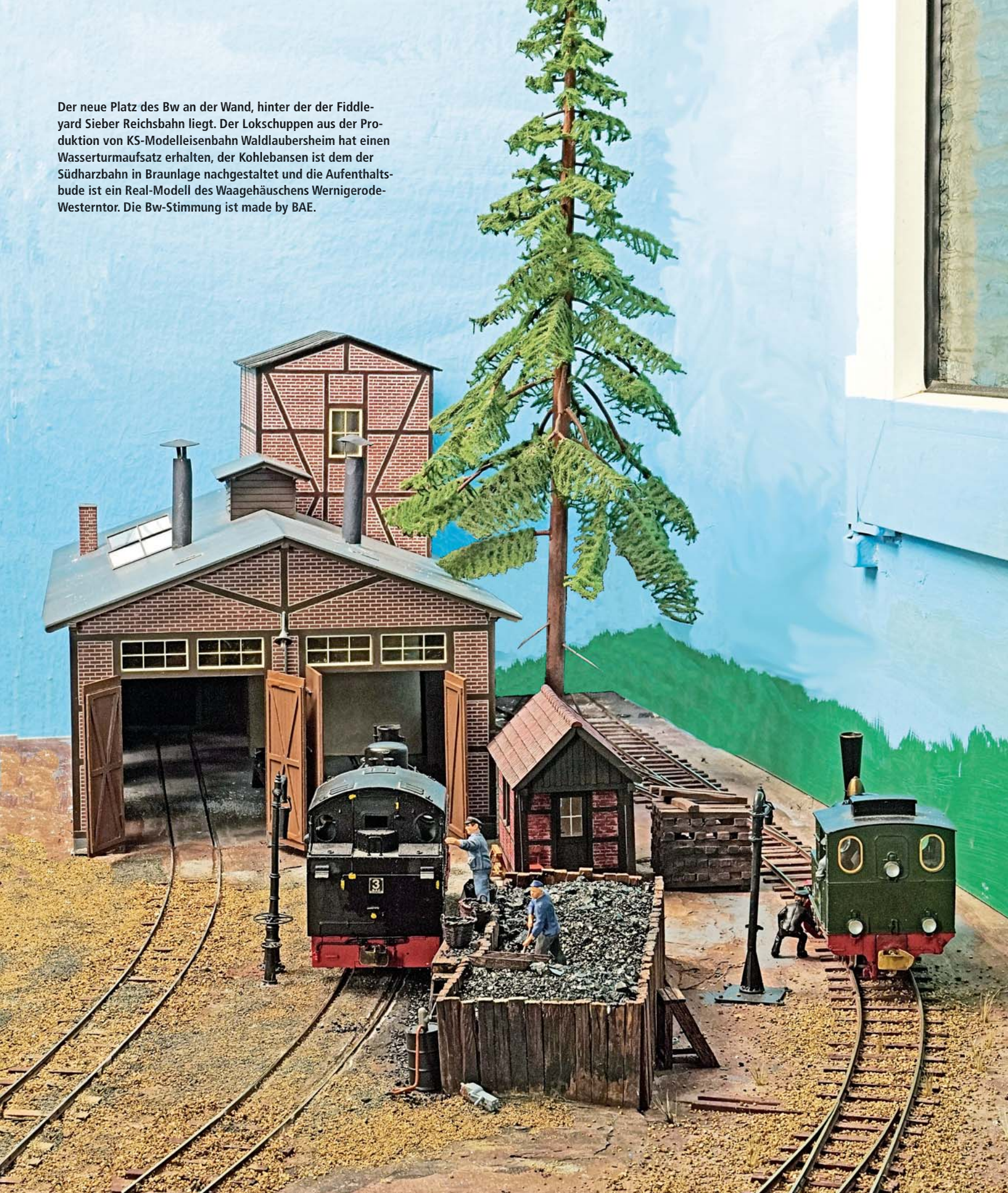
Aber da kam eins der BAE-Clubmitglieder eines Tages mit einem Modell der Gernröder Feldschmiede an und fragte: Wohin damit? Und fast gleichzeitig tauchten Fotos von dem Lagerplatz vor dieser Feldschmie-

de im Harzbahnforum auf (Abb. links oben). Von da an war das ein Selbstläufer. Alle brachten Ideen und Bastelenergie ein, was da so vor eine Modell-BM gehört. Das Ergebnis ist oben und auf der vorherigen Doppelseite zu sehen.

Ein Bw hingegen ist auf Modellbahnen Standard, ein Muss. Für OOK war es eher ein „nice to have“, was nicht heißt, dass er sich bei der Gestaltung des Bw Sieber keine Mühe gab. Noch wichtiger als das Aussehen ist die Funktion. Die in Sieber beginnenden Züge bekommen ihre Lok stets aus diesem Bw. Und dort enden sie auch nach getaner Arbeit. Wie im richtigen Leben.

Übrigens: Die Betriebsstellen der unteren Ebene finden sich im Kapitel 9.2.

Der neue Platz des Bw an der Wand, hinter der der Fiddle-
yard Sieber Reichsbahn liegt. Der Lokschuppen aus der Pro-
duktion von KS-Modelleisenbahn Waldlaubersheim hat einen
Wasserturmaufsatz erhalten, der Kohlebansen ist dem der
Südharzbahn in Braunlage nachgestaltet und die Aufenthalts-
bude ist ein Real-Modell des Waagehäuschens Wernigerode-
Westerntor. Die Bw-Stimmung ist made by BAE.



Schwerspat aus dem Berg übern Berg – eine Hommage an die Barytbahn

Die Grubenbahn der HBI

Als Fünfzehn- bis Einundzwanzigjähriger wohnte ich in Bad Lauterberg und erlebte tagtäglich die 75cm-spurige Grubenbahn der Deutschen Baryt-Industrie. Ich war mit dem Dampflokpersonal befreundet und konnte häufiger auf der Lok mitfahren. Dieser Bahn musste ich unbedingt ein Denkmal setzen.

Gerade hat der kleine Zweikuppler der Grubenbahn die drei mit Schwerspat beladenen Wagen bis zum Scheitelpunkt der Strecke hinaufgeschleppt. Nun geht es waagrecht durch den Tunnel und anschließend mit steilen 45 % hinab nach Oderteich.

Die Barytbahn wäre eigentlich ein gutes Vorbild für eine eigenständige Anlage und ließe sich sogar einigermaßen komplett darstellen. Denn außer dem Werk in Bad Lauterberg gab es nur die beiden Bergwerke Hoher Trost und Wolkenhügel im Krummen Luttertal in den dichten Wäldern zwischen Bad Lauterberg, Sieber und St. Andreasberg. Und die ganze Herrlichkeit war gerade mal sechs Kilometer lang.

Nun habe ich ja in einem anderen Kapitel lang und breit dargestellt, warum ich die BAE baue und wo ich sie situiert habe und warum gerade dort. Eine Umsetzung der Grubenbahn allein hätte nicht alle meine Ambitionen erfüllen können. Daher musste sie es sich gefallen lassen, lediglich

als Anschlussbahn zur BAE dargestellt zu werden. Insofern ist meine Grubenbahn zwar nach dem Vorbild der Barytbahn konzipiert, jedoch keine Modellumsetzung derselben.

Das fängt mit der Spurweite an. Natürlich hatte ich überlegt, die Grubenbahn korrekt in Oe zu bauen, was es mir erlaubt hätte, die netten Magic-Train-Lokomotiven so zu übernehmen, wie sie waren. Am Anschlussbahnhof hätten die Grubenbahnwaggons auf eine Sturzbühne geschoben werden können, von der das Erz dann in die meterspurigen BAE-Wagen gekippt worden wäre. So war es ja auch in Bad Lauterberg. Aber ich habe mich anders entschieden und die Grubenbahn ebenfalls in Om, also Meterspur, gebaut. Das hat mehrere Gründe.

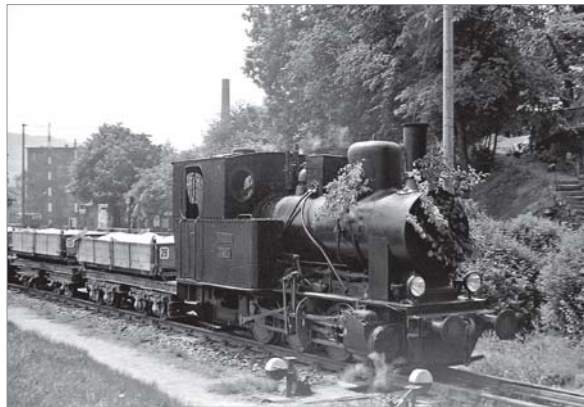


Oe oder Om, das ist hier die Frage

Bei gleicher Spurweite können die von der Grube kommenden Erzwagen auf die BAE übergehen. Dort können sie entweder in die regulären Nahgüterzüge einrangiert oder – ausreichend große Tagesförderung vorausgesetzt – zu Ganzzügen zusammengestellt werden. Das ist wesentlich mehr „Action“ als nur die Wagen auf die Stürzbühne zu drücken und von dort wieder abzuholen.

Außerdem kann die Lok der Anschlussbahn bei Bedarf bei der BAE aushelfen – oder umgekehrt. An die Möglichkeit, Personenwagen zum Transport der Bergarbeiter als Kurswagen durchlaufen zu lassen, hatte ich bei der Spurweitenentscheidung noch gar nicht gedacht. Aber im Nachhinein erwies sich das als gute, betrieblich interessante Idee.

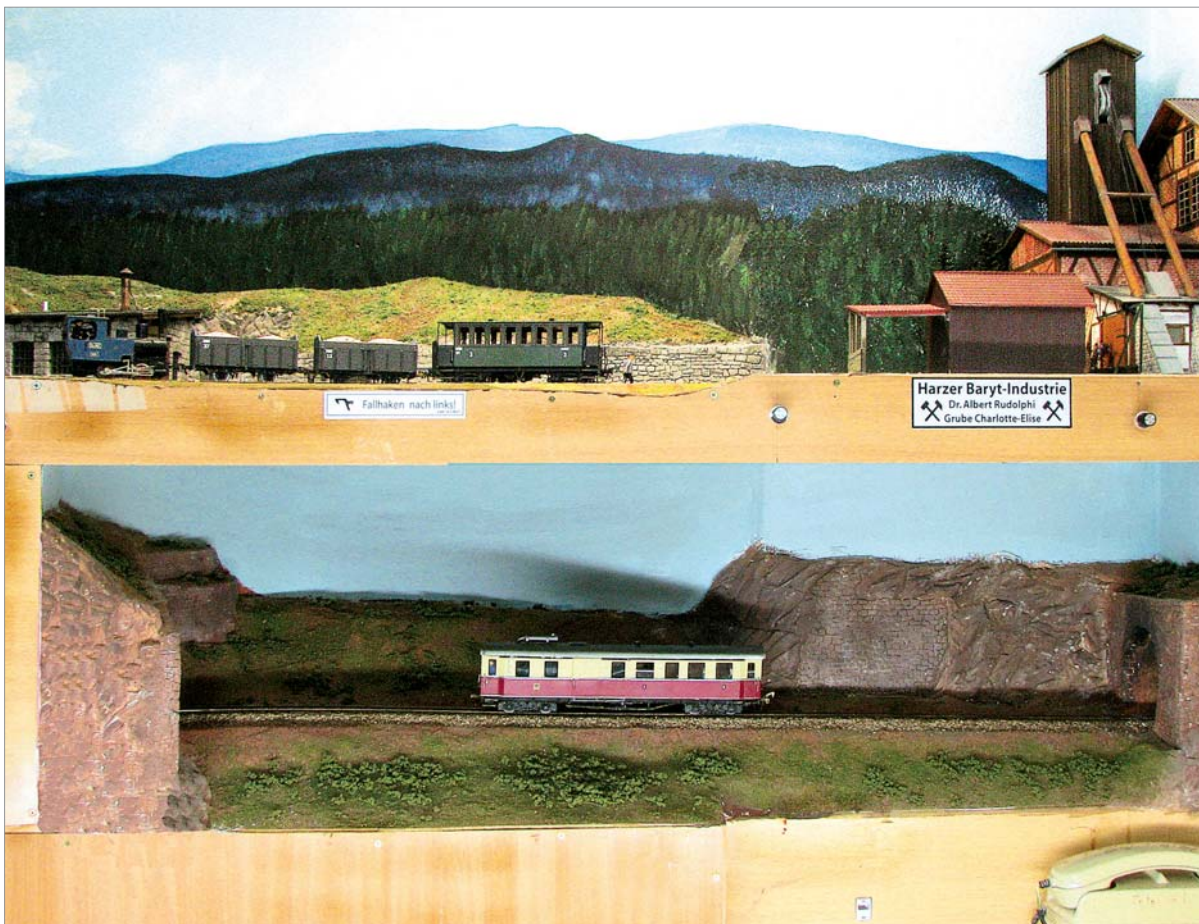
Die Barytbahn transportierte – der Name sagt es schon – Baryt. Das ist eines der schwersten Minerale, das es gibt und heißt chemisch Bariumsulfat (BaSO_4). Schwerspat ist eher ein Spitzname. Ob es da, wo ich meine Grube Charlotte-Elise platziert habe, nämlich nördlich des Oderteichs, auch Barytlagerstätten gibt oder gab, entzieht sich meiner Kenntnis, vermutlich eher nicht, sonst wüsste ich es. Insofern habe ich die Geologie des Harzes ein wenig zu meinen Gunsten manipuliert.



Ideeelles Vorbild der HBI-Grubenbahn ist die Grubenbahn der Deutschen Baryt-Industrie in Bad Lauterberg. Und die hatte 750 mm Spurweite. Foto aus Harzer Schmalspur-Spezialitäten Bd. II

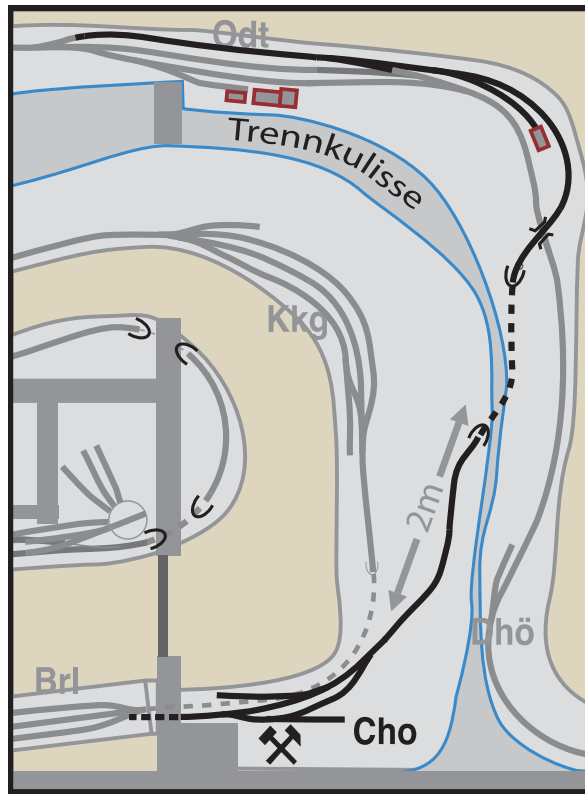
Andere Spur, andere Gegend, da konnte das halt nicht mehr die Lauterberger Barytbahn sein. Ich erfand eine neue Grube, eine neue Grubengesellschaft und die dazugehörige Grubenbahn. Statt „Deutsche Baryt-Industrie Dr. Rudolf Alberti“ heißt es bei mir „Harzer Baryt-Industrie Dr. Albert Rudolphi“. Auch eine Art prototype-freelancing.

Erinnern wir uns kurz an die Grubenbahn auf der BAE II. Dort zweigte sie in Sonnenberg von der BAE ab und verlief im Zick-Zack bis zum Bergwerk. Dabei blieb sie immer in unmittelbarer Nähe des

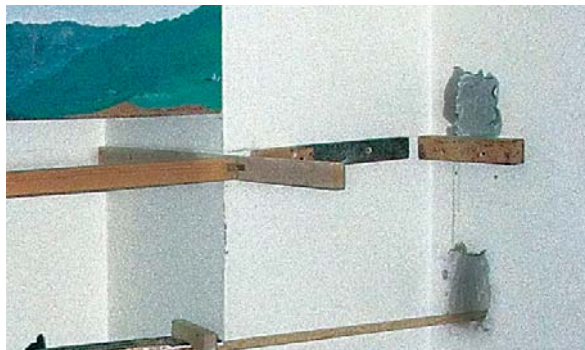


Zwischen dem Wurmbergtunnel I (rechts) und dem Wurmbergtunnel II steigt die Hauptstrecke der BAE nach links in Richtung Königskrug. Genau darüber installierte ich ca. 25 cm höher das Planum für die Schwerspatgrube Charlotte-Elise. Unter der Planumsplatte befindet sich hinter der Verkleidung eine Leuchtstofflampe zur Beleuchtung der unteren Etage. Es ist dies die einzige Stelle auf der ganzen Anlage, wo zwei übereinander liegende Ebenen zugleich sichtbar sind.

Dieser Ausschnitt aus dem BAE-Anlagengleisplan zeigt die Grubenbahn in schwarz ausgezogener Linie, die BAE-Strecken in grau. In Oderteich gehören die Gleise 3 und 3a (letzteres mit dem Lokschuppen) zur Grubenbahn. Gut erkennbar, dass die Grubenbahn die doppelte Hintergrundkulissee in einem Tunnel durchfährt. Welche Konsequenzen das hat, wird im Text erläutert.



Ganz am Anfang des Baus der BAE III gab es diese zwei Löcher in der Wand, durch das untere sollte von rechts die BAE aus dem Fiddleyard Braunlage kommen, durch das obere die Grubenbahn in den Ladebunker fahren.



Bahnhof Sonnenberg. Das hatte zum einen den Nachteil, dass der Grubenzug nicht wirklich *weg* fuhr, und zum anderen den, dass der Bahnhof Sonnenberg total überlastet war. Beides sollte nun anders werden.

Mehr Probleme trotz mehr Platz

Das Mehr an Platz bei der BAE III sollte auch der Grubenbahn zugute kommen. Auch sie sollte zwischen Bergwerk und Anschlussbahnhof ordentliche Entfernungen zurück legen. Während ich den prinzipiellen Plan für die BAE III-Hauptebene relativ schnell entwickeln konnte, habe ich lange gerätselt, wo denn die Grubenbahn entlang fahren sollte, vor allen Dingen, wo ich das Bergwerk selber inklusive Gleisanlagen unterbringen könnte. Die gesamte Hauptebene war ja schon vollgeplant.

Unter die Hauptebene? Da sollte irgendwann einmal die Andreasberger Strecke gebaut werden, wie genau, wusste ich zu der Zeit ebenfalls nicht. Da unten auch noch das Bergwerk mit unterzubringen, wäre sicher irgendwie möglich, aber so richtig gefallen konnte mir die Vorstellung nicht.

Dann kam mir der rettende Gedanke: Wenn schon nicht nach unten ausweichen, dann doch vielleicht nach oben?

Damit war neue Denkfreiheit geschaffen, und ich entdeckte das Stück zwischen den Wurmbergtunneln I und II als doppelstockverdächtig. Leider verengt an der Stelle der Hauptschornstein des Hauses die Anlagentiefe zum Teil erheblich (in der unteren Abb. links ist das gut zu sehen), dennoch beschloss ich, in jener Ecke die Grube Charlotte-Elise zu platzieren.

Gesagt – getan

Die Hauptstreckentrasse liegt an der Stelle ca. 150 cm über dem Fußboden, das Planum für die Bergwerksanlagen setzte ich knapp fünfundzwanzig Zentimeter höher. Damit man das noch bedienen kann, wurde an der Stelle ein Podest von ca. 20cm Höhe vorgesehen. Damit war das Ende der Grubenbahn situiert, fehlte noch der Anfang und alles dazwischen.

Schauspieler geht ab durch Kulisse

Die Grubenbahn sollte ja, wie schon erwähnt, diesmal nicht, wie bei der BAE II, wie die Andreasberger Strecke in Sonnenberg abzweigen, sondern in Oderteich. Über das Problem, eine abzweigende Strecke, die nicht im Untergrund verschwindet, mit dem Prinzip der absoluten Nähe (PAN) zu verheiraten, habe ich schon in einem früheren Kapitel gesprochen. Jetzt stand ich vor eben diesem. Dann kam ich auf die Idee, die Strecke doch abtauchen zu lassen, aber nicht in den Untergrund, sondern durch die Trennkulisse. Das wäre in der These von Frank Ellison, dass die Anlage eine Bühne ist, auf der das Stück Bahnbetrieb aufgeführt wird (vgl. Kapitel „Prägungen“ S. 14) als verschwände der Darsteller, also der Zug, durch die Kulisse von der Bühne, in allen Theatern ein alltäglicher Vorgang. Weniger alltäglich wäre im Theater, wenn besagter Schauspieler auf der anderen Seite der Kulisse herauskommt und eine neue Bühne betritt. Darüber gleich mehr.

Ich wollte die Grubenbahn aus dem hintersten Gleis von Oderteich abzweigen und möglichst schnell durch einen Tunnel die Kulisse durchqueren lassen. Aus den Augen, zwar nicht aus dem Sinn, aber weg.

Nachdem ich die Ausfädelung so wie in dem Plan-ausschnitt auf der nächsten Seite gezeichnet hatte, schaute ich mir das nachdenklich an und merkte, dass mich etwas störte. Dann wurde mir klar, was es war: Das wäre eine Wiederholung eines mega-schweren Designfehlers von der BAE II gewesen.

Schwerer Designfehler – nicht noch einmal!

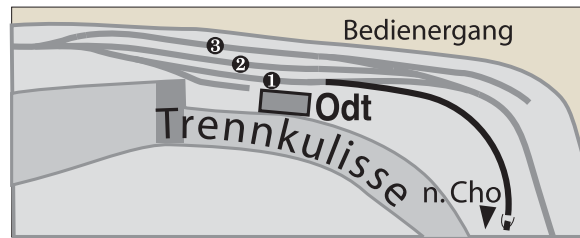
Dort hatte ich die Grubenbahn ebenfalls von Gleis 1 aus, diesmal in Sonnenberg, erschlossen. Das war aber auch das Gleis, das unmittelbar am Empfangsgebäude lag, auch wenn dieses EG bis zum Ende virtuell blieb. Und um dieses Gleis, das dringend für die Personenzüge gebraucht wurde, rangelten sich die Rangierabteilungen, die die Spatzüge bildeten und zerlegen sollten. Das wurde so schlimm, dass wir schließlich auf die Idee kamen, den ganzen Bahnhof einfach „umzudrehen“, also das vorderste Gleis an der Anlagenkante zu Gleis 1 mit Hausbahnsteig zu erklären. Wenn das EG eh virtuell war, dann konnte es auch genauso gut im Bedienergang „stehen“. Von dieser Entscheidung ab funktionierte der Bahnhof wesentlich besser.

Diesen bei der BAE II gemachten (und erkannten) Fehler wollte ich auf keinen Fall wiederholen und beschloss daher, die Grubenbahn in Oderteich von Gleis 3 auszufädeln (s. Plan oben rechts). Dieses Gleis würde die Grubenbahn ganz für sich allein haben, und die BAE hätte die Gleise 1 und 2 frei für Zugkreuzungen.



Rauf und runter nach Charlotte-Elise

Das war eine Entscheidung mit weitreichenden Folgen, von denen ich nicht sogleich alle übersehen konnte. Da die Strecke ja weiterhin durch die Trennkulisse verschwinden sollte, musste die Hauptstrecke gekreuzt werden, aber natürlich nicht niveaugleich, sondern mit einer Brücke. Ich ließ (immer noch am Bildschirm) die Grubenbahn vom Bahnhofsende ab mit 45 % steigen und die Hauptstrecke Richtung Sonnenberg leicht fallen. Schon nach zwei Metern errechnete ich eine Höhendifferenz von 12 cm, die ausreichten, um die Hauptbahnzüge unter einer wie auch immer gearteten Brücke hindurchfahren zu lassen. Wie diese Brücke einmal aussehen sollte, darüber machte ich mir zu dem Zeitpunkt noch keine Gedanken. Wie schrieb ich doch schon ein paar Absätze weiter oben: Kommt Zeit, kommt Rat. Das Einzige, was ich schon wusste war, dass es keine Untergurtbrücke sein durfte.

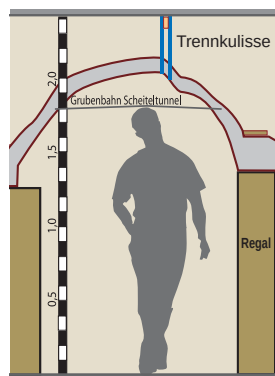


Ursprünglich sollte die Grubenbahn aus dem hintersten Gleis ausgefädelt werden, um dann direkt auf die Hintergrundkulisse zuzustreben, die sie durchqueren sollte. Im Text wird erläutert, wieso ich es stattdessen so machte, wie in der Abb. auf der linken Seite zu sehen.

Nun sollte ja die Grubenbahn nicht einfach nur durch die Kulisse verschwinden und in einem Fiddleyard enden. Ganz im Gegenteil, sie sollte die Trennkulisse durchfahren und auf der anderen Seite wieder ans Licht kommen um sich dann bis zum Bergwerk durchzuschlängeln, das, wie berichtet, einen Platz unmittelbar neben der Durchgangstür vom Vorraum bekommen würde. Das ergab summa summarum eine Streckenlänge von ca. 9,5 m.

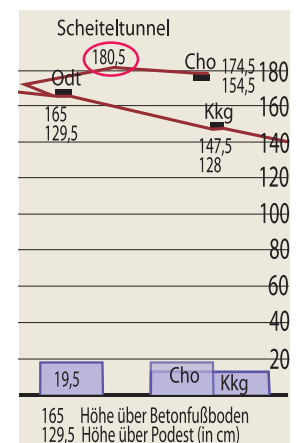
Geniestreich mit ungeahnten Nebenwirkungen

Jetzt gab es noch eins zu bedenken: die Trennkulisse zu durchfahren bedeutete auch, den Raum unter Tage zu durchqueren. Also musste die Strecke dort so hoch wie irgend möglich liegen, damit man noch einigermaßen aufrecht drunter durch gehen konnte. Durch die durchgehende Trassierung mit strammen 45% schaffte ich es, sie bis auf 180,5 cm, eine gute Mannesgröße, steigen zu lassen. Diesen Kulminationspunkt erreichte die Trasse genau in der Mitte des unter der Anlage geplanten Raumes und konnte dann wieder leicht fallen. Das Hauptproblem der Grubenbahntrassierung war damit gelöst, der Rest ergab sich fast von selbst. So war es mir also gelungen, zusätzlich zur BAE-Hauptstrecke die über neun Meter lange Grubenbahn auf höherer Ebene zu trassieren – und so wurde sie dann auch gebaut.



180,5 cm ist kein schlechter Wert für eine lichte Höhe, dennoch muss der Beispiel-BAE-Bahner den Kopf leicht zur Seite legen, um unter der Trasse hindurch zu kommen ohne sich den Kopf zu stoßen. Bei Ausfädelung der Strecke aus Gleis 1 (s. Abb. ganz oben), wäre der Scheiteltunnel unangenehme 5cm tiefer zu liegen gekommen.

Abb. ganz links: Während OOK Schwellen für den Einbau der DKW am Westende von Oderteich legt, ist Rainer damit am Streckenanfang der Grubenbahn schon fertig und nagelt bereits Schienen auf. Foto: Lars Vosteen



Der Scheiteltunnel der Grubenanschlussbahn liegt bei 180,5 cm über FO und quert den untertägigen Werkstattbereich. Danach fällt die Trasse sanft bis zur Grube.

Auf der Rückfahrt von der Grube Charlotte-Elise nach Oderteich zuckelt der „Mannschaftszug“ der Grubenbahn gerade an der Grubenholzladestelle vorbei und wird sogleich in den Scheiteltunnel einfahren. Eine Etage tiefer hat der von Braunlage kommende Triebwagen den Wurmbergtunnel II verlassen und läuft in wenigen Sekunden in Königskrug ein. In Oderteich werden sich beide Züge treffen.



aber dazu, dass zwischen Königskrug und dem Nordportal des Wurmbergtunnels II BAE Hauptstrecke und Grubenbahn übereinander verlaufen und gleichzeitig sichtbar sind. Genau besehen wird gegen den erwähnten Grundsatz nicht wirklich verstoßen, denn es ist ja nicht die gleiche Strecke. Andererseits kommt ein Bergmann, der in Braunlage wohnt und zur Arbeit nach Charlotte-Elise fährt, an dieser Stelle zweimal vorbei. Vermutlich zucken die meisten Leser mit der Schulter und sagen: Ja, und?

Prinzipien sind gut und wichtig, aber ...

Genauso mache ich es inzwischen auch und sage: Ja, und? Aber ich sprach ja von zwei konzeptionellen Grundsätzen. Der zweite besagt, dass ein Zug von seinem Ausgangspunkt bis zu seinem Ziel für den an der Anlagenkante stehenden beziehungsweise ihm folgenden Betrachter immer in die gleiche Richtung fährt, also zum Beispiel von Braunlage nach Sieber immer nach links. So beschrieben im Kapitel „Planung der BAE III“ auf S. 84.

Das ist nun bei der Grubenbahn wirklich anders. Wenn man in Charlotte-Elise losfährt, fährt der Zug nach links, so wie im Foto oben auf der oberen Etage sichtbar. Geht man nun, während der Zug im Scheiteltunnel Zeit schindet, um die große Anlagenzunge herum an das Westende von Oderteich, um diesen Zug wieder in Empfang zu nehmen, kommt er von links und fährt nach rechts. Und wieder höre ich: Ja, und? So ist das mit Prinzipien. Damit sollte man es so halten wie einst Konrad Adenauer mit den

Gesetzen: „Natürlich achte ich die Gesetze“, soll der Alte von Rhöndorf gesagt haben, „aber man darf mit den Gesetzen auch nicht zu pingelig sein.“

Damit ist nun gesagt, wieso die HBI-Grubenbahn so trassiert und gebaut wurde wie sie gebaut wurde, und wir können uns Details zuwenden: den Hochbauten und dem Betrieb.

Das Schwerspatbergwerk Charlotte-Elise

Bergwerke haben oft Namen, die dem nicht bergbaulich Gebildeten absonderlich vorkommen mögen: Wohlverwart, Hilfe Gottes, Unverhofft Glück, Wilde Frau, Gute Hoffnung und so weiter. Die Schwerspatgruben bei Bad Lauterberg, die ich noch in Betrieb erlebt habe, hießen Hoher Trost und Wolkenhügel*. Auch nicht schlecht, wie?

Aber es gab in fast allen Revieren auch Gruben, die nach Personen benannt waren, besonders gern nach Unternehmergattinnen und -töchtern. Bei den Lauterberger Schwerspatgruben im Luttertal waren das unter anderem die Gruben Johanne-Elise und Charlotte-Magdalena. Der Leser ahnt es schon: Aus diesen beiden Grubennamen entstand durch Kontamination der Name *Charlotte-Elise* für die Schwerspatgrube auf der BAE-Anlage. Bei der Gestaltung der Tagesanlagen (so nennt man

* Eine ausführliche Darstellung der Grubenbahn der Barytwerke findet sich in meinem Buch „Harzer Schmalspur-Spezialitäten“ Bd. II, erschienen bei Verlagsgruppe Bahn.



Viel kleiner als diese können Bergwerks-Tagesanlagen kaum sein. Versteckt in tiefen Wäldern in einem abseitigen Harztal lag die Grube Wolkenhügel der Deutschen Baryt-Industrie, ein geradezu ideales Vorbild für platzbeschränkte Modellbahner. In diesem Foto von Alfred Spühr zieht die Cn2-Lok Helene gerade eine beladene Wagengruppe aus dem Füllbunker. Foto aus Harzer Schmalspur-Spezialitäten Bd. II



Nicht im Harz, sondern daheim im Bayerischen Wald fernab der BAE baut BAE-Clubmitglied Dieter an den Tagesanlagen für Charlotte-Elise. Die Stirnwand des Zechengebäudes ist noch ein aufgezogener Computerausdruck. Seine Magic-Train-Modelle müssen als Statisten herhalten, um die Größenverhältnisse darzustellen.

bei einem Bergwerk die Bauten über der Erdoberfläche) stand allerdings die Grube Wolkenhügel im Krummen Luttertal Pate, jedoch nur ungefähr. Für eine genauere Nachbildung hätte es den dreifachen Platz gebraucht.

Gebaut hat das Ensemble das am weitesten von der BAE entfernt wohnende BAE-Clubmitglied, der schon mehrfach genannte Dieter, der im Bayerischen Wald zu Hause ist. Der baut für sein Leben gern Modellhäuser. Schon zu Zeiten der BAE II (die er nie zu Gesicht bekommen hat) hat er zwei Kleinbauten, die er nach Plänen im *Mittelpuffer* gebaut hat, einfach per Post nach Bremen geschickt, weil er der Ansicht war, die BAE könne sie besser gebrauchen als er daheim. Womit er zweifellos recht hatte.

Charlotte-Elise fährt mit der DB

Als er aber die Tagesanlagen von Charlotte-Elise fertig hatte – die BAE hatte sich ihm mittlerweile um 200 km angenähert – hielt ihn nichts mehr im Bayerischen Wald, er machte sich mit dem Zug auf die lange Reise nach Hamm. Den Gebäudekomplex hatte er in einem riesigen Umkarton, in dem einst ein Fernsehgerät Platz gefunden hatte, bei sich. Die Mitreisenden wunderten sich nur, dass die Riesenkiste offensichtlich so gut wie nichts wog.

Kaum in Hamm angekommen, machte sich Dieter daran, das Ensemble an der vorgesehenen Stelle im Oberstock der Anlage zu installieren.

Das Planum war schon vorhanden und in der Wand, gegen die der Gebäudekomplex positioniert werden sollte, gähnte ein viereckiges Loch. Aha! Der Dieter hatte sich schon gewundert, dass der Ladebunker so kurz sein sollte, wie sollte da ein Zug zum Beladen hinein gehen? Jetzt wurde ihm klar, dass das Ladegleis durch das Loch in der Wand, die allein schon 20 cm dick ist, weiter in einen Hängeschrank auf der anderen Seite führte.

In der Tat. In diesen Hängeschrank drückt die Lok die Wagen, die zum Beladen bereitgestellt werden. Der Wagenrepartiteur kann dann den Schrank öffnen und die dort liegenden Ladungseinsätze in die Spätwagen setzen. Später kann dann die Grubenlok die beladenen Wagen vorne wieder herausziehen.

Enger, kürzer, steiler

Die Grubenbahn ist anders trassiert als die BAE. Engere Minimalradien (800 statt 1000 mm), größere Neigungen (45 statt 33 ‰) und steilere Weichenwinkel (15° statt 1:5,5)

Einige Monate später hat der Dieter das im Hintergrund sichtbare Zechengebäude mit Förderturm und Ladebunker auf der BAE-Anlage installiert. Die Seilführung zum Treibehaus musste ein wenig „falsch“ geführt werden, da dieses sonst im Bedienergang schweben müsste. Und wo der Dieter schon mal da war, machte er sich gleich ans Schottern der Gleise im Grubenbahnhof, mit fast weißem Abraum aus der Grube.

Die schweren Ts5-Fünfkuppler durchfahren zwar laut Herstellerangabe einen 800mm-Radius, aber auf dieser Anlage brauchen sie das nicht, denn auf der Grubenbahn verkehrt normalerweise nur der kleine Magic-Train B-Kuppler der HBI und gelegentlich ein C-Kuppler der BAE.

Bei der winzigen Magic-Train-Lok musste nur vorher getestet werden, ob sie drei leere Spatwagen die 45%-Rampe auf der Oderteicher Seite des Tunnels hinaufzieht. Es erwies sich, dass sie das ohne Murren und ohne zu strampeln machte.

Die Grubenbahn überquert die BAE-Trasse wie erwähnt ca. 2 m hinter Oderteich und schneidet sie dabei in einem Winkel von 60°. Hier war also eine passende Brücke erforderlich. Nun ist es allerdings im 0-Maßstab nicht so wie ein Hanuller das gewöhnt ist, der einfach mal die Kataloge der Hersteller durchblättert und sich eine Brücke aussucht, die a) von der Spannweite her passt und b) ihm gefällt und dann zum Händler läuft. Und arm wird er dabei auch nicht. Im 0-Maßstab gibt es (noch) kein entsprechendes Angebot. Aber es gibt ja die berühmte Modellbahner-Bastelkiste, wo sich die Reste von allerlei Projekten tummeln. Darin fand ich einen Vollmer-Bausatz für eine 15 cm lange obergurtige Fachwerkbrücke, der noch aus Zeiten der Felsentalbahn stammte und alle Umzüge überdauert hatte. 15 cm ist nicht viel in 1:45, das wären in H0 nur 7,5 cm.

Für 0m gilt ein Regellichtraumprofil von 75 mm Breite, das wäre mit einer 15 cm langen Brücke leicht zu überbrücken, wenn die beiden Strecken



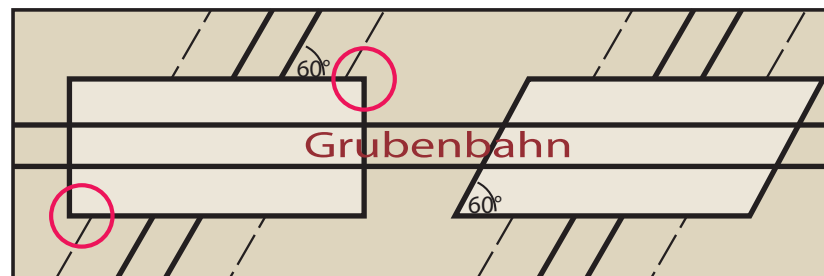
sich rechtwinklig kreuzen würden. Bei einem Kreuzungswinkel von 60° sieht die Sache aber ganz anders aus.

Eine schräge Sache: die Brücke über die BAE

Die linke Hälfte der Skizze unten zeigt, wie eng es bei diesem Winkel zugeht. Wenn man dann noch einrechnet, dass an den Widerlagern an beiden Seiten mindestens 1cm Auflagefläche vorhanden sein muss, muss man einsehen, dass es so nicht geht. Ich hatte bei den Schmalspurbahnen im Harz jedoch mehrere schiefwinklige Brücken gesehen, zwei bei der Barytbahn und eine in Wiedaerhütte an der Südharzbahn. Weswegen bei mir auch gleich der Gedanke aufkam, die Vollmer-Brücke schiefwinklig zu bauen, also mit einem parallelogramm-

förmigen Grundriss. Leichter gesagt als getan. Wie baut man eine schiefwinklige Brücke? Außerdem war die Brücke ja wesentlich breiter auszuführen, da nicht H0-, sondern 0m-Fahrzeuge drüber fahren sollten. Da würden die Traversen aus dem Bausatz nicht zu verwenden sein. Als der Dieter das erste Mal bei der

Die Grafik zeigt, wie eng es an den Pfeilrecken zugeht, wenn eine normale Brücke mit rechteckigem Grundriss eine Strecke in einem Winkel von 60° überkreuzen soll. Eine Brücke mit parallelogrammförmigem Grundriss (rechts) entschärft das Problem. (Die gestrichelten Linien zeigen die Grenzen des Lichtraums.)

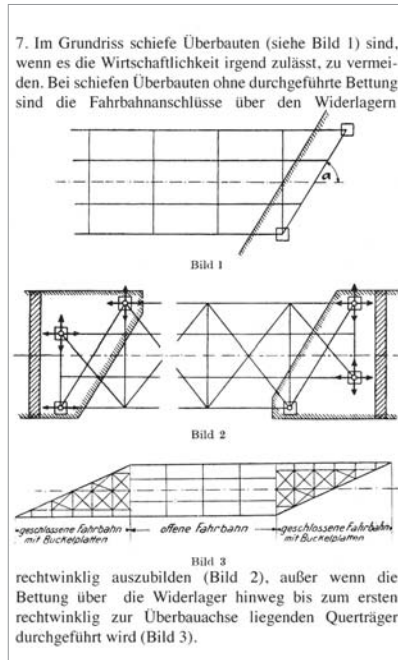


BAE war, um das Bergwerk einzubauen, zeigte ich ihm auch das Brückenproblem. Gib her, sagte er, nehme ich mit heim. „Heim“ bedeutete in den Bayerischen Wald. So trat also der jahrzehntealte Vollmer-Bausatz die weite Reise nach Bayern an, wo der Dieter sich über ihn her machen wollte. Nun ist der Dieter ja a) kein Modellbauanfänger und b) von Beruf Konstrukteur. Er ging das Problem, aus dem Bausatz einer rechteckigen Brücke mit H0-Lichtraum eine schiefwinklige mit Om-Lichtraum zu konstruieren, recht locker-flockig an. Ganz so wie gelernt und geübt: zuerst auf dem Papier, dann in natura.

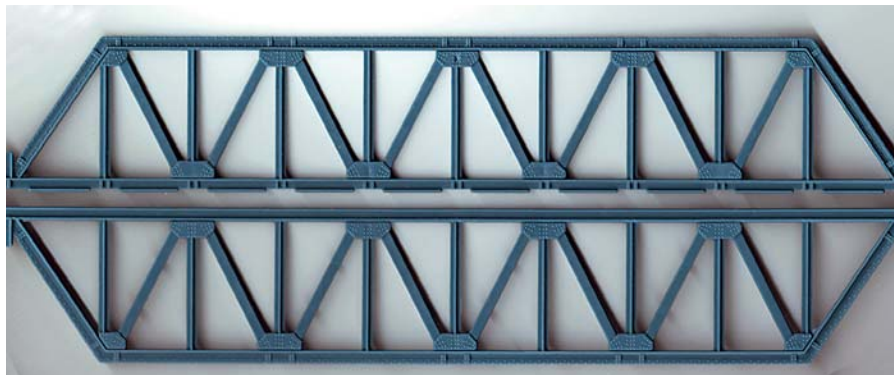
Poly zu Poly

Die Vollmer-Teile sind aus Polystyrol gespritzt, was lag da näher, als auch die neu anzufertigenden Teile aus dem gleichen Material herzustellen. Das Zeug gibt es ja in schönen weißen Platten in allerlei Stärken. Die neuen längeren Traversen schnitt der Dieter aus 1-mm-Material zu. Die waren dann aber ziemlich wabbelig und wurden deshalb mit einem schmalen gleichlangen Streifen zu einem knicksteifen L-Profil verklebt.

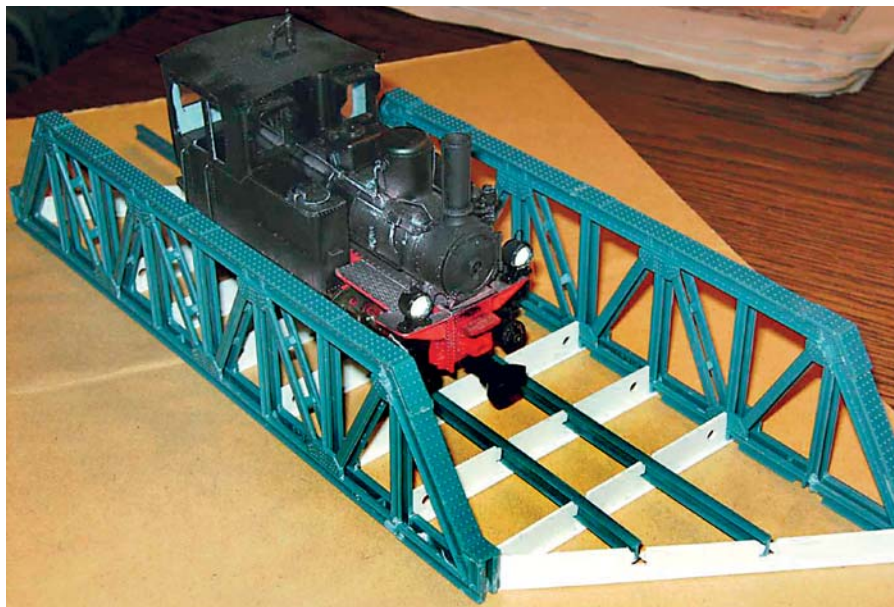
Vorher mussten noch die Führungsnuten zum Einschub der Fahrbahnträger (original Vollmer) ausgeschnitten werden. Die Abb. rechts zeigt die probeweise mit den Traversen zusammengesteckten Fachwerkteile. Die schrägen Traversen an den Enden wurden entsprechend



Eine schiefwinklige Brücke ist, wie wir einem alten Brückenhandbuch entnehmen können, auch beim Vorbild ungewöhnlich, es wurde sogar geraten, diese möglichst zu vermeiden. Die Erbauer der BAE schlugen alle Bedenken in den Wind und bauten dennoch eine solche schiefe Brücke ein, ganz so wie die Erbauer der Südharzbahn, die diese schiefwinklige Brücke über die Wieda bauten. Die Lage der Brückenschwellen mit quadratischem Querschnitt ist zu den Enden hin an den Winkel der Widerlager angepasst. Foto aus Harzer Schmalspur-Spezialitäten Bd. I.



Fünfeinzig Zentimeter sind die Brückenfachwerkteile des alten Vollmer-Bausatzes lang, nicht gerade viel in 1:45, in H0 wären das nur 7,5 cm.



Die neuen längeren Traversen wurden aus Polystyrol zugeschnitten, die Führungsschlitze für die inneren Langträger unterm Gleis herausgeschnitten, dann das Ganze zu einem L-Profil verklebt. Wie man sieht, wirken die Profile der Fachwerke selbst im 0-Maßstab noch recht kräftig.

So, die Diagonaltraversen zwischen den rechtwinkligen sind gesetzt, die L-Profile der Zickzack-Versteifung zwischen den Fahrbahnträgern ebenfalls plus einiger Knotenbleche. Die Brücke ist nun fertig. Die Proportionen sind so stimmig, dass man sich unwillkürlich fragt, ob Vollmer seinerzeit nicht doch heimlich an 1:45 gedacht hat.



Eine Ts5 verkehrt normalerweise nicht auf der Grubenbahn, in diesem Fall durfte sie aber ihre 40 t Dienstmasse voll zur Geltung bringen. Im Modell sind es immerhin gut 1,2 Kilogramm. Jedenfalls verlief die Belastungsprobe der neu eingebauten Brücke absolut zufriedenstellend, die Durchbiegung war minimal. Auf der Brücke sind, anders als bei der Strecke im Schotterbett, Schwellen mit quadratischem Querschnitt eingebaut.

länger hergestellt und eingesetzt. Die Modellbrücke wäre in dieser Form, zumindest nach Einbau zwischen die Widerlager, schon ausreichend verwindungssteif gewesen. Nicht so das Vorbild, wo beim Überfahren gewaltige Kräfte auftreten. Das brauchte weitere Diagonalstreben zur Versteifung und Erhöhung der Verwindungsfestigkeit, und da die Grubenbahnbrücke so aussehen sollte wie eine beim Vorbild, bekam sie diese Verstrebenungen auch.

Dazu stellte Dieter zunächst Diagonaltraversen her, die er schräg zwischen jeweils zwei normale Traversen einpasste (s. Abb. links oben). Aber zwischenzeitlich hatte er in seiner Gegend eine originale Fachwerkbrücke ähnlicher Konstruktion (wenn auch nicht schiefwinklig) anschauen und untersuchen können und festgestellt, dass diese zwischen den Fahrbahnträgern noch kleinprofilige L-förmige Zickzack-Verstrebenungen hatte.

Wenn schon, denn schon

Die sollte die Modell-Grubenbahnbrücke natürlich auch bekommen. Daraufhin nahm sich Dieter die Traversen noch einmal vor und erniedrigte sie zwischen den Ausschnitten für die Fahrbahnträger um die Höhe der L-Profile, die er in seiner Bastelkiste gefunden hatte.

Dann konnte er die Brücke wieder zusammenfügen und auch verkleben. Da alles, wie erwähnt, aus Polystyrol war, konnten die Klebungen mit unsicht-

barem Flüssigkleber ausgeführt werden. Anschließend klebte er die kleinen L-Profile sowie im Vollmer-Bausatz vorhandene Knotenbleche ein. Nach der Grundierung sah das Konstrukt dann so aus wie im Bild links.

Als der Dieter mit der fertigen Brücke im Gepäck wieder zur BAE kam, waren die Widerlager aus Gips bereits fertig. Er konnte das gute Stück sofort einbauen. Und kurz darauf war auch das Gleis über die Brücke durchgezogen.

Vorschrift ist Vorschrift

Im Gegensatz zu den normalen im Schotterbett verlegten Schwellen mit rechteckigem Querschnitt werden auf Brücken mit offener Fahrbahn solche mit quadratischem Querschnitt verlegt, im richtigen Leben und dementsprechend auch bei der Grubenbahn der HBI. Vorschrift ist Vorschrift.

Nachdem allerlei Probefahrten über die Brücke mit der Grubenlok (ex Magic-Train) und den Spatwagen stattgefunden hatten, wurde die von der Aufsichtsbehörde verlangte Belastungsprobe durchgeführt. Und zwar nicht mit der federleichten Magic-Train-Lok, sondern mit einem dicken Brummer, der richtig Masse auf die Waage bringt: einer der Ts5 der BAE. Als sie mit ihren gut 1200 g mitten auf der Brücke zum Halten kam, war das der Augenblick der Wahrheit. Wenn es jetzt „knack“ machen würde, wäre alles umsonst gewesen. Machte es aber nicht. Die Brücke bog sich durch, um vielleicht einen viertel Millimeter, mehr nicht. So eine Fachwerkkonstruktion ist eben nicht nur beim Vorbild sehr stabil.

Wie schon eingangs erwähnt, ist diese Brücke zwar nicht die einzige auf der BAE-Anlage (es gibt noch zwei Steinbrücken) aber die einzige, an der sich zwei Strecken überkreuzen. Und es handelt sich wirklich um zwei unterschiedliche Strecken, nicht die Überquerung einer Strecke durch sich selbst. Das wäre ohnehin modellbahntypisch aber durchaus auch harzbahntypisch. Denn, gegeben hat es das: die markante Überquerung der Südharzbahn über die Harzquerbahn bei Sorge.

Die Brücke ist, wie ich gezeigt habe, sehr korrekt vorbildmäßig und detailliert konstruiert, trotzdem kein „Hingucker“, um mal dieses beliebte Unwort zu verwenden. Sie ist mit ihrem niedrigen Fachwerk eher unspektakulär und tut bescheiden ihren Dienst. Dennoch erfreue ich mich immer wieder an ihr.

Zwei Lokschuppen für eine Lok?

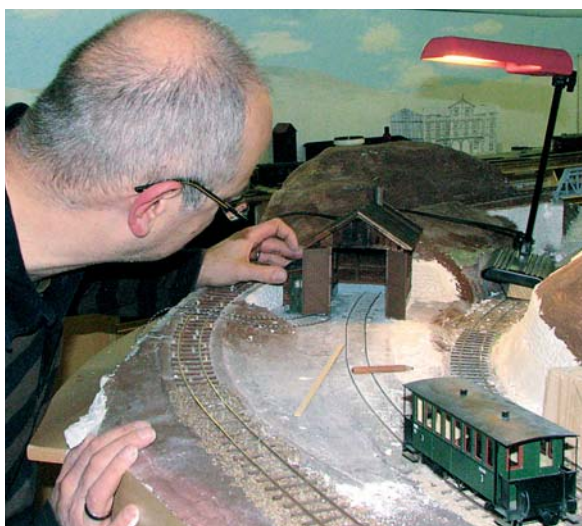
Ja wirklich. Die Grubenbahn besitzt nur eine Lok aber an jedem Ende der Strecke einen Lokschuppen. Dabei bin ich gar nicht so ein BW-Fan wie mancher. Ich denke immer betrieblich. Die Grubenbahn ist komplett dargestellt, hat also keinen verdeckten Endbahnhof. Und sie hat eine eigene Lok, also braucht sie einen Lokschuppen. Einen! Wo muss der hin? Dorthin, wo morgens der erste Zug abfährt. Das



Ähnlich wie bei der Wieda-brücke (Bild S. 141) sind die Endschwellen dem Winkel der Widerlager angepasst.



Als ungefähres Vorbild für den free-lance-Schuppen diente dieser schöne Holzschuppen in Schierke mit der speziellen Stulpschalung.



Michael hat die Aufgabe, den (wieder mal) im Bayerischen Wald entstandenen Lokschuppen am Ende von Gleis 3a in Oderteich einzubauen, nachdem er das Planum dafür aus dem Gelände herausgearbeitet hat.

Obwohl dies eigentlich nur ein Übernachtungsschuppen ist, muss eine gewisse Ausrüstung für allfällige Reparaturen vorhanden sein, da die HBI nur eine einzige Lok besitzt. So sauber wird der frisch betonierte Fußboden gewiss nicht lange bleiben.
Foto: Rainer Schmitt



Bild unten: 5.15 Uhr, morgendliche *Rushhour* in Oderteich. Auf Gl. 1 ist der P 3 aus Braunlage mit dem Stückgutkurswagen am Schluss eingetroffen, auf Gl.2 der P 2 aus Sonnenberg mit dem aus St. Andreasberg gekommenen Mannschaftswagen der HBI am Schluss. Der wird samstags von der BAE-Lok selber zur Grube weiterbefördert.

ist der so genannte Mannschaftszug (Bezeichnung abgucken bei der Barytbahn Bad Lauterberg). Der fährt werktäglich morgens 5.20 Uhr ab Oderteich und bringt die Bergleute zur Frühschicht. Also muss der Lokschuppen nach Oderteich, damit die Lok dort übernachten kann.

Die Harzer Baryt-Industrie hält jedoch in Oderteich kein Personal vor, das die Loks tagsüber war-

ten und bei Bedarf reparieren könnte. Andererseits gibt es oben beim Bergwerk reichlich Fachpersonal für technische Wartung, das auch die Pflege und Reparatur der Fahrzeuge der Grubenbahn mit übernehmen kann. Weswegen es dort oben ebenfalls einen Lokschuppen gibt, den wir uns noch im Zusammenhang mit dem Grubenbahnhof anschauen werden.

Doch jetzt wollen wir uns erst einmal betrieblichen Dingen widmen und schauen, wie der allererste Zug morgens zur Grube kommt, nämlich der schon erwähnte Mannschaftszug.

Der Mannschaftswagen – eine betriebliche Spezialität

Das Wort Mannschaftszug habe ich, wie berichtet, bei der Barytbahn Bad Lauterberg abgucken. Keine Ahnung, ob die Züge für die Bergleute bei anderen Grubenbahnen auch so heißen oder hießen, ich finde das Wort jedenfalls typisch und griffig und identitätsstiftend.

Der einzige Personenwagen, den die HBI ihr Eigen nennt, heißt dementsprechend natürlich auch Mannschaftswagen. Der jetzige ist ein *second hand* Kauf von der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn und ersetzt einen Eigenbau, der eher wie ein Güterwagen mit Fenstern aussah. Die Bergleute, die auf





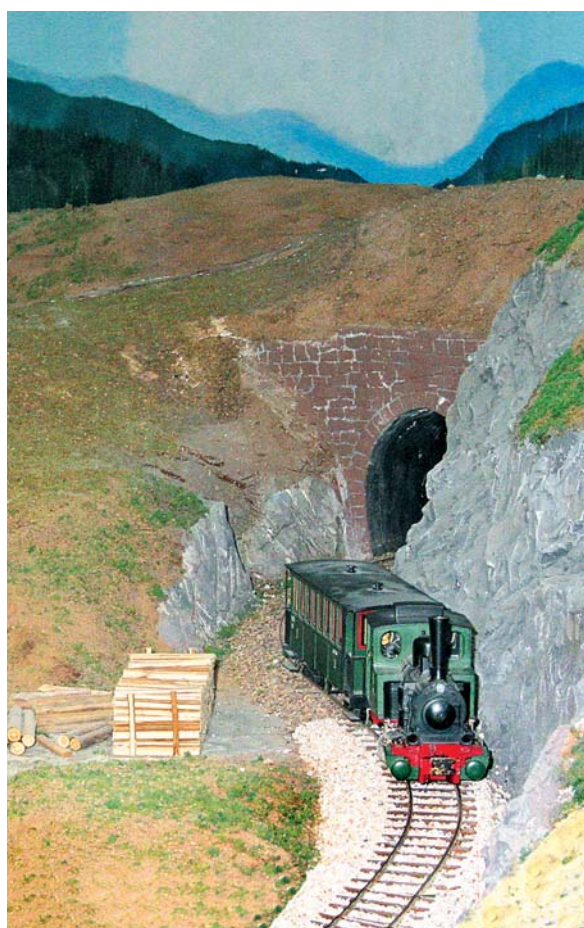
Der P3 ist längst entschwunden, während die Lok des P2 noch rangierte. Jetzt ist sie umgelaufen, hat den Mannschafts-Kurswagen auf den Haken genommen und damit nach Gleis 3 umgesetzt. Nun geht es als Mz 05 auf HBI-Gleisen weiter zur Grube. Der restliche Wagen des P 2 bleiben einfach stehen und warten auf die Rückkunft ihrer Lok.

Charlotte-Elise arbeiten, kommen aus Oderteich, Sonnenberg und Schluft, die meisten sind jedoch in St. Andreasberg zu Hause, weshalb der Mannschaftswagen auch zur Frühschicht direkt von St. Andreasberg aus als Kurswagen dorthin befördert wird. Er startet um 4.20 Uhr mit dem Zug 101 in der Bergstadt, der in Sonnenberg Kopf macht und fortan P 2 heißt, am Steinbruch Dreihörste noch für einige wenige Steinbrucharbeiter hält und in Oderteich endet.

Samstags ist alles anders

An gewöhnlichen Werktagen, wenn die HBI-eigene Dampflok angeheizt ist, übernimmt diese den Mannschaftswagen zur Weiterbeförderung und fährt mit ihm als Mz 05 zur Grube. Samstags lohnt sich das Anheizen der Grubenlok nicht, da übernimmt die Zuglok des P 2 den Job, nachdem sie eben schnell den Stückgutkurswagen vom kreuzenden P 3 an den Güterschuppen gesetzt hat. Dann läuft sie um den Mannschaftswagen um, nimmt ihn auf den Haken und macht sich auf den Weg in die Berge.

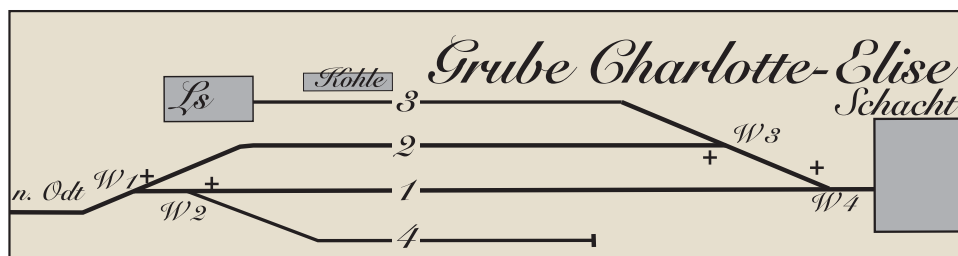
Der reine Mannschaftszugbetrieb ist eher unspannend. In der Regel wird der Mannschaftswagen an der Grube abgestellt und die Lok fährt mit dem ersten Spatzug zu Tal. Erst kurz nach 14 Uhr, wenn die Frühschicht zu Ende ist und aus der Waschkaue kommt, geht er als Mz 06 wieder runter. Es sei denn – wie schon vorgekommen – die BAE hat akuten Personenwagenmangel, dann geht der Mannschafts-



Auch dies ist eine Samstagsaufnahme, denn auch hier ist es der BAE-Dreikuppler, der den Mz 05 gerade durch den Scheiteltunnel gebracht hat. Jetzt geht's bergab.



Im Grubenbahnhof von Charlotte-Elise hat jedes Gleis eine bestimmte Funktion und der Betriebsablauf erfolgt nach Schema F. Das beginnt damit, dass Spatleerzüge immer nach Gleis 2 einlaufen müssen, sonst geht das Spiel nicht auf.



Eine Dreiergruppe leerer Spatwagen trifft, mit dem Nahgüterzug von Sieber kommend, in Oderteich ein und wird in Kürze an die HBI überstellt. Derweil warten beladene Spatwagen in Gleis 3a auf die Abfuhr. Ehe die nicht abgeholt sind, kann der Bahnmeister nicht mit seiner Lore auf die Strecke.



Ein Spatleerzug trifft bei der Grube Charlotte-Elise ein. Die Rückfahrt des von der BAE geliehenen Dreikupplers – die Grubenlok ist gerade in HU – wird mit vollen Spatwagen geschehen, die im Bunker warten. Der Mannschaftswagen wartet auf Gleis 4 darauf, um 14.40 Uhr als Mz 48 zu Tal befördert zu werden.

wagen gleich mit dem Spatzug leer wieder runter und wird dann für einige Stunden an die BAE ausgeliehen.

Schwerspat lässt schwer die Kasse klingeln

Der Mannschaftszugbetrieb macht eigentlich nur Kosten, ist aber unerlässlich. Es gibt keine andere Möglichkeit für die Bergleute, zu ihrer Arbeitsstelle zu kommen. Geld bringen tut nur der Spatverkehr. Und das nicht zu knapp. Allerdings ist die an sich gute Nachfrage nicht ganz gleichmäßig, sodass die Grube Charlotte-Elise, die normalerweise im Zweischichtbetrieb arbeitet, zuweilen nur eine Schicht fährt, ganz ausnahmsweise auch deren drei. Entsprechend unterschiedlich ist die Tagsförderung. Mal sind drei, mal sechs, manchmal sogar neun Wagen abzufahren.

Na so ein Gag

Im letzteren Fall muss ein besonderer Spatzug als Ganzgüterzug (Gag) gefahren werden, in den beiden anderen Fällen können die Spatwagen mit dem regulären Nahgüterzug befördert werden.

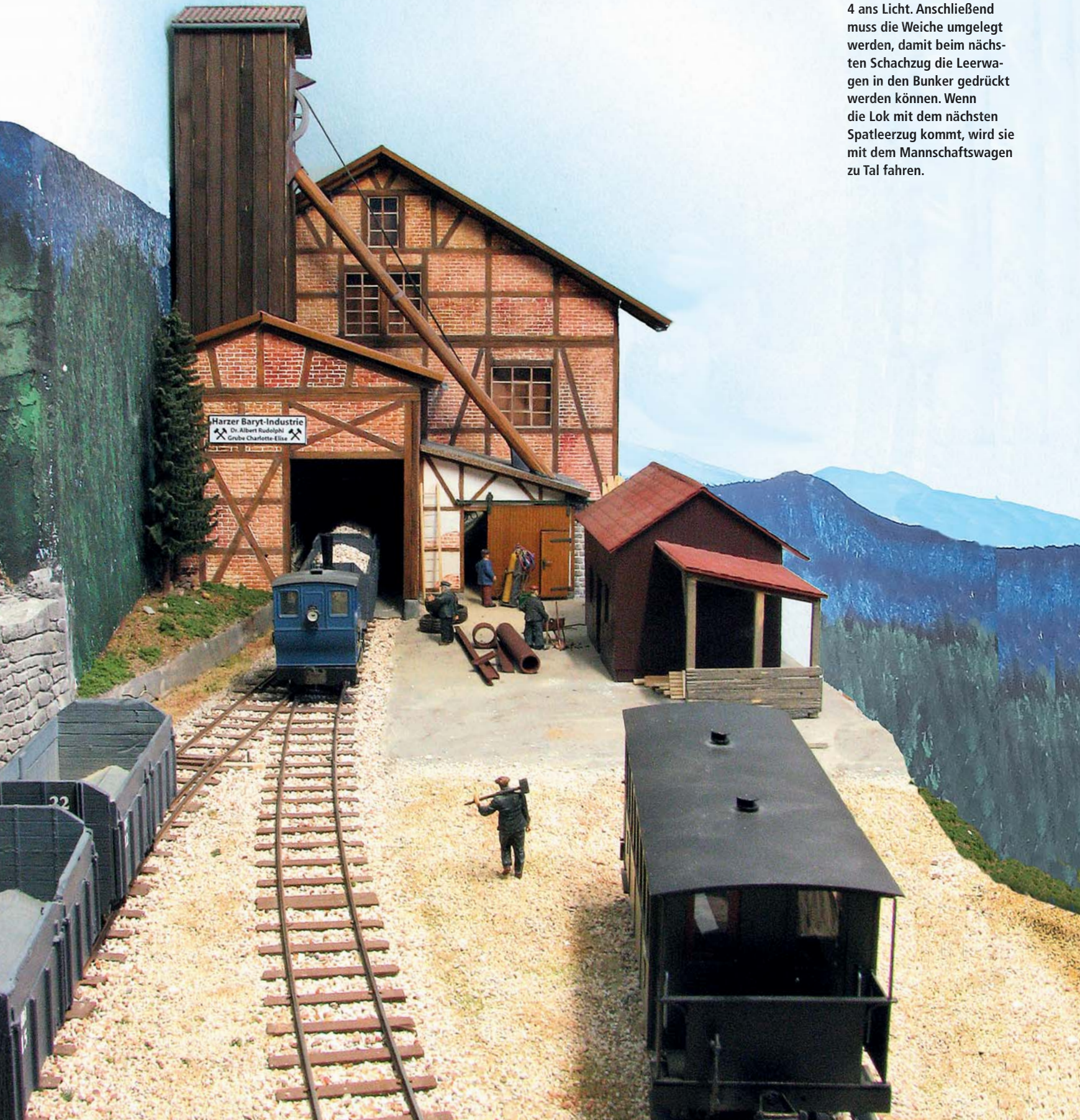
Die Steilheit der Grubenbahnstrecke (wie erwähnt 45%) hat zur Folge, dass bergwärts wegen der Zugkraft der Loks und talwärts wegen der Bremserei nur jeweils drei Spatwagen auf einmal befördert werden dürfen. Im Extremfall, wenn der Gag neun Leerwagen gebracht hat, muss also dreimal zur Grube und zurück gefahren werden, bis sie gefüllt wieder zur Abholung durch die BAE bereit stehen.

Mit dem Space-, äh, Spat-Shuttle zur Grube

Wie im Bahnhof Oderteich rangiert wird, damit volle Wagen gegen leere getauscht werden können ohne den laufenden BAE-Betrieb zu beeinträchtigen, steht im Kapitel „Die Betriebsstellen“. Wir setzen das hier einmal als bekannt voraus und schauen, was passiert, wenn der Spatleerzug an der Grube Charlotte-Elise eintrifft. Die Betriebsvorschrift besagt, dass nach Gleis 2 einzufahren ist, und wenn das Personal sich daran hält, geht die Rangiererei auch problemlos vonstatten.

Richtig so! Der Spatleerzug ist in Gleis 2 eingelaufen, die Lok hat abgekuppelt und zieht jetzt vor in den Ladebunker, um die dort stehenden beladenen Wagen herauszuziehen.





So, nun hat die Lok die beladenen Wagen gepackt und zieht die Fuhre über Weiche 4 ans Licht. Anschließend muss die Weiche umgelegt werden, damit beim nächsten Schachzug die Leerwagen in den Bunker gedrückt werden können. Wenn die Lok mit dem nächsten Spatleerzug kommt, wird sie mit dem Mannschaftswagen zu Tal fahren.



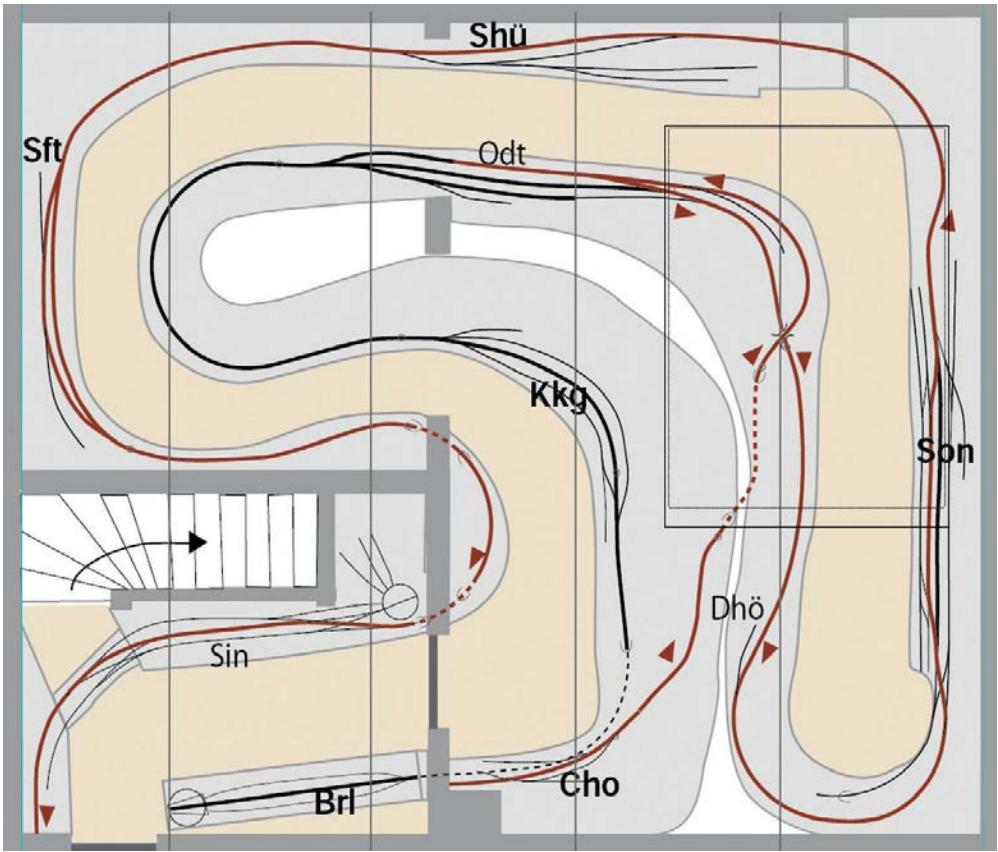
Raus aus'm Bunker, rin in'n Bunker

So wie auf S. 147 zu sehen, ist also der Spatleerzug bei der Grube angekommen. Die Lok hat schon abgekuppelt und wird nun vorziehen, bis sie an die im Ladebunker stehenden Wagen ankuppeln kann. Da die Weiche 4 unmittelbar vor dem Bunker liegt, muss die Lok die Wagen nun ein Stück in den Bunker drücken, bis die Weiche umgelegt werden kann, dann kann sie sie nach Gleis 1 herausziehen (Bild auf der linken Seite). Dort lässt sie sie grenzzeichenfrei stehen und fährt über Weiche 2 und 1 wieder nach Gleis 2, wo sie sich hinter die dort

zurückgelassenen Leerwagen setzt. Die schiebt sie nun, nachdem Weiche 4 zurückgelegt worden ist, in den Ladebunker und setzt sie ab. Jetzt könnte sie den gleichen Weg zurück fahren, sich vor den vollen Zug setzen und zu Tal fahren. Wenn es die dreiachsige BAE-Maschine ist, die den Job gemacht hat, geht das, der B-Kuppler der HBI hat jedoch nicht genug Vorräte für die Rücktour und muss ans Wasser und an die Kohle. Bei der Gelegenheit können gleich auch kleinere Wartungsarbeiten und Reparaturen an der Lok erledigt werden.

Ein Schneegestöber kann es im März 1936 leicht an jedem Tag geben. Hier hat es den nachmittäglichen Spatzug und den P 53 nach Sieber erwischt. Erfahrungsgemäß geht der Schnee jedoch hinter Sonnenberg in Regen über oder man trifft im Siebertal sogar auf trockenes Wetter.

Der Weg des Schwerspates von der Grube Charlotte-Elise über die Grubenbahn bis Oderteich und dann über mehr als die halbe BAE bis hinunter nach Sieber. Das bringt Tonnenkilometer!



Fahrplan? Äh, wie meinen?

Bei der Gelegenheit gleich ein paar Worte zum „Fahrplan“ der Grubenbahn. Welch großes Wort! Es gibt einen, denn es muss einen geben. Vorschrift! Aber er hat nicht die Bedeutung wie der der BAE, sondern stellt nur ungefähre Richtzeiten dar. Auf der ganzen Strecke verkehrt ja immer nur ein Triebfahrzeug, sodass es keine unerfreulichen Begegnungen auf freier Strecke geben kann, da hat der Fahrplan keine Sicherheitsfunktion. Und deshalb brauchen die HBI-Personale auch keine Fahranfrage und keine Ankunfts-meldungen beim Zugleiter zu machen.

Oh, halt! Es gibt eine Ausnahme: die Mannschaftszüge. Deren Fahrzeiten sind natürlich auf Schichtbeginn und -ende bei der Grube abgestimmt und müssen unbedingt eingehalten werden, damit den Bergleuten, die lange und hart arbeiten müssen, nicht auch noch eine unnötig lange Reisezeit zugemutet wird. Und das ist gar nicht so einfach. Das Einfachste wäre, den Mannschaftswagen zwischen Oderteich und Charlotte-Elise pendeln zu lassen, also noch ein Shuttle. In Oderteich müssten die Bergleute dann schauen, wie sie nach Hause kommen – beziehungsweise vor der Schicht dorthin. Aber den Harzer Barytwerken liegt das Wohlergehen

ihrer tapferen Bergleute am Herzen, deshalb hat sie mit der BAE einen Vertrag, der die durchgehende Beförderung des Mannschaftswagens von und nach St. Andreasberg vorsieht, wo die Mehrzahl von ihnen wohnt. Deshalb läuft der Mannschaftswagen, wie schon weiter oben erwähnt, als Kurswagen St-Andreasberg – Oderteich – Charlotte-Elise und zurück und übernachtet in St. Andreasberg.

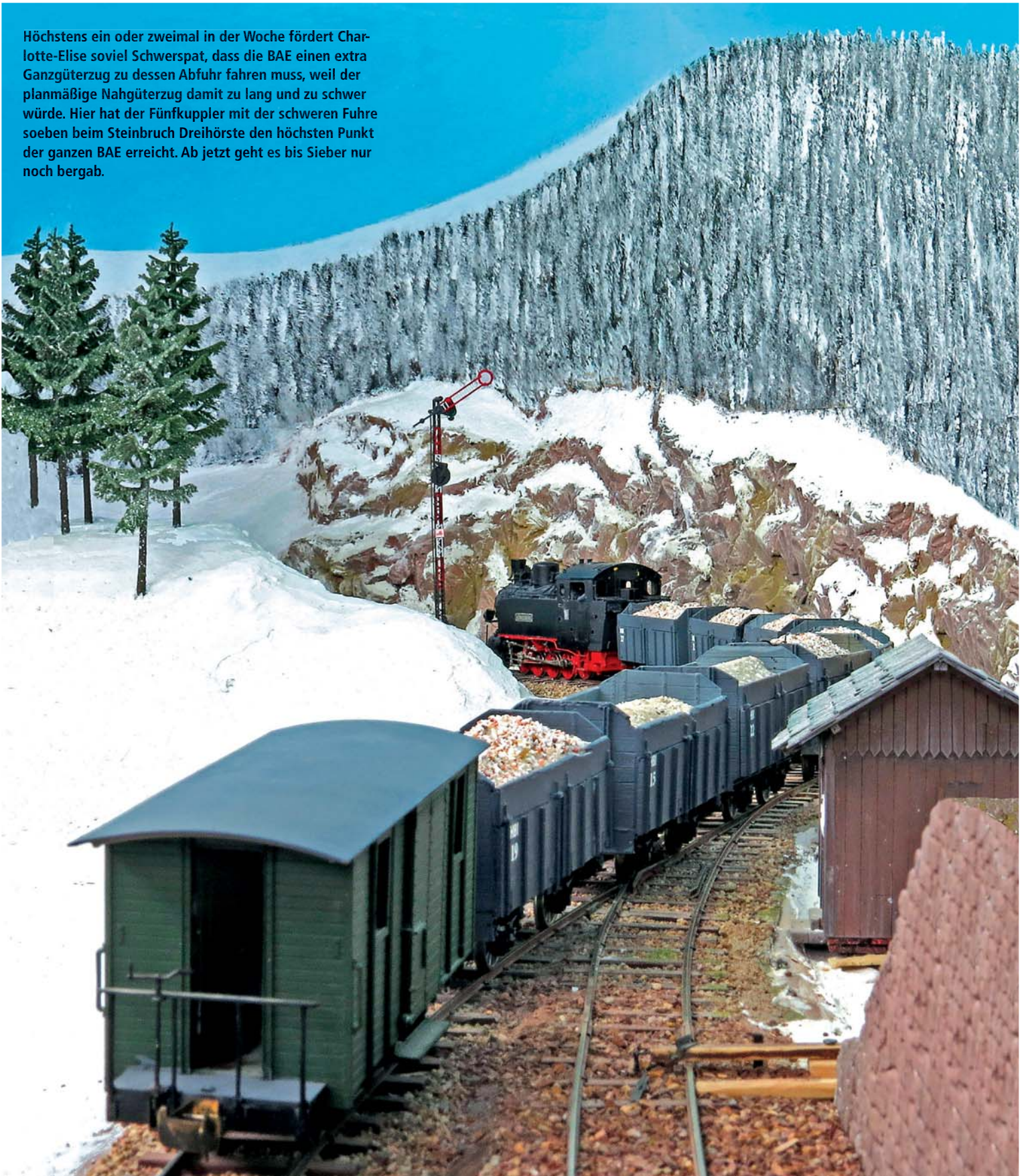
Nach einigen Jahren Betriebserfahrung mit der BAE III kann ich sagen, dass die Entscheidung, die Grubenbahn ebenfalls in Meterspur anzulegen, richtig war. Mit 75 cm Spurweite wäre sie ein separates System gewesen, auf dem nur gependelt worden wäre. Durch die gleiche Spurweite wie die BAE gibt es sehr interessante betriebliche Verknüpfungen und Verzahnungen und in Oderteich manch interessante Situation.

Dennoch gilt die Grubenbahn unter den BAE'lern als Spielwiese zum Entspannen oder als Einstiegsdroge für Neulinge. Hier kann man nicht viel verkehrt machen, und so ganz genau kommt es auf die Fahrplaneinhaltung nicht an. Gäbe es öffentlichen Personenverkehr, würde zumindest hier die beliebte Bimmelbahnvorschrift gelten, dass Blumenpflücken während der Fahrt verboten ist. Den Bergleuten braucht man das nicht zu verbieten. Die sind froh, wenn sie sitzen können.

Sp 49 Oderteich - Charlotte-Elise					
Tfr		Last			Mh
km	Höhen-schwankg.	Betriebs-stelle	Anlauf	Abfahrt	Kenn-zahl
0,0		Oderteich			14.00
1,7	15	Dreihörstunnel			
4,1		Ladestelle			
5,5		Charlotte-Elise	14.10		
Bemerkungen (Zugbildung, Reihung etc.)					
Mz 48 Charlotte-Elise - Oderteich					
Tfr		Last			Mh
km	Höhen-schwankg.	Betriebs-stelle	Anlauf	Abfahrt	Kenn-zahl
5,5		Charlotte-Elise			14.20
4,1	15	Ladestelle			
3,5		Dreihörstunnel			
0,0		Oderteich	14.30		
Bemerkungen (Zugbildung, Reihung etc.)					

Doch, doch, es gibt Fahrpläne für die Grubenbahn, sogar Buchfahrpläne, wie man sieht. Aber so ganz genau nehmen es die Personale damit nicht, es sei denn, es ist der Mannschaftszug. wie hier der Mz 48.

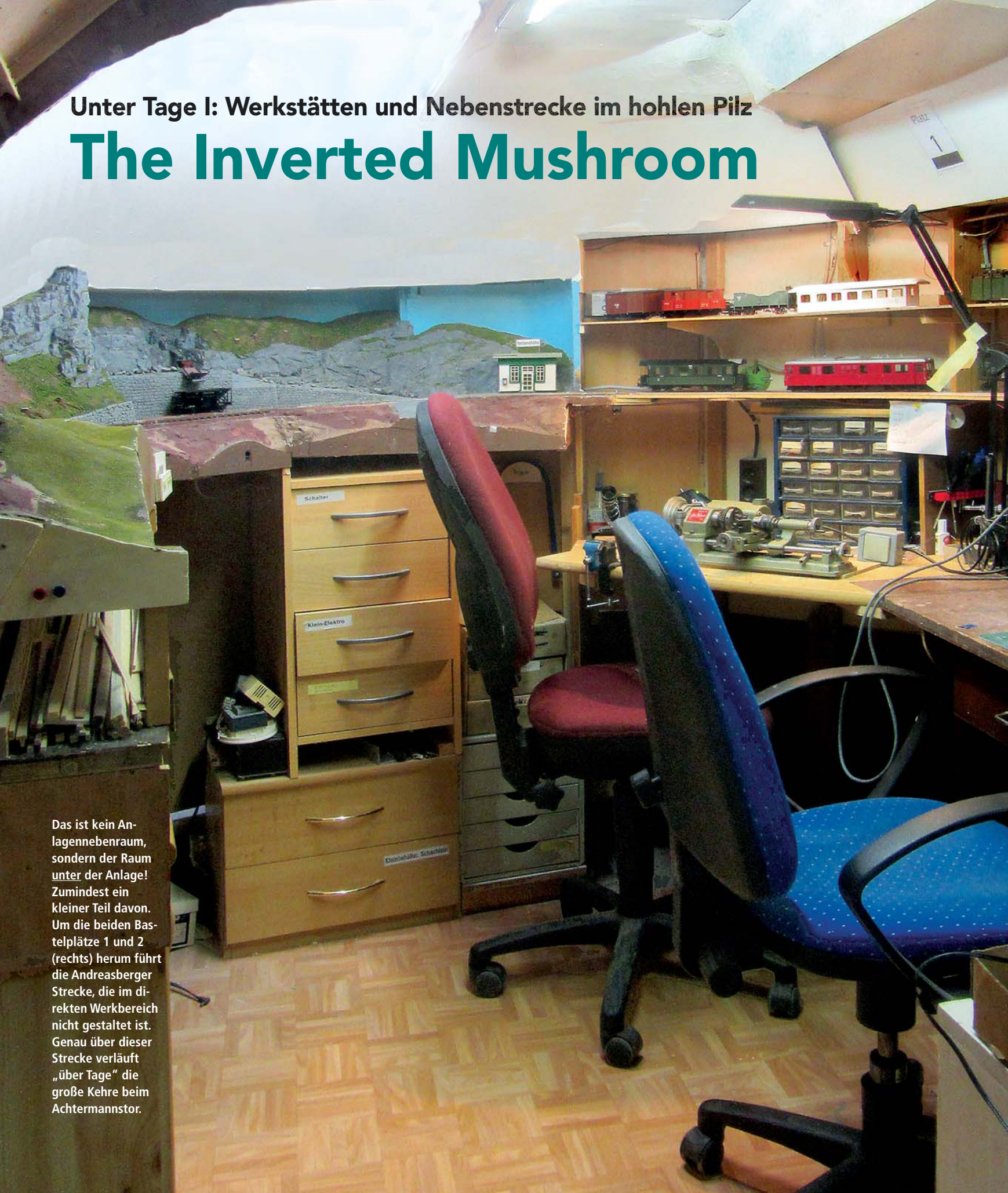
Höchstens ein oder zweimal in der Woche fördert Charlotte-Elise soviel Schwerspat, dass die BAE einen extra Ganzgüterzug zu dessen Abfuhr fahren muss, weil der planmäßige Nahgüterzug damit zu lang und zu schwer würde. Hier hat der Fünfkuppler mit der schweren Fuhre soeben beim Steinbruch Dreihörste den höchsten Punkt der ganzen BAE erreicht. Ab jetzt geht es bis Sieber nur noch bergab.



Unter Tage I: Werkstätten und Nebenstrecke im hohlen Pilz

The Inverted Mushroom

Das ist kein Anlagennebenraum, sondern der Raum unter der Anlage! Zumindest ein kleiner Teil davon. Um die beiden Bastelplätze 1 und 2 (rechts) herum führt die Andreasberger Strecke, die im direkten Werkbereich nicht gestaltet ist. Genau über dieser Strecke verläuft „über Tage“ die große Kehre beim Achtermannstor.



Der Stoßseufzer, der allen Modellbahnern gemein ist, heißt „Zu wenig Platz!“ Das gilt unabhängig von der Baugröße und von der vorhandenen Quadratmeterzahl. Und daher auch für einen „riesigen“ 70-qm-Keller – selbst wenn manch einer sich da an die Stirn tippen mag.

Man kann das auch umdrehen und sagen, dass ein Modellbahner immer etwas mehr bauen und darstellen möchte, als sein vorhandener Platz zulässt. Manch einer, der den Platz für eine ordentliche H0-Anlage hätte, verliebt sich in die Spur 0 – und schon darf auch er über viel zu wenig Platz klagen. In meinem Fall war ja das besondere Problem, dass ich eine lange Hauptstrecke mit zahlreichen Unterwegsstationen darstellen wollte und zusätzlich eine nicht ganz so lange Zweigstrecke. Die Hauptstrecke linear nach dem Prinzip der absoluten Nähe (PAN) zu planen, war nicht allzu schwierig. Aber wie fügt man eine Zweigstrecke in dieses Konzept? Eigentlich kann das nämlich nicht gehen, wenn man Parallelität vermeiden will. Es sei denn, man weicht auf eine zweite Ebene aus.

Vorsicht bei faulen Kompromissen

Nun weiß man ja, dass es Leute gibt, die eine doppelstöckige Anlage gebaut haben, zwei Anlagen übereinander sozusagen, auf der anderen Seite des großen Teiches mehr als hierzulande. Das ist natürlich verlockend, denn die Streckenlänge verdoppelt sich damit. Aber wo Licht ist, ist auch Schatten.

Das Ganze hat nämlich empfindliche Nachteile, hauptsächlich die der nicht optimalen Höhen. Die optimale Höhe kann ja logischerweise allenfalls eine der Anlagenebenen haben, die darüber oder darunter liegende ist dann für gescheitertes Bedienen und genussvolles Betrachten zu hoch beziehungsweise zu niedrig. Meist wird dann ein Kompromiss gewählt, dann ist die obere Ebene nur etwas zu hoch und die untere etwas zu niedrig (s. Abbildung rechts). Genau das meinte ich: Keine hat die wirklich optimale Höhe. Und um das Problem zu minimieren, wird dann die Höhendistanz zwischen den Ebenen so gering wie möglich gewählt, was ebenfalls dem Bedienergenuss und dem visuellen Eindruck abträglich ist – ein wahrhaft fauler Kompromiss.

Platzhunger als Innovationsmotor

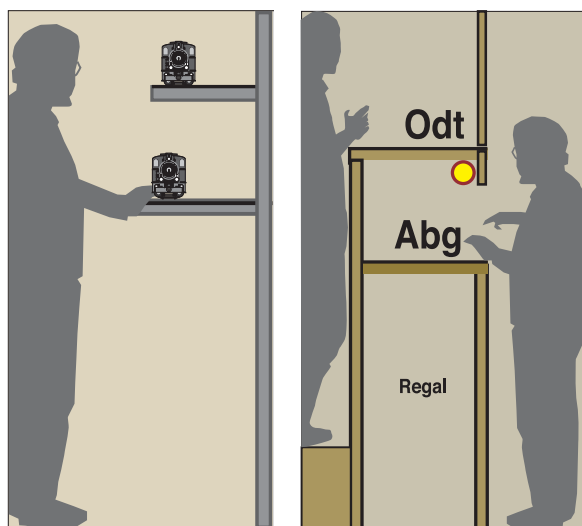
Deswegen sannen platzgierige Modellbahner über Lösungen nach, die dieses Hauptproblem der zwei Ebenen eliminieren würden.

Einer von ihnen war der schon im Planungskapitel erwähnte Richard Benjamin in den USA, der auf die Idee kam, die zwei Anlagenebenen so anzuord-

nen, dass sie von verschiedenen Seiten betrachtet werden können. Die untere Ebene hat dann die optimale Höhe für einen normal auf dem Fußboden stehenden Modellbahner, die obere wird ausreichend höher angeordnet und der Modellbahner auf ein entsprechend hohes Podest gestellt. Der hat nun die obere Ebene von der anderen Seite ebenfalls in optimaler Höhe vor sich.

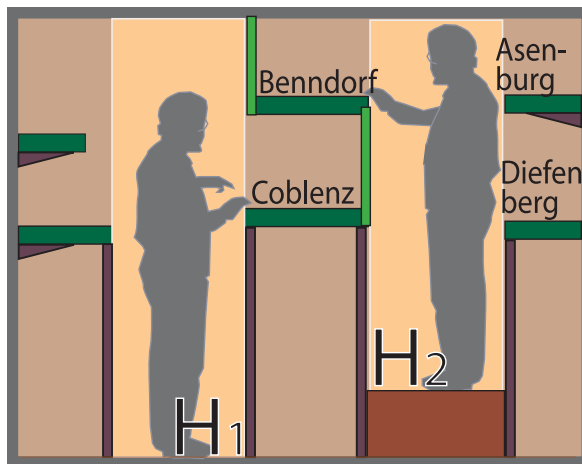
Die Sache hat aber einen Haken. Sie funktioniert nur bei frei im Raum stehenden Anlagenteilen, speziell also Zungen, und die muss man erst einmal haben. Wenn dieser Anlagenteil also von beiden Seiten zugänglich sein muss, dann kann man das Ganze auch gleich symmetrisch ausführen. Dann entsteht jenes pilzartige Mittelteil mit der nach beiden Seiten ausladenden oberen Ebene auf dem schlanken Stiel, der zu der Bezeichnung *mushroom* (= *Pilz*) führte, gemäß der linken Abbildung auf der nächsten Seite oben.

Reicht die Breite des Raumes dafür nicht, so kann man das Prinzip auch auf einer stumpfen Zunge, also einer ohne Kehrkurve, realisieren. Das habe ich in dem Entwurf für eine Garagenanlage in meinem Blauen Buch „Anlagenplanung für Vorbildorien-



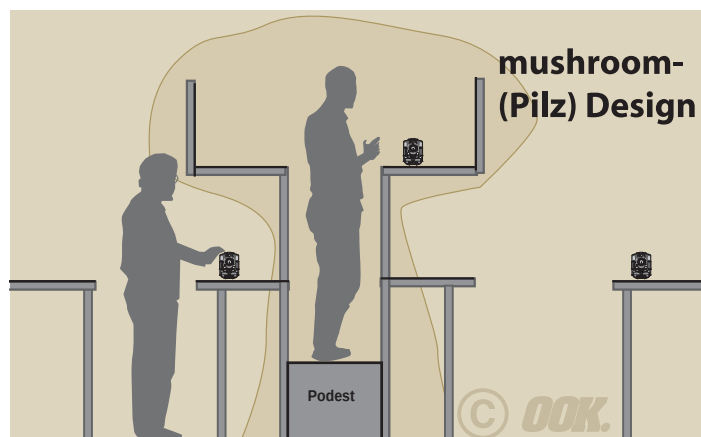
Eine doppelstöckige Anlage bringt prinzipiell die doppelte Streckenlänge. Das wird bezahlt mit einer nicht-optimalen Höhe mindestens einer der Ebenen, meist aber beider und einem oft zu geringen Abstand zwischen ihnen. (linke Grafik)

Zum Vergleich hier noch einmal ein Bild aus dem Planungskapitel: Oderteich und St. Andreasberg liegen genau übereinander, sind aber von verschiedenen Seiten aus zu betrachten.

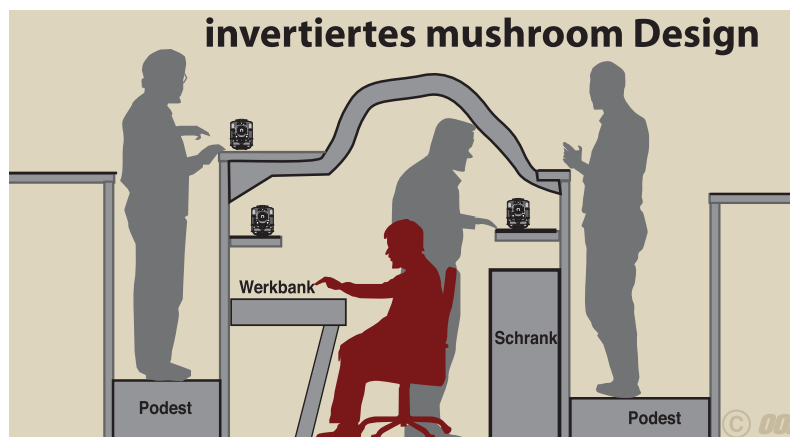


Eine Kombination von klassischer Doppelstockanlage und einem halben Mushroom brachte ich in meinem Blauen Anlagenplanungsbuch bei dem Vorschlag für eine Garagenanlage.

Das ist eine gute Lösung für Räume, die zwar ausreichend hoch, aber nicht breit genug sind für eine Zunge mit einem richtigen symmetrischen Pilz. Die obere Ebene dieser Anlage kann man auf der Seite des MIBA-Verlages herunterladen.



Das Prinzip des ursprünglichen Mushroom-Designs wird hier durch den Pilz-Umriss verdeutlicht: Die obere Ebene breitet sich auf einem schlanken Stiel nach beiden Seiten aus. Entscheidend ist, dass die beiden Ebenen von unterschiedlichen Seiten aus betrachtet werden, die untere von außen, die obere vom Inneren des Pilzes, wo auch das Podest angeordnet ist.



Beim Inverted-Mushroom-Design ist die Betrachtungsrichtung umgekehrt: die untere Ebene wird von innen, die obere von außen betrachtet, wo sich Podeste befinden. So entstehen Räume unter der Anlage, die vielseitig genutzt werden können. Den begrenzten Lichtraum über den Trassen der unteren Ebene kann man als Problem sehen oder als gestalterische Herausforderung. Ich habe mich für Letzteres entschieden.

tierten Modellbahn-Betrieb“ (MIBA-Verlag) umgesetzt. Die Abbildung ganz unten auf S. 153 zeigt den Schnitt durch die Anlage, aber ich habe natürlich auch die Gleispläne der beiden Ebenen gezeichnet. Den der oberen Ebene kann man übrigens von der Verlagsseite herunterladen.

Amerikas berühmtester Anlagenplaner, John Armstrong, hat diese *Mushroom*-Idee in großartigen Entwürfen im *Model Railroader* zu hohem Bekanntheitsgrad geführt, auch bei mir. Und weil ich diese Idee kannte, rumorte es schon lange in mir, als ich die BAE III plante, ob ich nicht irgendetwas in der Art auch realisieren könnte.

Im Kapitel „Planung der BAE III“ hatte ich ja schon ein wenig aus der Schule geplaudert und auch eine Grafik (S. 85 Mitte) eingestellt, die zeigte, wie ich Raum unter der Anlage gewinnen und nutzen wollte.

Das Innere nach außen kehren

Ich erkannte die Vorzüge der erwähnten Designlösung mit Betrachtung der zwei Ebenen von unterschiedlichen Seiten, sah aber im *Mushroom*-Konzept keine Möglichkeit, größere Räume unter der Anlage für den Werkstattbereich zu bekommen. Bis mir die Idee kam, das *Mushroom*-Konzept auszukehren, also das Innere nach außen zu drehen, so wie man einen auf links gedrehten Strumpf auskehrt. Im *Layout Design Journal* 38 (Sommer 2008) stellte ich meine Idee des *Inverted*

Mushroom in einem größeren Artikel vor. Das war zu einem Zeitpunkt, als ich die Idee schon in die Tat umgesetzt hatte, also die BAE III nach genau diesem Prinzip entworfen und konstruiert hatte.



Die Andreasberger Strecke war zu der Zeit jedoch noch lediglich eine Vision und noch nicht einmal angefangen. So hatte ich immer Probleme, meinen Besuchern klar zu machen, dass hier unter der Anlage auch einmal eine Strecke verlaufen sollte. Da erinnerte ich mich an zwei ehemalige Module, die noch in irgendeiner Ecke lagerten und stellte sie lose an einer Stelle auf, wo sie vielleicht tatsächlich einmal fest eingebaut werden könnten. Das machte es mir leichter, Besuchern meine Vision zu verdeutlichen.

Anfangs ging es also in erster Linie um den untertägigen Raum für die Werkbereiche. Da die Zahl der BAE-Club-Mitglieder mittlerweile auf ungefähr ein Dutzend angewachsen war, war klar, dass es mit einem oder zwei Werktschen kein Auslangen geben würde. Und es war ja Platz für wesentlich mehr entstanden. Als Erstes installierte ich eine lange Werkbank mit zwei Plätzen unter der großen Kehre am Ende der Anlagenzunge und dem östlichen Ende von Oderteich. Das wurden die Plätze W 1 und W2 (s. Titelbild dieses Kapitels). Ein weiterer Doppelplatz (W3 und W4) entstand am Knick der Anlagenzunge. Diese vier sind die zentralen Werkplätze, die an Bautagen eigentlich auch immer alle besetzt sind.

Wer schaffen will, braucht Platz

Es gab aber vor allem in der Zeit vor der Betriebseröffnung derart gut besuchte Bautage, dass diese vier Plätze nicht ausreichten. Deshalb suchte ich nach Möglichkeiten, weitere Plätze einzurichten, auch wenn sie mit Sicherheit nicht mehr so optimal sein würden wie die ersten vier.

Hinter der kleinen Säule rechts von Platz 4 war schon beim Anlagenbau ein kleines Schränkchen (aus dem Sperrmüll) mit zwei Schubladen montiert worden, auf dem die kleine Säulenbohrmaschine von Proxxon ihren Platz fand. Die Arbeitshöhe ist so, dass im Stehen gebohrt werden kann, somit braucht es keinen Platz für einen Stuhl.

Wolfgang, unser Telefonspezialist, hatte sich schon während des Anlagenbaus immer ein ruhiges Eckchen gesucht, wo er die einzelnen Apparate seines Telefonsystems einbaufertig vorbereiten konnte ohne dass ihm dauernd einer seine Drähte durcheinander brachte.

Einmal suchte ich ihn und fand ihn schließlich in einer relativ engen Ecke unter der Grube Charlotte-Elise, also im Wortsinn unter Tage. Das bewog mich, an der Stelle einen ordentlichen, wenn auch sehr kleinen Werkstisch und eine vernünftige Beleuchtung zu installieren. Und ein paar Steckdosen. Fertig war der Arbeitsplatz 6 (siehe Abbildung rechts ganz unten).

Wie, reicht immer noch nicht?

Der siebte Arbeitsplatz entstand eigentlich weniger, weil die Zahl der Plätze nicht reichte, sondern weil unter dem Bahnhof Sonnenberg so viel zu tun war, dass es lohnte, dort ein bisschen Ablagefläche für Werkzeug und Material zu schaffen und Licht und Steckdosen zu installieren.

Es ist verhältnismäßig eng dort, und man muss sich ordentlich bücken, um hin zu kommen, deshalb geht man dort nur hin, wenn man wirklich etwas unter Sonnenberg zu tun hat. Das können Verdrahtungsarbeiten sein oder der Einbau von mechanischen Stellwerkseinrichtungen oder das Nachjustieren von Weichenantrieben. Dann braucht man nicht wegen jedes anzufertigenden Teils woandershin zu laufen.

Selber schuld

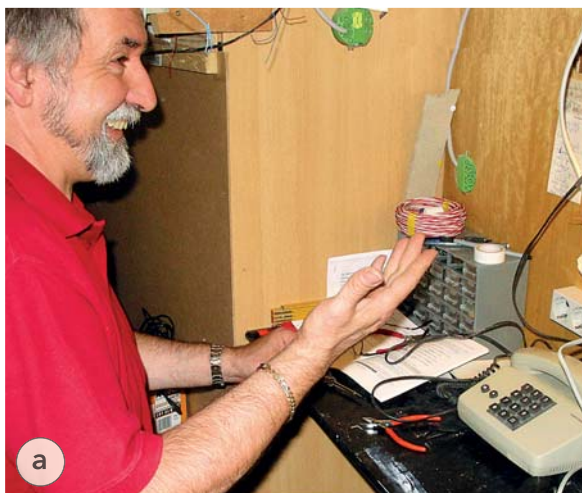
Der Bedarf an Werkplätzen wird unter anderem auch deshalb gesteigert, weil ich selber zwischen den Bautagen manchmal einen der Plätze so intensiv vereinnahme und voll krame, dass ich ihn zum nächsten Bautag nicht freigeräumt bekomme, zum Beispiel, wenn ich wieder einmal eine Serie Fichten baue. Das braucht Platz und alle möglichen Materialien und Werkzeuge. Dafür wähle ich einen der engen Plätze, meist Platz 6, damit die Freunde dann, wenn sie kommen, die großen Werkstische frei vorfinden.



Jeder hat so seine Präferenzen hinsichtlich der Werkplätze. Henrik sitzt am liebsten an Platz 4 (rechts). Hier studiert er die Bauanleitung des Zweiachsriebwagens aus der Produktion von Markus Klünder, Münster, den er im Bau hat, während Rainer gerade die Vorräte an Messingprofilen in der Schublade durchschaut, ob er für sein aktuelles Weichenbauproblem das Passende findet.



Thomas ist von Hause aus eigentlich Spur-1er, kann aber auch 0m. Hier hat er sich gleich beide MINEX-Dreikuppler vorgenommen, um ihnen etwas mehr Fahrkultur beizubringen. Als Nächstes wird er dann wohl die Ts 5 auf den Tisch nehmen, die noch auf dem Reparaturbrett steht.



Wolfgang (links) liebt die Abgeschiedenheit von Platz 6 für seine Telefonarbeiten. Auf dem rechten Bild sieht man, wie eng es an diesem Platz unter der Grube Charlotte-Elise zugeht. Über Michaels Kopf verläuft im Hangenden* die Trasse der Andreasberger Strecke. Vorsicht beim Aufstehen!



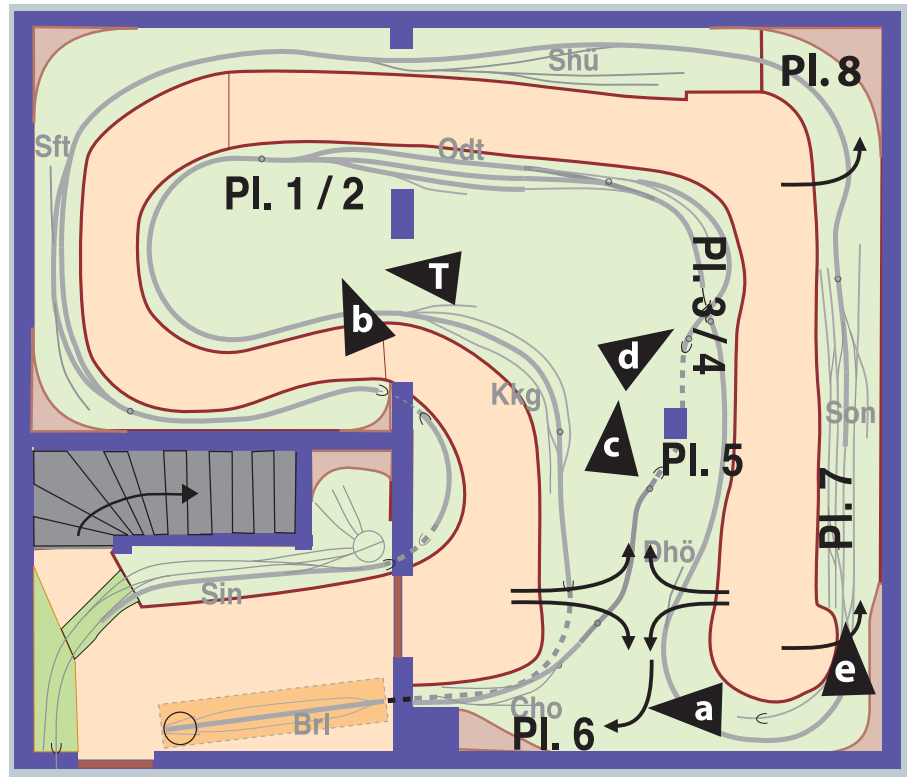
Männer brauchen Höhlen

Das behaupten jedenfalls gewisse Psychologen, die sich intensiv mit der männlichen Psyche beschäftigt haben. Ob sie da speziell Modelleisenbahner im Visier hatten, entzieht sich meiner Kenntnis. Mög-

*Bergmännischer Ausdruck: Hangendes ist im Bergbau die Bezeichnung für das oberhalb einer Lagerstätte liegende Gebirge. (Wiki)



In den beiden Reparatur-Fächern über dem Arbeitsplatz 1 stehen reichlich Fahrzeuge, die auf den OP-Tisch wollen. Derweil ist Stefan an der Unimat am Drehen.



Unter der großen Kehre am Ende der Zunge entstanden die Werkplätze 1 und 2, dort, wo die Zunge ihren Knick hat, die Plätze 3 und 4, hinter der kleinen Säule dann W 5 als kleine Stehwerkstatt und schließlich die etwas beengte Werkstatt 6 unter dem Bergwerk.

Der Arbeitsplatz 7 unter Sonnenberg wird nur für Arbeiten unter dem Bahnhof benutzt (Verdrahtung und/oder Stellwerkstechnik). Die langen Pfeile zeigen die Zugänge zum Bereich unter Tage, die schwarzen Dreiecke den Kennbuchstaben (T = Titelbild des Kapitels) und die Aufnahmerichtung der Fotos.

Am Höhlenknick ist am meisten Platz mit Stehhöhe vor den Werk-tischen, sodass sich hier immer wieder auch Menschengruppen bilden. Links unter dem ausgekleideten Gewölbe die Anfänge des Bahnhofs Rehbergergrabenhaus an der Andreasberger Strecke.



Gibt's hier was umsonst? Nein, hier hat „nur“ der Wolfgang am Arbeitsplatz 3 den ersten AHB-Weichenhebel fertig zusammengelötet, ein kleines Wunder sozusagen. Das wollen alle mal gesehen haben.



Am gleichen Platz bestückt Wolfgang nun konzentriert den Kohlebansen für das BW Sieber mit Kohle und bemerkt offenbar gar nicht, dass sich, diesmal vor ihm, eine riesige Menschenmenge versammelt hat.

licherweise war aber genau das mein unbewusstes Motiv, als ich den *Inverted Mushroom* ersann. In Wahrheit ging es mir vielleicht tatsächlich in erster Linie darum, eine Höhle für mich und meine Freunde zu schaffen, in der wir uns vor den Unbilden dieser Welt verkriechen können. Wie ernst auch immer man das nehmen mag, fest steht, dass wir uns in der großen Höhle unter der Anlagenzunge sehr wohl fühlen. Und zwar nicht nur beim Arbeiten, immer wieder finden dort auch spontane Zusammenrottungen statt, zum Beispiel um bestimmte Fragen zu klären, zu fachsimpeln oder einfach nur mehr oder weniger gescheit daher zu reden. Die nachmittägliche Teepause wird, wenn nicht allzu viele gekommen sind, auch hierher verlegt. Sitzgelegenheiten sind für alle Fälle genügend vorhanden und ein Platz für die Tasse findet sich auch. Und selbst ein Stehkonvent hat durchaus seine Reize.

Gemütliches Chaos

Dass Chaos prinzipiell gemütlicher sein kann als strenge Ordnung, ist keine so neue Erkenntnis. Deswegen fühle ich mich zum Beispiel auch in der wirbeligen Unordnung des Münchner Hauptbahnhofes wohler als in den kahlen Betonschluchten des ICE-Bahnhofes Kassel-Wilhelmshöhe.

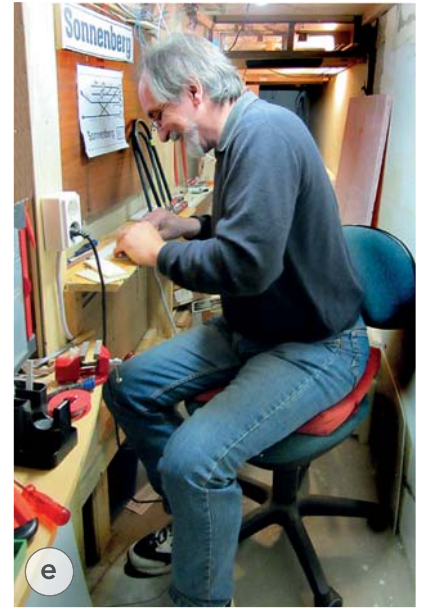
Und bei der urigen BAE-Höhle ist allein schon die Konstruktion chaotisch. Einige meiner Freunde, die beruflich als Konstrukteur arbeiten, würden vermutlich bestreiten, dass es überhaupt eine ist. Die teilweise wüsten Gewölbepanten, die auf einigen Bildern (zum Beispiel rechts) sichtbar sind, sind ja nach keinem ausgefuchsten Masterplan entstanden



An der engsten Stelle im Durchgang von den Werkplätzen 1/2 zu den Plätzen 3/4, wo die Unterseite des großen Steinbruches in den Gang ragt, wurde sich so häufig der Kopf gestoßen, dass hier als erstes durch kantenfreie Auskleidung des Gewölbes Abhilfe geschaffen werden musste. Im Endeffekt soll das gesamte Gewölbe unter Tage so ausgekleidet werden. Das kann dauern.

Henrik (rechts) und OOK haben Bildfahrpläne in der Hand, also ist es der aktuelle Fahrplan, der hier intensiv diskutiert wird. Da muss sogar der Dieter seine Arbeit am Werkplatz 4 unterbrechen und lauschen.
Foto: Rainer Schmitt

Ganz rechts: Die Werkstatt 7 ist eigentlich eher ein Notbehelf. Sie ist ein 60 – 80 cm „breiter“ Schlauch unter dem Bahnhof Sonnenberg ohne die von den anderen Werkplätzen her gewohnten großen Arbeitsflächen. Scheint aber Spaß zu machen.



(den gab es nur für den Verlauf der Gleise und Gänge), sondern als Produkt sukzessiver spontaner ad hoc-Entscheidungen im Umgang mit nicht planvoll beschafftem sondern meist aus dem Sperrmüll zusammengefundem Material. Dass dennoch statisch alles im grünen Bereich ist, hat sich seit langem erwiesen.

Aua!

Weniger gemütlich waren anfangs die zahlreichen Stellen unter Tage, an denen man sich gehörig den Kopf stoßen konnte, denn volle Stehhöhe ist zwar weiträumig vorhanden, aber beileibe nicht überall. Zumindest nicht für jeden, denn wir haben auch lange Kerls.

Diese Stellen sind mittlerweile alle durch allerlei Schaumstoffverkleidungen oder durch kantenfreie

Vollverkleidung entschärft, aber noch heute sieht man die alten Hasen mit eingezogenem Kopf oder wesentlich gebückter durch die Gänge gehen, als es nötig wäre. Dazu könnte die Verhaltensforschung sicher etwas sagen.

Fleiß und Kreativität der Höhlenmenschen

Die erwähnte Gemütlichkeit führt allerdings nicht zu Trägheit und Bequemlichkeit, vielmehr ist die BAE-Höhle einer der kreativsten Plätze im Lande. Hier wird mit Einfallsreichtum, Fleiß und Freude gearbeitet, dass es nur so brummt. Hier spürt man auch ganz besonders die Atmosphäre des „Wohlfühl-Clubs“, wie die BAE-Clubmitglieder diesen losen Haufen selber gerne nennen. Das ist nicht für alle das Richtige, klar, aber für ziemlich viele. Und das ist gut so.

Damit das hohe Gewölbe nicht „einkracht“, werden die großen Hauptspanten durch Aufdoppelung verstärkt.



Ganz rechts: Laubsägen ist eine alte vom Aussterben bedrohte Kunst, die aber auch heute im Zeitalter von Lasern und Fräsen im Modellbau unentbehrlich ist. Nico kann es noch.



Unter Tage II: Die Anlage unter der Anlage

Die Andreasberger Strecke

Der „Inverted Mushroom“ macht's möglich: Unter der superlangen Anlagenzunge ist Platz für eine komplette Nebenstrecke, die schon fast als eigenständige Anlage angesehen werden könnte. Theoretisch war alles möglich. Aber in der Praxis?

Schauen wir mal, wie grau Theorie denn nun ist. Theoretisch musste nämlich mein ausgekehrter Pilz im Inneren die Andreasberger Strecke aufnehmen können. Auf dem Bildschirm wirkte das alles total machbar und unproblematisch. Die Wirklichkeit sieht manchmal anders aus. Bei der BAE war das auch so. Während des Baus der Anlage mit der oberirdischen Hauptstrecke hatte ich dem Bahnhof Königskrug hinter den Gleisen eine sichelförmige Fläche spendiert, auf der das Empfangsgebäude und der Güterschuppen Platz finden sollten. Und eine Andeutung von Bahnhofsvorplatz.

So weit, so gut. Eher zufällig schaute ich mir das einmal von der Rück- beziehungsweise Unterseite

her an und bekam einen Schrecken. Da sollte noch Rehbergergrabenhaus drunter? Au weia!

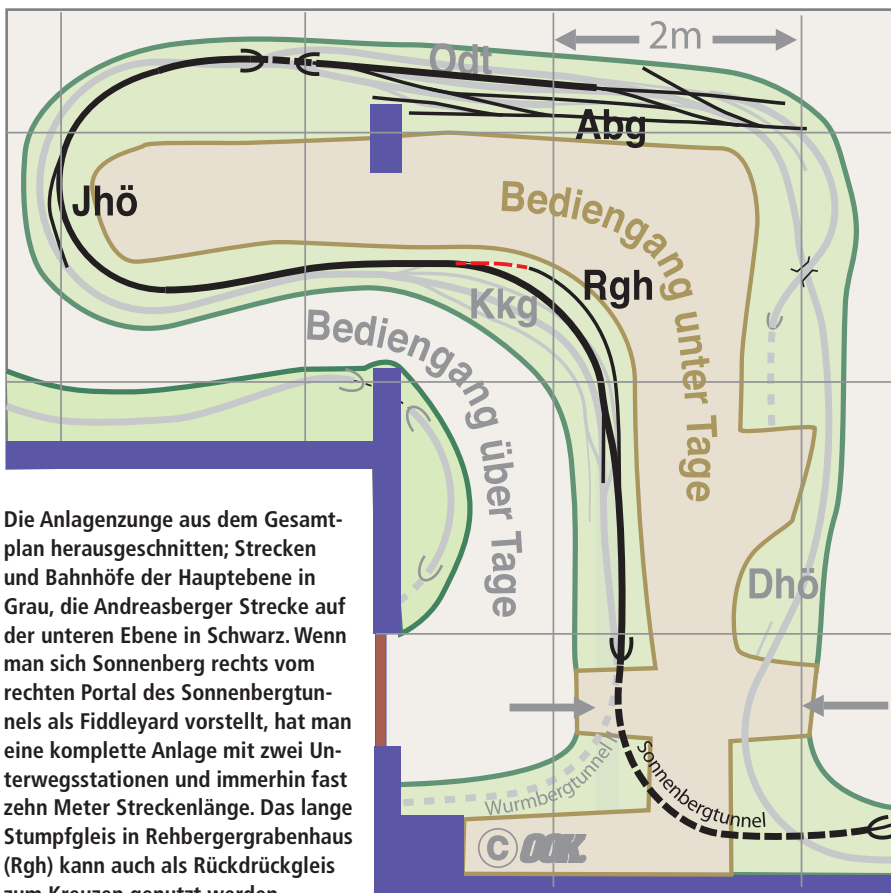
Ein wenig Hantieren mit dem Zollstock ergab, dass es so nicht gehen konnte. In einem „Fach“ von 18 cm Höhe kann man keinen Bahnhof anlegen, in dem man dann später rangieren und Wagen aussetzen will. Die Fläche hinter den Königskruger Gleisen musste entweder weg oder aber – grübel, grübel – höher gelegt werden. Eine zwanzig Zentimeter hohe steile Mauer gleich hinter den Gleisen würde dem darunter liegenden Bahnhof schon etwas mehr Luft verschaffen. In Kapitel 14 steht genau, wie die Sache ausging: Das EG wurde in Form einer kleinen Wartehalle nach vorn an die Anlagenkante versetzt und an den ursprünglich dafür vorgesehenen Platz kam nun der Steinbruch Königskopf, über den es ja ein extra Kapitel weiter hinten gibt. Da passte das mit der 20 cm hohen Mauer bestens.

Wie hoch ist denn hier die Promillegrenze?

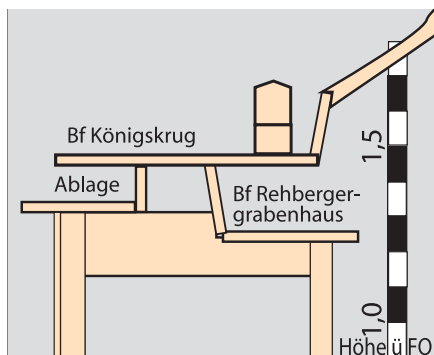
Dennoch fand ich, dass es besser wäre, das Planum von Rehbergergrabenhaus auch noch ein wenig weiter abzusenken, um die immer noch arg geringe lichte Höhe zu vergrößern. Das würde allerdings bedeuten, dass das vorgesehene Gefälle von 45‰ von Sonnenberg bis Rehbergergrabenhaus nicht ausreichen würde. Aber noch steiler? Mit 45‰ hatte ich Erfahrung; so steil war die Andreasberger Strecke bei der BAE II auch gewesen und das hatte keine Probleme gemacht. Aber noch mehr?

Probieren geht über Studieren

Ich erinnerte mich an meine Kindheitsmethoden und installierte eine provisorische Trasse mit 50‰ Neigung auf lose übereinander geschichteten Holzklötzen. Nachdem ein Triebwagen mit zwei Personenwagen sowie ein Dreikupppler mit ebenfalls zwei Vierachsern und einem Stückgutwagen diese Rampe ohne Wehklagen, also ohne zu schleudern, hinaufgefahren waren, betrachtete ich die Tests als erfolgreich. Die 50‰-Trasse konnte gebaut werden. Vor allen Dingen aber konnte ich nun das Planum von Rehbergergrabenhaus in der endgültigen Höhe installieren.



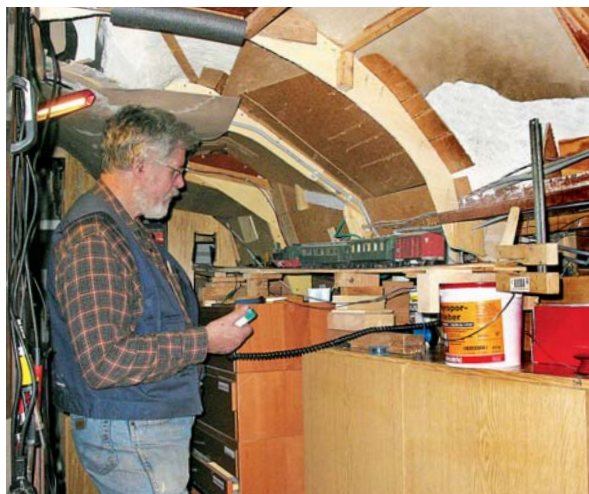
Die Anlagenzunge aus dem Gesamtplan herausgeschnitten; Strecken und Bahnhöfe der Hauptebene in Grau, die Andreasberger Strecke auf der unteren Ebene in Schwarz. Wenn man sich Sonnenberg rechts vom rechten Portal des Sonnenbergtunnels als Fiddleyard vorstellt, hat man eine komplette Anlage mit zwei Unterwegsstationen und immerhin fast zehn Meter Streckenlänge. Das lange Stumpfgleis in Rehbergergrabenhaus (Rgh) kann auch als Rückdrückgleis zum Kreuzen genutzt werden.



In der Ursprungsversion von Königskrug (Anlagenhauptebe) war hinter den Gleisen eine mondsichelförmige Fläche entstanden, auf der das Empfangsgebäude und der Güterschuppen platziert werden sollten. Genau darunter sollte jedoch die Station Rehbergergrabenhaus der Andreasberger Strecke liegen. Rechtzeitig durchgeführte Kontrollmessungen ergaben, dass die lichte Höhe über dem Planum dort nur 18 cm betragen würde. Definitiv zu wenig, um ihn zu bedienen.



Markus nagelt Schienen auf die Trasse für den Sonnenbergtunnel, durch den die Andreasberger Strecke vom Bahnhof Sonnenberg aus in den Untergrund geführt wird. Foto: Lars Vorsteen



Probefahrten auf der mit Hilfe von allerlei Klötzen erstellten provisorischen 50%-Trasse. Würden das die normalen Züge überhaupt schaffen?



Der später unsichtbare Teil der Trasse im Sonnenbergtunnel ist mit Hängern am Gewölbe befestigt. Kartonstreifen sollen ein Abstützen von eventuell entgleisten Fahrzeugen verhindern.



Das Planum von Rehbergergrabenhaus. Im unteren Teil hängt die Unterseite des Steinbruchs trotz aller Bemühungen doch noch recht tief über dem Bahnhof.

Zeit zum Aufatmen

Jetzt wusste ich definitiv, dass meine Vision einer Unter-Tage-Strecke im Innern des *Inverted Mushrooms* Wirklichkeit werden konnte. Wenn Rehbergergrabenhaus geht, dann geht der Rest auch. Zunächst war jedoch eine kleine Korrektur nötig. Ich hatte nämlich die Trasse innerhalb des Sonnenbergtunnels, die den Übergang zwischen oberer und unterer Anlagenebene herstellt, bereits mit 45% Gefälle verlegt (Abb. links ganz unten) und musste das jetzt 5% steiler machen, um in der richtigen Höhe unter der Anlage aus dem Tunnel zu kommen.

Der eigentliche Trassenbau war relativ unkompliziert, umso schwieriger die Auskleidung des in Spantenbauweise erstellten Deckengewölbes, das ja hinter und über der Bahntrasse als Kulisse und Himmel fungieren sollte. Dabei musste ich allerleichtesten Leichtbau machen, denn die freitragende Gewölbekonstruktion sollte nicht mit unnötigem Gewicht belastet werden.

Auf dem Bild ganz unten sieht man die obere Einfahrt der Station Rehbergergrabenhaus mit bereits ausgekleidetem aber noch unbemaltem Deckengewölbe. Es ist die gleiche Stelle, die mich, ein paar Monate früher, im Bild links bei den Probefahrten zeigt, mittels derer ich austesten wollte, ob die auf 50% vergrößerte Steigung von normalen Zügen befahren werden konnte.

Einen Ort der Begegnung schaffen

Im Kapitel über die Konzeption der Anlage habe ich auf den Seiten 30 und 31 ausführlich dargelegt, wie es dazu kam, dass ich die Andreasberger Strecke am so genannten Rehberger Graben entlang trassierte. Da diese Strecke doch recht lang ist, (fast zehn Meter) hielt ich das Einschalten einer Kreuzungsmöglichkeit für sinnvoll. Dafür bot sich von der Vorbildsituation her die Stelle an, wo das Rehberger Grabenhaus lag und heute noch liegt, und ich plante daher, das zweite Gleis, das am oberen Bahnhofskopf ausgefädelt wird, unten am Ende des 90°-Bogens wieder anzuschließen (rot gestrichelt im Plan auf der Vorderseite) und klebte auch an passender Stelle eine Weichenschablone auf.

Was die Brockenbahn hat, will die BAE auch

Ich hatte auch schon Schwellen aufgeleimt, als im Probetrieb ein denkwürdiger „Unfall“ passierte. Bei einem bergfahrenden Testzug löste sich der letzte Wagen, ein leichtlaufender Vierachser, und sauste mit schwindelerregender Geschwindigkeit durch das Gleis 1 des Bahnhofes Rehbergergrabenhaus. Nix passiert.

Wäre er jedoch durch das angenommenerweise schon fertig eingebundene Gleis 2 gerauscht, wäre er vermutlich im Gleisbogen am unteren Bahnhofsende umgekippt und in die Tiefe gestürzt. 50%



Links: Hier reicht die Auskleidung des Gewölbes immerhin schon vom Ausgang des Sonnenbergtunnels bis fast nach Rehbergergrabenhaus, und Michael grundiert erst einmal mit himmelblau, die Feinarbeiten der landschaftlichen Ausgestaltung werden folgen.



Ein Papier-Dummy des Grabenhauses (links) kündigt, wie auch die aufgeklebten Schwellen, von der zukünftigen Station Rehbergergrabenhaus. Dahinter die ins „Profil“ ragende Unterseite des oberirdischen Steinbruches Königskrug.

Im Bild oben ist das Gewölbe schon weitgehend ausgekleidet und verbirgt nun die im Bild links noch hinter dem Dummy sichtbaren Bodenzüge zur Betätigung der Ladeschütten des Steinbruchs.

Streckengefälle sowie durchgehendes Gefälle im Bahnhof sind eben risikobehaftet.

Das bewog mich, die Weichenschwellen für die untere Weiche wieder zu entfernen und die untere Hälfte von Gleis 2 in die Waagerechte zu legen. Am Ende kam ein solider „Erdhaufen“ als Prellbock hin sowie eine Bremsstrecke mit engen Zwangsschienen, womit ein abgehendes Fahrzeug schon vor dem Aufprall auf den Prellbock abgebremst werden soll. Nun hatte ich ein langes Stumpfgleis geschaffen, das sich wunderbar als Abstellgleis eignen würde, nur gibt es in Rehbergergrabenhaus eigentlich nichts abzustellen.

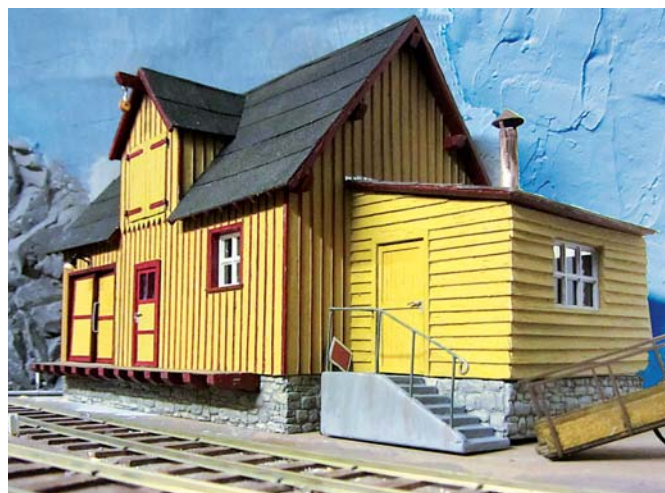
Aber hat nicht die Brockenbahn auch so ein langes in die Waagerechte führendes Stumpfgleis? Genau, das so genannte Rückdrückgleis bei der (ehemaligen) Station Goetheweg. Wer schon mal an einem Hochbetriebstag mit der Brockenbahn gefahren ist, kennt das Rückdrücken des zuerst am Goetheweg eintreffenden Zuges und die Ohne-Halt-Durchfahrt des Gegenzuges. Sowas hatte die BAE nun auch. (Der Entwicklung vorgreifend sei hier verraten, dass zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Textes tatsächlich schon einige Zugkreuzungen mit Hilfe dieses Rückdrückgleises stattgefunden haben.) Voll der Rangierspaß!



Am Südportal des Sonnenbergtunnels kommt der P 160 nach St. Andreasberg wieder ins „Freie“, das nun aber unter der Anlage liegt, daher der niedrige Himmel. Sobald die Vegetation nachgewachsen ist, wird sich die Stelle genauso ansehnlich und überzeugend präsentieren wie die Strecken über Tage.



Zwischendurch mal ein Blick auf das reale Rehbergergrabenhaus (links) mit gegenüber liegendem Grabenwärterschuppen. Statt der nichtöffentlichen Straße könnte hier doch auch gut und gerne eine Meterspurtrasse gelegen haben, oder? Auf der Anlage liegt der Schuppen nicht gegenüber, sondern neben dem Grabenhaus.



Und schon wieder ein Harzer Gebäude aus dem Bayerischen Wald. Dieter hat den Schuppen gespiegelt, entmodernisiert und auf einen Sockel gestellt. Für den Stückgutkurswagen, der hier täglich bei der Talfahrt Station macht, ist ein Stumpfgleis vorhanden.



Ein Grabenwärterhaus als Stationsgebäude

Am erwähnten Rehberger Graben wurde 1772 ein kleines Wärterhaus errichtet. 1809 erhielt es die dreiteilige Form, die bis zur Erweiterung 1978 Bestand hatte und Vorlage für das Modell auf der BAE darstellt. Schon in einer Werbeanzeige von 1890 heißt es: „Für gute Speisen und Getränke ist bestens gesorgt.“ So ist es heute noch, aber so war es auch zu Zeiten der BAE.

Der Grabenwärter ist nicht nur in Personalunion Gastwirt, sondern wird auch als (virtueller) Agent der BAE tätig sein, Fahrkarten verkaufen und Stück-

gut abfertigen, gelegentlich auch Zuglaufmeldungen absetzen und beim Rangieren und Kreuzen helfen, vor allen Dingen aber die Richtung Sonnenberg fahrenden Züge gemäß SbV abläuten. Gleichzeitig wird er Kunde der Bahn sein, denn die Gastwirtschaft floriert, und ständig muss Bier und sonstiger Gaststättenbedarf nachgeliefert werden. Deshalb hat der Schuppen auch ein Anschlussgleis erhalten, auf dem täglich einmal der Stückgutkurswagen Station macht und ab und an auch ein besonderer G-Wagen für die Wirtschaft zugestellt wird. Für das Ausladen von Sömmerungsvieh ist eine fahrbare Viehrampe vorhanden.

Na, wer sagt denn, dass es bei der BAE keine Hingucker gibt? Hier steht er doch, Gustav das Grabenhaus-Faktotum, und guckt ziemlich intensiv hin, was es heute zu futtern gibt.

Als letztes von allen Bahnhofsgebäuden der BAE kam das von Rehbergergrabenhaus auf die Anlage, nämlich unmittelbar vor Redaktionsschluss dieses Buches. Harzwanderer werden es sofort wiedererkennen. Nur an Gleise können sie sich beim Original nicht erinnern.



Noch'n Gedicht, äh, Steinbruch

Im Kapitel Konzeption wurde schon erwähnt, wie wichtig Steinbrüche für die Wirtschaft des Harzes und dementsprechend als Verfrachter der Schmalspurbahnen waren. Von daher rechtfertigen sich mehrere Steinbrüche an der BAE quasi von selbst. Deshalb konnte ich nach dem großen Steinbruch Königskopf und dem kleinen Drei Hörste ohne Gewissensbisse an der Andreasberger Strecke einen dritten platzieren, an der Jordanshöhe kurz vor St. Andreasberg.

Die Platzverhältnisse waren nicht ganz so schwierig wie in Rehbergergrabenhaus aber immer noch schwierig genug. Genau unterhalb der großen 180° Kehre beim Achtermannstor verläuft mit entsprechend geringerem Radius die große Kehre der Andreasberger Strecke. Im Plan auf Seite 159, wo beide Trassen übereinander eingezeichnet sind, wird das deutlich.

Und genau am Scheitelpunkt der Kehre hatte ich ein altes Trassenstück mit einer Weiche von der BAE II verbaut. Daran kam nun ein etwa 45 cm langes, leicht gebogenes Stumpfgleis, das jetzt Ladegleis des zu schaffenden Steinbruchs werden sollte.

Das Wegtarnen der ganzen Kabelage (Loconet und Fahrstrom-BUS) war nicht ganz einfach, aber nachdem das geschehen war, konnte es ans Gestalten gehen. Was daraus geworden ist, zeigen die Fotos: keine große Sache, aber ein gefälliger kleiner Steinbruch, der einmal am Tag eine Wagenladung Steine produzieren wird.

Virtuell transloziert: Von Albrechtshaus über Schlufferhütte nach Jordanshöhe

Damit die Steinbrucharbeiter ihre Arbeitsstelle erreichen können, richtete die BAE hier auch einen Bedarfshaltepunkt ein, an dem einige Züge



Da gehört schon eine Menge Phantasie dazu, sich vorzustellen, dass das hier mal ein Steinbruch werden soll. Im Gegensatz zum Radius von 100 cm der darüber liegenden Hauptstreckentrasse (durchlaufende Sperrholzkante) hat die hier sichtbare Trasse der Nebenstrecke nur einen solchen von 80 cm.



Aus viel Styropor und Füllspachtelmasse entsteht ein Teil der Jordanshöhe mit dem gleichnamigen Steinbruch. Die Reißnadel mit Griffumwicklung weist auf die Gravierungsarbeiten an der Mauer hin.



Nun kann man schon erkennen, was es mal werden soll. Aber bis hier Steine in Waggonen geladen werden, wird noch einige Zeit vergehen, denn die eigentliche Gestaltungsarbeit steht noch bevor.



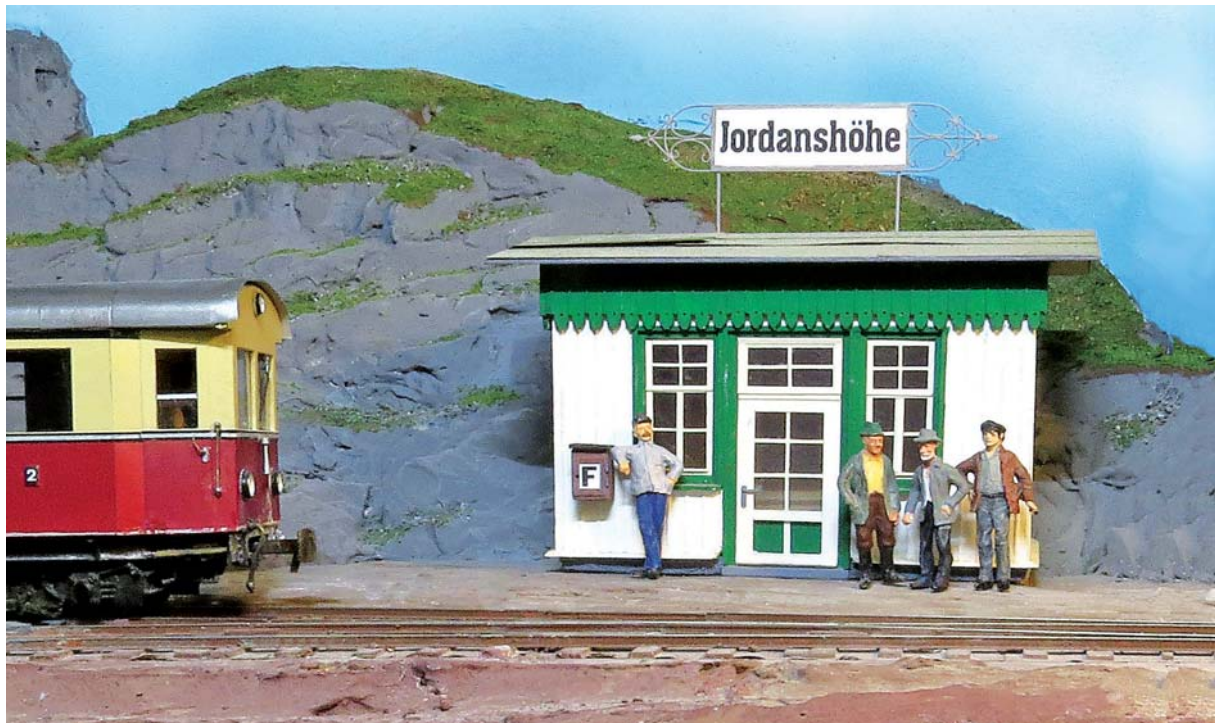
Fertig! Na, nicht ganz. Die Steine der Mauer müssen noch abgetönt werden, der übliche Steinbruch-Krimskrams, wie wir ihn am Königskopf gesehen haben, fehlt noch und, und, und ... Aber der Betrieb läuft schon. Der PmG 160 wird den Trichterwagen hier aussetzen.

Bis zur Wende stand dieses Wartehäuschen der Selketalbahn am Hp Albrechtshaus. Jahrzehntelang, seit dem Abbruch der Selketalbahn zu Reparationszwecken, hatten hier nur Busse gehalten.

Ganz rechts: Die erste virtuelle Translozierung fand 1997 statt, als Rainer Emmermacher dieses 1:45 Modell baute und dem BAE-Direktor verkaufte, der es in Schluftherütte aufstellen ließ.



Bei der BAE III hat das Wartehäuschen von Albrechtshaus seinen definitiven Platz am Steinbruch Jordanshöhe gefunden. Neu ist der F-Kasten, mit dem zum Beispiel dem Zugleiter gemeldet werden kann, wenn eine Übergabe oder Sperrfahrt sich eingeschlossen hat.



bei Schichtbeginn und Ende halten. Ein richtiges Empfangsgebäude braucht so eine winzige Station nicht, aber irgendwas zum Unterstellen schon, falls der Zug mal später kommt als im Fahrplan steht, zumal im Winter.

Da hatte ich seit dem Umzug von Bremen nach Hamm noch etwas Nettes in der Kiste: das schmutzige kleine Wartehäuschen nach dem Vorbild von Albrechtshaus an der Selketalbahn, das Rainer Emmermacher mal nach der Zeichnung in Mittelpuffer Nr. 9 gebaut hatte und auf dem seinerzeitigen Schmalspur-Szenetreff in Unna 1997 zeigte. Eigentlich hatte er vorgehabt, es in Kleinserie aufzulegen, daraus wurde aber nichts, es blieb aber bei dem

einen Exemplar. Der auf der Ausstellung zufällig anwesende Direktor der BAE konnte einen bezahlbaren Preis aushandeln und erwarb das Gebäude von Fleck weg.

Ein Selbstbaugebäude war der Hammer. Rainer Emmermacher aus Hamm (nomen est omen) konnte das kleine Gebäude von Albrechtshaus aus der letzten Ausgabe des Mittelpuffer, kaum, dass die Druckerschwärze getrocknet war, bereits fertig vorzeigen. Und zwar wunderschön nachgebaut, mit den feinen Fugendeckleisten, den verzierten Fuchsschwanz-Enden der oberen Bretter und vor allen Dingen den filigranen Schmiedeeisenschnörkeln des Stationsschildes auf dem Dach. (Mittelpuffer Nr. 10)

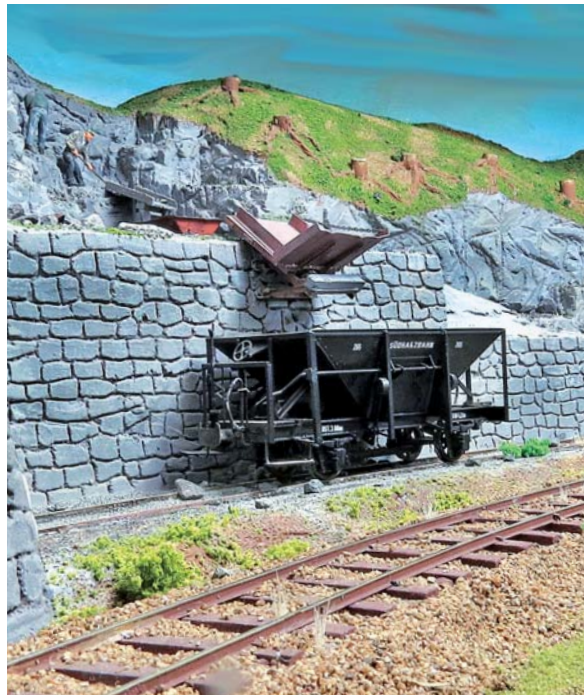
Im Mittelpuffer-Bericht über die Ausstellung in Unna stand mein begeisterter Kommentar: Einen Tag nach der Ausstellung stand das Modell bereits auf der BAE II-Anlage in Bremen, und zwar am Bahnhof Schlufthütte (s. Vorseite ganz oben rechts). Zehn Jahre lang. Dann kam der GAU, der Große Anlagen-Umzug, und das Häuschen verschwand in einem Umzugskarton und später in irgendeiner Schublade unter der im Bau befindlichen BAE III.

Sobald das Streckengleis der Andreasberger Strecke durchgezogen war und die Gestaltung des Steinbruchs begann, wurde es hervorgeholt und am vorgesehenen Platz aufgestellt.

Die BAE-Direktion hat mittlerweile außen einen Fernsprechkasten anbringen lassen, denn gelegentlich sind Zugmeldungen abzugeben, etwa, wenn eine Übergabe von St. Andreasberg aus einen Wagen zustellt oder abholt und sich laut Anordnung des Zugleiters einschließen muss, um einen Zug vorbei zu lassen. Es kann sogar passieren, dass der Zugleiter bei einer massiven Verspätung eine Kreuzung hierher verlegt. Das geht aber nur, wenn einer der Züge sehr kurz ist, beispielsweise ein solo fahrender Triebwagen. Der eigentlich kurze Zug im Bild auf S. 163 unten würde hingegen nicht in den Anschluss passen.

Nach Annerschbarrich mit dem richtigen Dreh

Am 22. Januar 2012 war die Andreasberger Strecke durchgehend befahrbar, wenn es auch größtenteils noch durch Sperrholzwüsten ging und am Endbahnhof noch nicht alle Weichen funktional waren. Dennoch ließen wir es uns nicht nehmen, eine feierliche Eröffnungsfahrt zu veranstalten, mit allerlei Tamtam und einer richtig geschmückten Lokomotive. Die wurde zur Feier des Tages sogar im BW



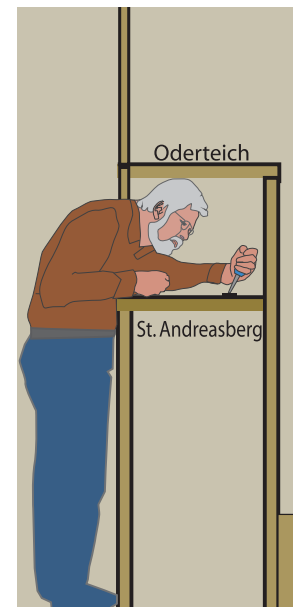
Ein einziger Arbeiter ist hier am Malochen. Geduldig füllt er Lore um Lore und kippt deren Inhalt über die Rutsche in den bereitstehenden Trichterwagen, den die BAE zusammen mit einigen weiteren von der SHE ausgeliehen hat.

Sieber falsch herum gedreht, damit sie richtig rum, also mit der Rauchkammer voran, in St. Andreasberg eintreffen konnte. Normalerweise fahren alle Dampflok auf der BAE mit der Rauchkammer voran in Richtung Sieber. Aber wie hätte das ausgesehen, wenn der Eröffnungszug mit dem Tender voran in Annerschbarrich (Mundart für Andreasberg) eingetroffen wäre!?

Leider gibt es immer noch keine Spielmannszug-Figuren im 0-Maßstab zu kaufen, eine üble Marktlücke. So mussten wir uns die zackigen Märsche, die bei solchen Events üblich sind, einbilden. Einfach war es hingegen, am Ausgang des Jordanshöhen-

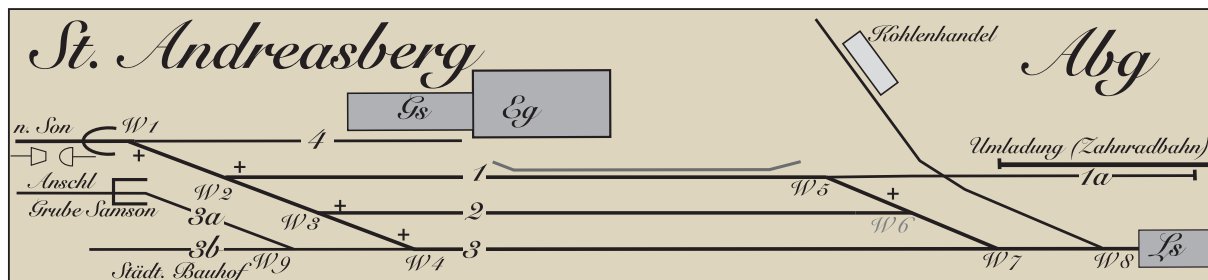


Das linke Bild hatten wir schon im Kapitel über die BAE II: HFy montiert einen Wei-0-Wei (Weinert-0-Weichenhebel) an der rechten Einfahrweiche von Sonnenberg. Das rechte Bild zeigt die gleiche Weichenverbindung als Einfahrt von St. Andreasberg auf der BAE III. Die schwarzen Striche verdeutlichen die recycelten Gleise und Weichen. Nur nichts umkommen lassen!



Arbeitsbedingungen wie im Kohlebergbau. Im nur 40 cm mächtigen „Flöz“ müht sich OOK mit dem Verlegen von Gleisen im Bereich des Bahnhofes St. Andreasberg, auch wenn es zum Teil „nur“ um die Umtrassierung vorhandener Gleise und Weichen von der BAE II ging.

Der „definitive“ Gleisplan von St. Andreasberg. Definitiv steht deshalb in Anführungszeichen, weil evtl. noch ein Gleis 3c hinzukommen soll. Hier gibt es für einen Güterzug viel zu tun. Die Bedienung des Kohlenhandelsanschlusses ist tricky.



Dem Anlass entsprechend geschmückt wartet die Ts5 am 22.1.2012 mit dem Eröffnungszug in Sonnenberg auf das Abfahrtssignal. Wenn alle Honoratioren eingestiegen sind, kann es losgehen. Zuerst ein paar kräftige Auspuffschläge, damit die Energie der BAE symbolisiert wird, dann ab der letzten Weiche wird das ganze 50‰-Gefälle bis Rehbergergrabenhaus nur noch gebremst.



tunnels direkt vor der Andreasberger Einfahrweiche ein rotes Band zu spannen, dass der Eröffnungszug dann kraftvoll durchriss.

Betriebsfähig war sie nun, die Andreasberger Strecke, aber in gestalterischer Hinsicht war sie ein Rohling. Bis sie den Level der Hauptstrecke und der Grubenbahn erreicht haben wird, wird noch einiges Wasser die Sieber hinunter geflossen sein, von Fertigstellung gar nicht zu reden.

Transportbedürfnisse? Nachweis erforderlich

Aber die Hauptstrecke hat ja auch viele Jahre gebraucht, bis sie auf das gestalterische Niveau von heute gekommen ist, und auch sie ist noch längst nicht fertig ausgestaltet und detailliert.

Endbahnhöfe einer Nebenstrecke sind immer ein besonderes Kapitel, müssen sie doch selber dafür sorgen, dass die Züge Grund haben, so weit zu fahren. Beim Modell-Personenverkehr kann man den Bedarf einfach behaupten, beim Güterverkehr muss schon irgendwie zu sehen sein, warum die Güterzüge den weiten Weg machen.

In St. Andreasberg ist das nicht so schwierig. Da gab es schon seit dem Mittelalter die beiden Gruben „Samson“ und „Catharina Neufang“, die durch den Bau der BAE endlich einen Schienenanschluss erhielten. In St. Andreasberg endete, wie bekannt

(oder etwa nicht?), eine regelspurige Zahnradbahn, die den Anschluss von der Reichsbahnstrecke Scharzfeld – St. Andreasberg West herstellte. Da musste (virtuell) ein regelspuriges Verbindungsgleis verlegt werden, das im dargestellten BAE-Bahnhof zumindest ein Stück weit angedeutet und mit einer Umladung ausgestattet sein muss. Der örtliche Kohlenhändler bekommt einen eigenen Gleisanschluss genau so wie der Städtische Bauhof, der jede Menge Rohre für die kurz bevorstehende Verlegung der Kanalisation der Bergstadt benötigt. Das Gleis zum Güterschuppen muss auch als Freiladegleis dienen, denn für ein weiteres Gleis war kein Platz.

Nun, diese Ideen sind mittlerweile bis auf einige kleine Restarbeiten in die Tat umgesetzt, und der Fahrplanbetrieb nach St. Andreasberg ist auch schon aufgenommen. Da hat sich dann sehr schnell das Problem gezeigt, dass das Rangieren in diesem Bahnhof recht zeitaufwendig ist und das mit den bestehenden Fahrplänen, sowie den Tzf-Umläufen und den Dienstplänen nicht einfach zu bewältigen ist.

Nichts für jemanden, der nicht gerne rangiert

Aber wozu sind Probleme da? Zum Lösen, richtig. Auf jeden Fall ist es so, dass den Dienstplan mit dem Ng nach Andreasberg nicht jemand kriegen sollte, der nicht gerne rangiert. Sonst kann es eine Tortur werden.

Bezüglich Empfangsgebäude wurde viel hin und her überlegt, was da wohl sinnvollerweise hin könnte. Am Endpunkt der ehemaligen Zahnradbahn, dem so genannten Andreasberger Stadtbahnhof, steht immer noch das alte EG, das heute weitgehend ungenutzt ist, nur die Linienbuisse fahren um das Gebäude ihre Wendeschleife. Ein Modell dieses wunderschönen Holzbaus als EG in St. Andreasberg Nord (BAE) aufzustellen wäre toll, aber nicht sehr überzeugend. Im brain storming einiger BAE-Clubmitglieder entstand dann die Idee, eine selektiv komprimierte und gespiegelte Variante des Originalgebäudes aufzustellen.

Eigentlich eine Anlage für sich

Manchmal denke ich, wenn statt Sonnenberg da nur ein Fiddleyard wäre, der die ganze BAE-Hauptstrecke darstellt, dann wäre die Andreasberger Strecke für sich allein schon eine recht komplette Anlage.



War das ein erhebender Augenblick, als die Ts5 mit ihrer ganzen Wucht das vor das Südportal des Jordanshöhentunnels gespannte Band durchriss!



Zwischen Jordanshöhe und Rehbergergrabenhaus befindet sich ein uraltes Modul aus der FKS-B-Zeit, das hier von Anfang an demonstrieren sollte, wie dermaleinst die Andreasberger Strecke unterirdisch verlaufen sollte. Im Vordergrund muss der Zug ein Einsatzstück queren, das bei Betrieb einen sonst offenen Zugang zu den Werkstätten 1/2 verschließt. Das Gewölbe harret in dieser frühen Aufnahme noch der Auskleidung. Inzwischen befindet sich in der Kurve im Hintergrund der Steinbruch Jordanshöhe.



Das Ende der Andreasberger Strecke, noch weitgehend Sperrholzwüste. Aber rangiert werden kann hier schon. Auch wenn es (noch) nicht erkennbar ist: der Fünfkuppler steht mit seinem O-Wagen im Anschluss Kohlenhandlung, der Dreikuppler mit dem G-Wagen an der Umladung zur Normalspur.

Sollte ich tatsächlich mal auf die Idee kommen, ganz allein Betrieb machen zu wollen, würde ich das wohl auf dieser Strecke tun, die sich mit ihrer überschaubaren Länge und Zahl von Bahnhöfen dafür besser eignet als die lange Hauptstrecke Braunlage – Sieber. Aber ehrlich gesagt, bin ich heilfroh, dass das nicht zur Debatte steht. Die ganze Hauptstrecke ist ja vorhanden und betriebsfähig, und es kommen auch immer genug Freunde zum Betrieb.

Andererseits merkt man jetzt schon, dass einige dieser Freunde lieber auf der Andreasberger Strecke fahren als auf der Hauptstrecke. Das mag an der ge-

nannten Überschaubarkeit liegen, an den zahllosen Rangieraufgaben in St. Andreasberg oder aber weil, wie schon im vorigen Kapitel festgestellt, Männer halt Höhlen lieben. Modellbahnbetrieb in der Höhle, na, was will man mehr!

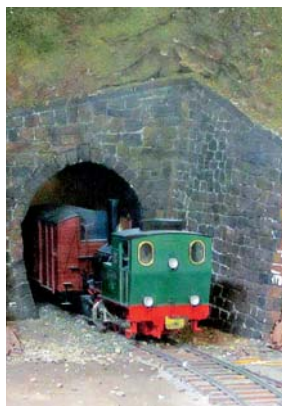
In dem schon mehrfach erwähnten Layout Design Journal schrieb mal jemand, dass man, wenn man zusätzlich zu seiner Hauptstrecke eine Neben- oder Zweigstrecke plant, sich sehr genau überlegen soll, ob das Sinn ergibt, ob das „was bringt“, wie man so schön sagt. Oder ob sie nur Dekoration ist. Leser meines Blauen Buches werden an den Modellbahner

In der im letzten Bild auf der Vorseite noch sichtbaren Sperrholzwüste ist die Kohlenhandlung Diederich entstanden, die Briketts und zwei Sorten Kohlen vorrätig hält. Die Bansen sind aus altbrauchbaren Weichenschwellen, die günstig von der BAE erworben werden konnten, errichtet.

Auf dem Bild auf der rechten Seite erlaubt es der noch fehlende Zaun, dem Arbeiter beim Kohlenabsacken zuzuschauen



Neben dem Nordportal des Jordanshöhentunnels ist, brutal aus Beton, die Einfahrt in den Ladebunker der Grube Samson entstanden. Michaels grüner Daumen findet an der fast unzugänglichen Stelle noch von Oderteich aus eine Möglichkeit zum Aufbringen von Streumaterial.



Einer der beiden BAE Dreikuppler kommt mit einem Güterzug in St. Andreasberg an. Gleich hebt intensives Rangieren an.

K.R. denken müssen, bei dem das wohl genau das Problem war. Während auf der Hauptstrecke die Züge im Kreis düsten, war auf der Nebenstrecke tote Hose.

Nun, bei der Andreasberger Strecke ist das anders. Sie ist kein Anhängsel an die Hauptstrecke, sondern integraler Teil eines Verkehrskonzeptes. Ohne sie wäre die BAE – und nicht nur vom Namen her – einfach nicht vollständig. Und im Betrieb macht das sehr viel Spaß.



Die ehemalige Bahnsteigseite des Andreasberger Stadtbahnhofes als zusammengesetzte und entzerrte Photographie, darunter die nördliche Hälfte der Straßenseite mit den beiden versetzten Giebeln und dem polygonen Kiosk.

Der Endbahnhof St. Andreasberg Nord war die am längsten bestehende Sperrholzwüste der BAE. Erst wenige Monate vor der Schlussredaktion dieses Buches bekam das Kohlenhandlungsgleis seine Kohlenhandlung. Nachdem ich schon vor längerer Zeit mal angefangen hatte, ein EG aus Polystyrol zu bauen, laserte Jürgen Hans die selektiv komprimierte Variante des Andreasberger Stadtbahnhofes. Einen attraktiveren Endpunkt einer Nebenstrecke dürfte es so schnell nicht geben.



Bild unten: Das 1:45-Modell des so genannten Stadtbahnhofes der St. Andreasberger Zahnradbahn ist ein Paradebeispiel für die oft zitierte „selektive Komprimierung“. Jürgen Hans (Jaffas Mobashop) hat bei der Anlage der Datei für den Laser die Bahnsteigfront (s. Bild links) unter Weglassen einer der Gauben um ein Drittel der Dachlänge gekürzt. Zudem hat er die attraktiv hintereinander geschachtelten Giebel der Straßenansicht (Bild darunter) inklusive dem polygonen Kioskvorbau zur Bahnsteigseite herübergezogen. Nun ist es definitiv nicht mehr der St. Andreasberger Stadtbahnhof, sondern das EG des Bahnhofes St. Andreasberg Nord der BAE. Die mit Betonröhren beladenen Niederbordwagen sind ein tägliches Bild in diesem Bahnhof. Für den in Kürze beginnenden Bau der Kanalisation müssen solche Rohre vom Betonwerk in Wernigerode in großer Zahl herangeschafft werden. Foto Jürgen Hans





Der Ausfall des vorgesehenen Fünfkupplers hatte zur Folge, dass der Ng 204 mit einem Dreikuppler bespannt werden musste. Hier in Schluftherütte hat der Zf eine Überlast für die vorausliegende Strecke bis Sonnenberg (33‰) errechnet und Vorspann angefordert. Als die Vorspannlok endlich eingetroffen und die Bremsprobe gemacht war, ging es dennoch nicht weiter, weil erst ein Gegenzug durchgelassen werden musste. Das war dem involvierten Personal schon mal einen Schnappschuss wert.
Foto: Jürgen Hans

Der eigentliche Sinn und Zweck des Ganzen

Der Betrieb

Nach jahrelangem Bauen, Schuften und Frohnen wurde die BAE III nicht, wie viele andere Anlagen kassiert, sondern ihrer eigentlichen Zweckbestimmung zugeführt, dem Betrieb.

Es war eine lange Durststrecke bis zum allerersten Probetriebstag am 20. Februar 2010. Immer wieder befürchtete ich, dass die BAE-Mitmacher den Spaß an der Bauerei verlieren würden, weil die versprochene Belohnung in Form des Betriebs immer wieder auf sich warten ließ.

Auch wenn viele mitmachen, ist der Bau einer Anlage von 70 qm mit einem Dutzend Stationen, zumal wenn alle Gleise und Weichen selber gebaut werden müssen, halt nicht mal eben so zu erledigen. Betrieb zu machen war also jahrelang so etwas wie

die große Vision, und offensichtlich nicht nur meine, sondern auch die der wachsenden Zahl von Mitmachern. Das hat mich umso mehr erstaunt, als man sonst außerhalb meines Modellbahnkellers meist auf Desinteresse bis hin zu kalter Ablehnung trifft, wenn das Wort Betrieb fällt.

Manchmal hatte ich den Eindruck, ich sei der einzige Ungeduldige, und die wiederholten Mantras „Bald machen wir Betrieb, ehrlich!“ gingen hauptsächlich an meine eigene Adresse, denn die Mitmacher kamen immer wieder und bauten und



Eine Szene vom ersten Probetrieb am 20. Februar 2010. Allgemeine Ratlosigkeit beim Studieren der Buchfahrpläne. Wie ist das gemeint? Was muss ich jetzt tun? Für alle war der Betrieb noch völlig ungewohnt. Denn von den Abgebildeten hatte (außer zweien) noch keiner je „richtigen“ Betrieb gemacht. Mittlerweile geht es routinierter zu. Richtig geheftete Buchfahrpläne haben sich allerdings in der Praxis nicht bewährt. Foto: Michael Homberg

bauten unverdrossen und ließen sich gar nicht aus dem Konzept bringen.

Da kam bei mir gelegentlich so der mulmige Verdacht hoch, dass es ihnen vielleicht gar nicht so unrecht sein könnte, wenn sich die Betriebsaufnahme immer wieder verzögert, und vielleicht kommt dann, wenn der Betrieb dann wirklich losgehen soll, der große Knacks und sie suchen sich eine andere Anlage, an der sie bauen und bauen und bauen können. Wie schön, dass ich mich verschätzt habe, und zwar total. Fast alle machen mit Feuereifer beim Betrieb mit.

Wie geht denn nun Betrieb auf der BAE?

Den langen Weg vom ersten Probetrieb auf einer Teilstrecke bis hin zum rund laufenden allmonatlichen Betrieb auf der Gesamtanlage überspringe ich hier, das ist Geschichte.

Es gibt unterschiedliche Fahrpläne für drei, vier und fünf Fahrpersonale, die der Oberste Betriebsleiter (OBL) in der Schublade (bzw. auf dem Rechner) hat. Abhängig von der Personaldecke, also je nach Zahl der angemeldeten Mitmacher, bereitet er für einen Betriebstag den passenden Fahrplan vor. Dabei berücksichtigt er, dass auf jeden Fall ein Zugleiter benötigt wird und möglichst (ab vier Fahrpersonalen zwingend) ein Fahrdienstleiter für Sonnenberg. Sollte dann noch ein weiterer Mann zur Verfügung stehen, kann der Nahgüterzug zweimännig besetzt werden, was absolut wünschenswert ist.

Drei Dinge braucht es: Bildfahrplan, Buchfahrplan, Dienstplan

Zu jedem Fahrplan existiert ein Bildfahrplan (grafischer Fahrplan), der prinzipiell genauso aussieht wie die beim Vorbild, allerdings mit dem Unterschied, dass man an der Farbe der Zuglinie erken-

nen kann, welches Triebfahrzeug für den jeweiligen Zug vorgesehen ist. Jedes Fahrpersonal bekommt zudem einen eigenen Dienstplan in Form eines langen, schmalen Kartonstreifens (Abb. rechts), auf dem seine Einsatzorte und vor allen Dingen die Züge verzeichnet sind, die er zu fahren hat.

Dienst ist Dienst und ...

Die Ausgabe der Dienstpläne erfolgt „morgens“ vor Betriebsbeginn im Zugleiterbüro bei der scherzhaft so genannten „Vergatterung“, das ist eine kurze Ansprache des OBL, in der er an einige wichtige Punkte erinnert, die zu beachten sind – zum Beispiel die an den Zugbildungsbahnhöfen aushängenden Reihungspläne (Abb. nächste Seite oben) – und auch einige Neuheiten erklärt, die seit dem letzten Mal eingeführt worden sind, z.B. eine neu in Betrieb genommene Weiche, der Ausfall eines Triebfahrzeuges, oder auch die für den Tag geltende Fördermenge der Grube Charlotte-Elise und deren Auswirkung auf den Betrieb.

Außer dem Dienstplan hat jedes Fahrpersonal noch einen „Buchfahrplan“ erhalten. Das Wort steht in Anführungszeichen, weil es sich in Wirklichkeit um lose Blätter im Postkartenformat handelt, die mit einem Klemmer zusammengehalten werden. Ganz zu Anfang hatte es einmal einen richtig schicken gehefteten Buchfahrplan mit rotem Umschlag und stilvollem Aufdruck „Nur für den Dienstgebrauch“ gegeben (s. Bild oben), das gab ein tolles vorbildmäßiges Feeling, erwies sich aber wegen der häufigen Aktualisierungen als unpraktisch.

Der Zugleiter wiederum könnte mit einem Buchfahrplan gar nichts anfangen und bekommt, wie

Jedes Personal erhält so einen Streifen aus gelbem Karton. Die vielen Kürzel sind für Neueinsteiger natürlich Hieroglyphen, für die geübten Personale aber leicht zu lesen.

Fahrplan 11b Dienstplan A

04.20 Abg: Lok Cn2 aus BW an P-Zug

04.30 P 101 Abg - Son

in Son Kopf machen

04.59 P 2 Son - Odt

in Odt Garn 2 abst, mit HBI 1 Mz 05 bilden

05.30 Mz 05 Odt - Cho

in Cho HBI abst, Spatwagen aufn

06.00 Sp 06 Cho - Odt

in Odt Spatwagen Gl 3a abst, Sk u ggf Wagen f Dhö aufn

06.30 Ü 311 Odt - Son

in Son Sk an Gs, Kopf machen

Lok in Bereitschaft halten

07.51 Lz 317 Son - Shü (bei Bedarf)

in Shü Vsp Ng 204

Lok in Son abstellen

kl Pause

10.50 on BrL Tw übernehmen

11.00 P 31 BrL - Son

in Son Kopf machen

12.03 P 138 Son - Abg

iin Abg Kw n WR aufn

12.59 P 139 Abg - Son

iin Son Kw an Ex 44 setzen

kl Pause

16.00 in BrL Tw übern

16.09 Ex 77 BrL - Sir

17.20 Zug n Sin zurückdrücken u stehen lassen

17.46 P 84 Sir - BrL

in Odt Sk +

Dienstende

Buchfahrplanseite des P 85 von Braunlage nach Sieber, der in Oderteich den P 84 und in Sonnenberg den P 181 kreuzt, im ersteren Fall mit Halt vor K 15 (Trapeztafel). Die Angaben des vorgesehenen Triebfahrzeuges, der maximalen Zuglast und der Mindestbrems-hundertstel werden erst zu einem späteren Zeitpunkt von Belang sein.

Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn								
P 85 Braunlage - Sonnenberg - Sieber								
Tfz		Last	Mbrh					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
km	Höchstgeschwindigkeit	Betriebsstelle Neigung, Änderung	Ankunft	Abfahrt Durchfahrt	Kreuzung Überholung	Halt vor K 15	Einf. Gleis	Besondere Hinweise
0,0	30	Braunlage		18.08				
1,5	40	Bärenbrücke						
3,5	30	Königskrug	18.12	18.12				
7,4		Achtermannstor						
7,9	15	Oderteich	18.19	18.32	P 84	Halt		
11,3		Dreihörste						
12,2	40	ESig						
13,9	15	Rehbachweg						
14,2		Sonnenberg	18.41	18.46	P181			
18,2	30	Schlufthütte	18.52	18.53				
20,2	15	Anf Dorfstraße						
21,4	40	Schlufth	19.00	19.11				Sk+
23,7	25	Stumpfer Stein Tunnel						
26,2		ESig						
26,6	15	Sieber Nord	19.19	19.28				
27,1		Sieber DR	19.33					Sk-
Bemerkungen (Zugbildung, Reihung etc.)								

Wagenreihung Pz ab Brl			
P 03	Tw	Sk-S	
P 17	Cn2	Garnitur 1 SHE 12	
P 25	Tw	Garnitur 2 BAE 32	
P 37	Cn2	Garnitur 1 SHE 12	bis Son
Ex 77	Eh2	Garnitur 2 BAE 32 WR 1 BAE 24	
P 85	Cn2	Garnitur 1 SHE 12	

Wagenreihung Pz ab Abg			
P 101	Cn2	HBI BAE 25	
P 115	Tw 15	BAE 24 BAE 25 Sk-B	
P 137	Tw 15	BAE 25 BAE 27	
P 165	Tw 15	BAE 25	
P 181	Cn2	SHE 12 HBI BAE 25	

An jedem Endbahnhof sowie in Sonnenberg hängen Zugbildungspläne aus, die die Wagenreihung der von dort jeweils abgehenden Personenzüge angeben. (In diesem Falle steht bei der Startposition morgens einer der Triebwagen nur mit angehängtem Stückgutkurswagen S im Fiddleyard Braunlage abfahrbereit.

erwähnt, einen großen Bildfahrplan (s. auch Kapitel „Der Zugleitbetrieb“), auf dem er alle Züge gleichzeitig sehen kann, und der OBL einen Masterplan, in dem Bildfahrplan, Lok- und Personenwagenumläufe sowie Dienstpläne synoptisch zusammengefasst sind. Diesen Plan braucht er hauptsächlich dann, wenn etwas unklar ist oder durcheinandergerät und er korrigierend eingreifen muss.

Nach dieser Vergatterung begeben sich alle „vor Ort“, also in den Keller, der Fdl nach Sonnenberg, die Fahrpersonale in die Nähe des Platzes, der als Erster auf ihrem jeweiligen Dienstplan steht. Der Zugleiter stellt nun die Uhr auf 04.00 Uhr und startet sie. Ab jetzt unterliegen alle dem Diktat der 1:5 beschleunigten Modellzeit.

Auf die Plätze, fertig, los!

Zwischen Start der Modellzeit um 04.00 Uhr und den ersten Zugabfahrten ist noch genügend Zeit, mit der Lok aus dem BW an den Zug zu fahren (nur in Sieber und in St. Andreasberg) beziehungsweise seinen Zug zu finden und die Reihung zu überprüfen. Dazu hängen ausgedruckte Reihungspläne (Abb. oben rechts) an den Abfahrtsbahnhöfen.

Güterzugmannschaften finden in der Regel ihren fertig gereihten Ng vor; das war die gute Tat des Wagenrepartiteurs, der schon tätig war, als die anderen oben noch Tee tranken. Der hat nach dem allgemeinen Reihungsplan für den betreffenden Zug gearbeitet (Abb. rechte Seite oben), wobei es darum geht, die Wagen so einzureihen, dass sie unterwegs mit geringstmöglicher Zahl an Rangierbewegungen

abzusetzen sind. Dann wird es allmählich Zeit, den Zugleiter anzurufen und um Fahrerlaubnis nachzusuchen. Das genaue Procedere kann ich hier weglassen. Im Unterkapitel „Der Zugleitbetrieb“ ist das genauestens nachzulesen. Hat der Zug Fahrberechtigung bekommen, gibt der Zf dem Tf (im Regelfall also sich selber) das Abfahrtsignal und los geht's.

In den meisten Fällen wird der Zugleiter nicht für die ganze Strecke Fahrerlaubnis erteilt haben, sondern nur bis zum nächsten planmäßigen Kreuzungsbahnhof. Der Buchfahrplan regelt, ob der betreffende Zug „einfach so“ in diesen Bahnhof einfahren darf, also als erster, oder vor der Trapeztafel halten und warten muss, bis er hereingelassen wird.

Zugführer wird Fahrdienstleiter

Fährt der Zug als erster ein, wird der Zugführer augenblicklich zum diensthabenden Fahrdienstleiter in diesem Bahnhof, das heißt insbesondere, dass er für die Abwicklung der Kreuzung verantwortlich ist: Weichen stellen, anderen Zug hereinpfeifen lassen, Zuglaufmeldungen abgeben und Fahranfragen tätigen sowie schließlich dem anderen Zug den Abfahrtauftrag erteilen. Das alles bei einem Aufenthalt von ca. 5 Minuten. Fünf Minuten Modellzeit, nicht zu vergessen, also eine reale Minute. Da muss dann alles „mit der dem Eisenbahnbetriebe eigenen Raschheit, jedoch ohne Hast“ vor sich gehen.

Und woher wissen die Personale, wie das zu handeln ist? Na, ganz einfach, sie werden ausgebildet. Vor allen Dingen aber können sie das in der SbV

Reihungsplan Ng ab Sir →

Sft	Sft	Shü	Son	Brl	Dhö	Abg	Son	Odt	Odt	Kkg	Kkg
Säw	Lst/Gs	Hütte	Gs	--	Stein	(Son)	Holz	HBI	Gs	Stein	Holz

Eh2

Für die Güterzüge gibt es Reihungspläne, die das Unterwegsrangieren optimieren sollen. Unterwegs aufgenommene Wagen können das Ganze aber wieder aufmischen.

nachlesen. SbV ist die Abkürzung für „Sammlung betrieblicher Vorschriften“. Sowas hat jede Privatbahn zusätzlich zu den staatlicherseits erlassenen Fahrdienstvorschriften. Bei der BAE ist die SbV eine 20-seitige Broschüre, in der *alle* anzuwendenden Vorschriften enthalten sind und man die FV nicht studiert haben muss.

Simpel oder peppig?

Das Fahren der Personenzüge ist im Prinzip der simpelste Job, den die BAE zu bieten hat. Es gilt nur, den Buchfahrplan genau zu beachten, zu halten, wo zu halten ist und durchzufahren, wo nicht zu halten ist (z.B. bei den meisten Zügen in Dreihörste) und vor allen Dingen den Halt vor der Trapeztafel nicht zu vergessen, wenn der vorgeschrieben ist. Manchem alten Hasen ist das sogar zu simpel.

Deswegen gibt es auch Aufpeppungen des Personenverkehrs. Da wären vor allem die Stückgutkurswagen zu nennen, die meist mit Personenzügen von einem Güterschuppen zum nächsten befördert werden. Nehmen wir als Beispiel den P 85 ab Braunlage, der soll laut Buchfahrplan (Abb. linke Seite oben) in Schluff den Sk-S aufnehmen, also den Stückgutkurswagen mit Ziel Sieber, und ihn bis Sieber Reichsbahn mitnehmen.

Für die nette kleine Rangiereinlage sind in Schluff zehn (Modell-)Minuten Aufenthalt vorgesehen. Das reicht gerade eben, um mit dem ganzen Zug vorzuziehen und in das Güterschuppengleis zurückzudrücken und anzukuppeln. Kurze Bremsprobe und weiter geht's. Da es täglich drei Stückgutkurswagen in festen Umläufen gibt, kommen diese Aufpeppungen relativ häufig vor. Eine detaillierte Beschreibung des Stückgutkurswagensystems kommt im Kapitel über den Güterverkehr.

Herausforderung Nahgüterzug

Ganz anders sieht die Sache für die Güterzugpersonele aus, speziell der Nahgüterzüge. Da kann es gut sein, dass in jedem Bahnhof mit einem halben oder auch einem ganzen Dutzend Bewegungen rangiert werden muss. Da geht es dann wie beim Schachspiel darum, mehrere „Züge“ bzw. Aktionen im Voraus zu denken, um keine unnötigen Bewegungen zu machen. Das kann sehr spannend werden. Genauso gut kann es passieren, dass die Arbeit des Wagenrepartiteurs ergeben hat, dass ein Ng nur zwei oder drei Wagen mitführt und an den meisten Stationen wenig oder nichts zu tun hat. *C'est la vie*. Meist liegt der Aufwand mit dem Ng irgendwo in der Mitte zwi-

Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn											
P 25 Braunlage - Sonnenberg - Sieber											
Last											
Tfz	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke
0,0	30	Braunlage		09.20							
1,5	40	Bärenbrücke									
3,5	30	Königsberg	09.28	09.29	204	Halt					
7,9	5	Achternmannst.									
11,3	5	Odertheich	09.36	09.43	P 22						
12,2	10	Dreihörste									
13,9	5	ESig									
14,2	5	Rehbachweg	09.57	10.00	Nachhalt						
18,2	10	Schluffhütte	10.09	10.10							
20,2	15	Anf Dorfstraße									
21,5	40	Schluff	10.14	10.16							
23,5	40	Straßer Stein Tunnel									
26,5	25	ESig									
28,6	15	Sieber Nord	10.24	10.32							
27,1	15	Sieber DR	10.36								

Dienstplan D

04.30 in Sin Tw + Sk-A übern,

04.56 P 4 Sir - Son - Odt
in Sft Sk-
in Odt P 9 übern (Tfz-Wechs!)
nach Anweisungen des Fdl

06.19 P 9 Odt - Son,
in Dhö Akm
in Son Kopf machen

06.40 P 112 Son - Abg
in Abg Kopf machen, Sk+

07.18 P 115/15 Abg - Son-Sir
in Son Sk an Gs
in Sir zurückdrücken n Sin,
Kopf machen, nach Sir drück

08.48 P 22 Sir - Son - Brl
in Brl Zug wenden u abst

10.50 in Brl Lok Cn2 übern,
Ng 235 bilden

11.16 Ng 235 Brl - Son
in Kkg ab 6 Wagen Vsp anfd
(Zl)
in Odt Spatwagen aufn.
in Son Ng 440 bilden, Rest
abst

13.22 Ng 440 Son - Abg
in Abg Zug auflösen, rangi-
eren,
Ng 441 bilden

14.48 Ng 441 Abg - Son
in Rgh ins Rückdrückgl,
in Son Zug auflösen
(Anweisungen d Fdl folgen)

16.40 in Son andere Lok Cn2
übern, KW von Ex 77 übern

16.50 P 178 Son - Abg
in Rgh Sk-
in Abg Sk-, KW Gl 2 abs

17.32 P 181 Abg - Son
in Son Kopf machen

18.50 P 186 Son - Abg
in Abg Lok ins BW

schen total spannend und eher lau. Einen solchen Zug begleiten wir in einem extra Kapitel auf einer Fahrt über die gesamte BAE-Hauptstrecke (s. „Mit dem Ng 235 über den Hochharz“ ab S. 190).

Eigentlich wäre der Betrieb auf der Hauptstrecke Braunlage – Sonnenberg – Sieber für sich allein spannend genug. Sechs Personenzugpaare und ein Güterzugpaar (die gleiche Anzahl wie bei der Südharzbahn 1936) über die Strecke zu bringen, das ist schon mächtig Ramba-Zamba.

Aber es gibt ja noch die Zweigstrecke nach St. Andreasberg sowie die Grubenbahn. Dafür müssen also auch Dienste eingeteilt sein. Und wenn in den Abzweigbahnhöfen Sonnenberg und Odertheich jeweils drei Züge sind und rangiert werden soll, dann muss sehr planvoll und systematisch vorgegangen werden, damit es keine Verstopfung gibt. Deswegen brauchen diese beiden Bahnhöfe spezielle, erfahrene Fahrdienstleiter, Sonnenberg im Prinzip immer, Odertheich zu bestimmten Zeiten.

Wir haben es schon mal so gemacht, dass der Fdl Sonnenberg, wenn er gerade Zeit hatte und in Odertheich tüchtig was los war, sich eben kurz dorthin begeben hat – es sind ja nur fünf Meter – und regelnd eingriff. Das hat den armen Mann jedoch total überfordert. Der Fahrdienstleiterjob in Sonnenberg ist halt noch anspruchsvoller als der des Zugleiters. Schauen wir uns jetzt einmal genauer an, was der Fdl Sonnenberg so macht.

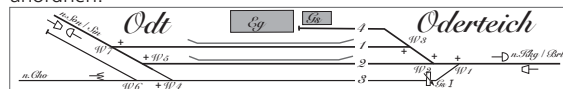
Buchfahrplanseite und Dienstplan zusammen auf einem Klemmbrett mit Tasche.

Zwei verkleinerte Beispielseiten aus der Sammlung Betrieblicher Vorschriften (SbV) der BAE. Die Personale müssen diese Vorschrift nicht unter Kopfkissen liegen haben und auch nicht auswendig können, aber immer wieder reinschauen und nachlesen, wie es denn genau richtig gemacht werden muss. Abgesehen vom „Eintrag ins Schlüsselbuch im Dienstraum des EG“, der virtuell bleibt, wird alles auch tatsächlich so gemacht.



Königskrug: Der Bahnhof ist unbesetzt. Der Bahnhof ist beidseitig mit Trapeztafeln K 15 gesichert. Achtung: Die Trapeztafel aus Richtung Braunlage steht unmittelbar am Ausgang des Wurmbergtunnels II.

Zugfahrten sind zulässig auf den Gleisen 1 und 2. Gleis 3 ist das Ladegleis des Brechers des Steinbruchs Königskopf und darf nur zum Zwecke des diesbezüglichen Ladevorgangs benutzt werden. Der Zugleiter kann Ausnahmen zulassen oder anordnen.



Oderteich: Der Bahnhof ist besetzt. Der Bahnhof ist beidseitig, d.h. aus Richtung Königskrug und aus Richtung Sonnenberg durch Trapeztafeln K15 gesichert. Aus Richtung Königskrug steht die Trapeztafel links vom Gleis. Aus Richtung Charlotte-Elise (Grubenanschlussbahn) ist der Bf durch ein (niedriges) Wartezeichen K 11 gesichert.

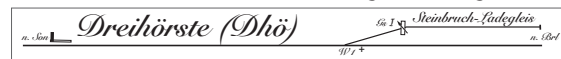
Die Gleise 1 und 2 dienen im Regelfall dem Zugverkehr der BAE. Gleis 3 ist Betriebsgleis der Grubenbahn und gehört der Harzer Baryt-Industrie. Es wird von BAE-Zügen nur benutzt, wenn ein Wagenübergang zwischen BAE und HBI erforderlich ist. Der Bereich der Anschlussbahn ist durch die in Grundstellung verschlossene Weiche 4 und die verschlossene Gleissperre Gs I betrieblich von der BAE abgetrennt.

Die Schlüssel für W 4 und Gs I werden am Schlüsselbrett im Dienstraum des EG aufbewahrt. Die Entnahme der Schlüssel vom Schlüsselbrett zum Zwecke des Aufschließens von W4 und/oder Gs I darf nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters erfolgen, der dies auch dem Zugleiter meldet. Der betreffende Betriebsbeamte der BAE oder der HBI vermerkt die Entnahme im Schlüsselbuch und quittiert den Erhalt mit Unterschrift, desgleichen die Rückgabe der Schlüssel, von der der Zugleiter umgehend zu benachrichtigen ist.

Solange W4 und Gs I verschlossen sind, dürfen die Züge und Rangierabteilungen der HBI das Gleis 3 ohne Rücksprache mit dem Zugleiter benutzen.

Ein Zug der Grubenbahn, der in den Bf Oderteich einfahren soll, hält zunächst am Wartezeichen K 11. Die Weiterfahrt darf nur erfolgen, wenn durch Augenschein sicher festgestellt ist, dass Weiche 4 in Grundstellung verschlossen ist. Andernfalls

ist fernmündlich die Zustimmung des Zugleiters zu erwirken. Wegen des anschließenden Gefälles dürfen Rangierfahrten über W1 hinaus nur mit dem Tzf an der Talseite durchgeführt werden. In Richtung Sonnenberg abgelassene Züge werden durch den Fahrdienstleiter durch das Signal Lt 1 abgeläutet.



Dreihörste: Die Anschlussstelle wird hauptsächlich durch Sperrfahrten bedient. In Richtung Sonnenberg fahrende Güterzüge dürfen jedoch Wagen aufnehmen oder aussetzen, wenn dies kein Abstellen von Wagen im Streckengleis erfordert. Sperrfahrten dürfen von den Bf Oderteich und Sonnenberg ausgehen. Der Zugleiter kann ein Einschließen der Sperrfahrt anordnen, um Zugfahrten passieren zu lassen. Die Sperrfahrt kann nach Bedienung des Anschlusses gemäß Fahrplan oder Anordnung des Zugleiters zum Ausgangsbahnhof zurückkehren oder zum jeweils anderen Bahnhof weiter fahren.

Die Zufuhr leerer und die Abfuhr beladener Wagen ist mit getrennten Fahrten durchzuführen. Eine gleichzeitige Zu- und Abfuhr mit einer Sperrfahrt ist nicht zulässig, ebenso das Abstellen von Wagen im Streckengleis.

Schlüssel für Weiche W1 und Gleissperre Gs I befinden sich am Schlüsselbrett der Bahnhöfe Oderteich und Sonnenberg. Bedienung der Anschlussstelle: Der Rangierleiter der Übergabefahrt entnimmt den Schlüssel zu W1 und Gs I Dreihörste nach Genehmigung durch den Zugleiter vom Schlüsselbrett des Ausgangsbahnhofes (Oderteich resp. Sonnenberg). Nachdem die Übergabefahrt westlich der Weiche zum Stillstand gekommen ist, schließt der Rangierleiter W 1 und Gs I auf und legt die Weiche auf das Anschlussgleis. Hat der Zugleiter den Einschluss angeordnet, wird W 1 nach Einfahrt der Übergabefahrt wieder in Grundstellung gelegt und verschlossen, desgleichen die Gleissperre. Dies wird dem Zugleiter gemeldet. Weiche und Gleissperre dürfen nur mit Genehmigung des Zugleiters wieder aufgeschlossen werden. Nach Durchfahrt eines Zuges wird vom Zugleiter die Genehmigung zum Wiederaufschließen von Weiche und Gleissperre erwirkt.

Ist kein Einschluss angeordnet, bleiben Weiche und Gleissperre bis zum Ende der Rangiervorgänge offen. Sind diese beendet, zieht die Übergabe über W 1 auf die Strecke vor, Weiche und Gleissperre werden verschlossen und die Fahrt je nach Fahrplan resp. Anordnung nach Oderteich oder Sonnenberg fortgesetzt. Dort wird der Schlüssel wieder an das Schlüsselbrett gehängt und der Zugleiter davon unterrichtet. Der Meldetext lautet: „Übergabe Nr. xx in Sonnenberg (resp. Oderteich) eingetroffen. Weiche 1 und Gleissperre I in Dreihörste sind ordnungsgemäß verschlossen, der Schlüssel wieder am Schlüsselbrett.“

Spaß, Spaß und noch mehr Spaß

Das Kreuzen zweier Züge der Hauptstrecke in Sonnenberg ist leicht zu händeln. Wenn die Züge von den Nachbarstationen abgeläutet sind, stellt der Fahrdienstleiter die Fahrstraßen gemäß Bahnhofsfahrordnung (Anlage zur SbV) und zieht dann die Einfahrtsignale.

Sind die Züge angekommen, meldet er dies dem Zugleiter und holt für beide die Fahrtberechtigung für die Weiterfahrt ein. Schließlich gibt er die Abfahrtsignale Zp 9 mit Pfeife und Kelle.

Damit hat es aber nicht sein Bewenden. Hier eine Aufzählung von ein paar Schmankerl, die das Leben des Fdl versüßen können: Es ist ein weiterer Zug durch Abläuten von Rehbergergrabenhaus gemeldet. Auch für den ist der korrekte Einfahrweg her-

zustellen und das Signal zu ziehen. Oder einer der kreuzenden Personenzüge hat einen Stückgutkurswagen, der an den Güterschuppen muss. Oder der Zug von St. Andreasberg führt den Kurswagen nach Wernigerode mit, der mit einer kleinen Rangierfahrt an den Zug nach Braunlage umzustellen ist. Oder – wie gerade neulich geschehen – der Zugleiter ruft mitten im hitzigen Durcheinander an, ob er den Nahgüterzug eine halbe Stunde vor Plan schicken kann. Und derlei Dinge mehr. Das kann einem Fdl ganz schön einheizen.

Bisher gibt es nur zwei „richtige“ Fahrdienstleiter, die den Job schon häufiger gemacht haben. Aber es gibt durchaus Bewerber, die diese spannende und vorbildnahe Tätigkeit auch erlernen wollen, genauso wie die des Zugleiters, die jetzt immerhin schon vier Leute abwechselnd machen.

Zugsicherung wie im richtigen Leben

Der Zugleitbetrieb

Auf eingleisigen, digital betriebenen Strecken können Züge zusammenstoßen – wie in der Realität auch. Und – genau wie dort – muss das im Modell unbedingt vermieden werden. Eine dem Vorbild abgeschauten Methode ist der Zugleitbetrieb.

In vorelektronischen Zeiten, als der Faktor Mensch noch dominierend war, mussten leibhaftige Eisenbahner dafür sorgen, dass Züge fahren konnten, aber nicht einander ins Gehege kamen. Keine Automatik unterstützte sie bei der Entscheidung, ob ein Zug für einen eingleisigen Streckenabschnitt Fahrerlaubnis bekam oder nicht.

Mensch statt Automatik

Eine bei den deutschen Staatsbahnen weit verbreitete Methode war das so genannte Anbieten und Annehmen. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofs A fragt fernmündlich (oder ganz früher per Morseapparat) beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs B an, ob er den Zug X in Richtung B ablassen kann. Der andere FdL nimmt dieses Angebot in der Regel an, und damit gilt die Strecke zwischen A und B als belegt. Kein weiterer Zug darf in diesen Abschnitt einfahren.

Brüllen ist auch fernmündlich – aber stillos

Auf Messen und Ausstellungen kann man rudimentäre Formen dieses Systems bei größeren Modulanlagen beobachten, wo ein „Bediensteter“ eines Bahnhofs stimmungsgewaltig durch die Halle brüllt: „Ich schick dir jetzt mal den Schienenbus.“ Das ist zwar letztendlich auch vorbildähnlich „fern-mündlich“, aber nicht sehr stilvoll.

Voraussetzung für ein derartiges System ist, dass es in jedem Bahnhof so einen Bediensteten gibt. Ich bin aber, wie schon mitgeteilt, ein Anhänger des Prinzips der absoluten Nähe (PAN), das heißt, der Triebfahrzeugführer folgt seinem Tfz entlang der Strecke von Bahnhof zu Bahnhof. Zwar könnte er auch den Nachbarbahnhof anrufen, durch den Raum brüllend oder per Fernsprecher, ob er kommen darf, aber wenn dort gerade kein Zug ist, nützt das nichts. Es braucht einen ständigen Ansprechpartner für solche Anfragen und Regelungen. Das ist beim Zugleitbetrieb, wie schon der Name sagt, der Zugleiter. Man könnte ihn auch zentralen Strecken-fahrdienstleiter nennen, in der DDR war das der Dispatcher. Dieses System wurde für Nebenbahnen ohne Signalsicherungen erfunden und auch bei der DR/DB eingesetzt.

Im Gegensatz zum bekannten Modellbahner im zentralen Kommandostand einer großen Anlage,

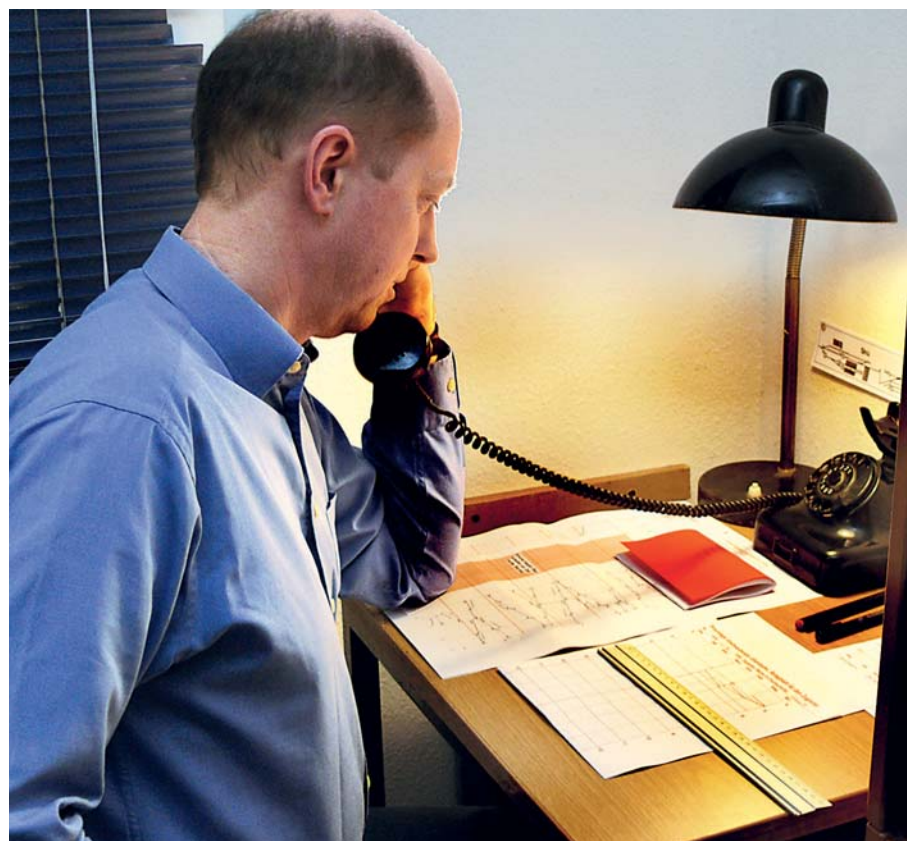
der kraft gottgleicher Allmacht ein Dutzend Züge gleichzeitig fahren lassen kann, lässt der Zugleiter keinen einzigen fahren, jedenfalls keinen Zug. Das machen, wie schon erwähnt, die Triebfahrzeugführer.

Davon braucht es (mindestens) so viele, wie Züge gleichzeitig verkehren sollen. Da kann man sich schon vorstellen, dass es schwierig würde, zusätzlich noch alle Bahnhöfe mit Fahrdienstleitern zu besetzen. Genau deshalb habe ich bei der BAE das Zugleitsystem eingeführt. Und zwar schon vor über zwanzig Jahren bei der BAE II in Bremen.

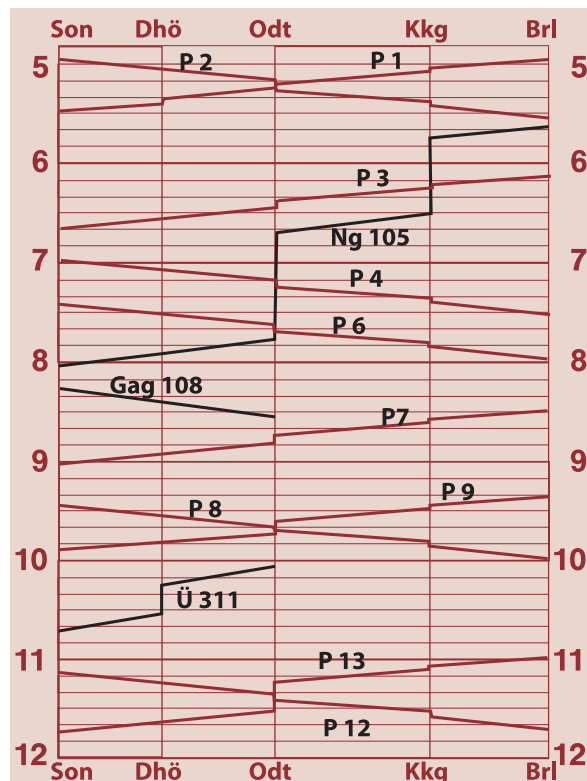
Voraussetzungen des Zugleitbetriebes

Der Zugleiter soll also verantwortlich den einzelnen Zügen Fahrerlaubnis geben. Die beiden Hauptvor-

Der Bildfahrplan (unter seinem Ellenbogen) und das Belegblatt (unter dem Lineal) sind die wichtigsten Unterlagen für den Zugleiter. Und ohne den Fernsprecher geht gar nichts. Über ihn (und nur über ihn) erhält er die Fahrplanfragen und die Zuglaufmeldungen, die ihn über die aktuelle Position der einzelnen Züge auf dem Laufenden halten.
Foto: Michael Homberg



Einer der ersten Bildfahrpläne aus der Zeit, als erst die halbe Strecke der BAE III betriebsfähig war, eignet sich wegen der relativ geringen Informationsdichte gut als Beispiel, um das Zugleitverfahren zu illustrieren.



aussetzungen für seine Entscheidungen sind a) dass er weiß, wann die Züge fahren *sollen* und b) dass er stets weiß, wo sie aktuell *sind*. Für a) braucht es einen Fahrplan und für b) ein Kommunikationssystem. Bei einer relativ überschaubaren Anlage könnte das Kommunikationssystem wegfallen, wenn der simple Augenschein reicht. Das ist wenig vorbildgerecht und auch nicht sehr stilvoll.



Da haben wir einen dieser „bösen Güterzüge“, den gleichen wie auf Seite 174. Das Warten auf die Vorspannlok hat die Abfahrt von Schlufthütte um über eine halbe Stunde verzögert, und jetzt wird er gleich in Sonnenberg das schöne Konzept des Fahrdienstleiters durcheinander bringen.

Machtausübung im Kabuff

Viel besser, praktischer und vorbildentsprechender ist es, den Zugleiter so zu platzieren, dass er von der Anlage nichts sieht, gar nichts. Ein richtiger Zugleiter sieht auch keine Züge. Er erfährt fernmündlich, wo diese sind.

Bei der BAE II hatte ich einen netten separaten Platz für den Zugleiter gefunden (vgl. Kap. 2 Die BAE II, S. 62), der nur einen Schönheitsfehler hatte: Der Zl konnte die Züge zwar nicht sehen, aber hören, vor allen Dingen die geschwätzigen Triebfahrzeugführer, sodass er häufig schon vor dem entsprechenden Anruf wusste, dass Zug Y in Schlufthütte angekommen war. Das stellte sich in der Praxis als sehr nachteilig heraus, weil der Zugleiter sich schlecht konzentrieren konnte. Daraufhin wurde er versetzt. Weder in den Ruhestand noch in die Fahrkartenausgabe, sondern in den Keller. Dort konnte ich von einem Raum ein kleines Kabuff abschlagen, das dem Zl dann als „Büro“ diente. Eine Leitung für das Telefon und eine für die Uhr waren schnell verlegt, nun konnte der Zl in Ruhe arbeiten.

Strafversetzung?

Besucher der BAE, die eine solche Betriebsart nicht kannten, äußerten häufig die Vermutung, dass ich wohl Schwierigkeiten haben würde, diesen Posten zu besetzen. Der Zugleiter sitzt ja einsam in seinem Kabuff und macht Verwaltungsarbeit, während seine Freunde mit der elektrischen Eisenbahn spielen. Da müsste ja jemand strafversetzt werden. Was sie nicht wissen konnten: Der Zugleiterjob ist der realistischste der ganzen Modellbahnerei. Ein Modellzugleiter macht genau das Gleiche wie ein richtiger. Sein Job ist absolut identisch mit dem beim Vorbild. Wenn eine Anfrage kommt, ob Zug Z um 14.03 in Richtung Sonnenberg fahren darf, dann ist an nichts zu erkennen, ob es ein „richtiger“ Zug ist, der da fahren soll oder ein Modellzug. Das macht die hohe Attraktivität dieses Postens aus. Und, falls es noch nicht klar rübergekommen sein sollte: Ich habe nie Probleme gehabt, diesen Posten zu besetzen. Und hinter vorgehaltener Hand: Ich selber mache diesen Job auch sehr gerne.

Die bösen Güterzüge

Eins mal vorweg: Wenn alle Züge stets exakt nach Fahrplan fahren würden, bräuchte man keinen Zugleiter, denn der Fahrplan legt ja schon fest, wo die Züge kreuzen und in welcher Reihenfolge sie in einen unbesetzten Bahnhof einfahren. Dem Zug, der als zweiter einfahren soll, ist im Buchfahrplan „Halt vor K 15“ vorgeschrieben, damit ist die Trapeztafel gemeint. Über das nachfolgende Prozedere später mehr.

In der bösen Realität fahren die Züge sehr wohl nach Fahrplan, aber nur im Prinzip, wie Radio Eriwan sagen würde. Man braucht nicht erst zur

Berninabahn zu fahren, um zu studieren, wie Verspätungen entstehen, ein Besuch der BAE genügt.

Die Hauptschuldigen an diesem Dilemma sind in der Regel die Güterzüge. Wie im Bildfahrplan auf der linken Seite zu erkennen, sind für den Ng 105 wesentlich längere Aufenthalte auf den Stationen eingeplant, als für die Personenzüge. Er muss ja genug Zeit haben, um zu rangieren. Aber wie lange ist genug? Der Fahrplanentwerfer (also in der Regel meine Wenigkeit) hat da so seine Erfahrungswerte, die er in Ansatz bringt. Häufig geht das auch auf, aber nicht immer. Nicht alle Zugpersonale, die den Ng fahren, haben die gleiche Rangiererfahrung. Manche brauchen halt etwas länger, machen auch schon mal eine unnötige Rangierbewegung. Aber es muss nicht immer am Personal liegen. Es können einfach für den betreffenden Tag besonders viele Transportaufträge vorliegen (wie die zustande kommen, steht im Kapitel über den Güterverkehr), und darauf hat das Fahrpersonal keinen Einfluss.

Dann darf man auch nicht vergessen – das muss nochmal gesagt werden –, dass nach einer 1:5 beschleunigten Uhr gefahren wird. Die nominell 45 Minuten, die der Ng 105 im nebenstehenden Bildfahrplan in Königskrug zur Verfügung hat, sind halt real nur derer neun. Und die sind schnell vorbei, ehe man sich's versieht. An manchen Tagen, wenn nicht viel zu rangieren ist, geht es auch schneller.

Wie funzt denn nun das Zugleitsystem?

Guuut! Aber das ist gewiss nicht die Antwort, mit der sich der Leser zufrieden geben wird. Etwas genauer muss ich es wohl darstellen.

Kurz vor fünf Uhr ruft der Zugführer des P1 von Braunlage aus den Zugleiter an: „Zug P 1 in Braunlage. Darf P1 um 4.58 Uhr nach Oderteich fahren?“

Der Zugleiter schaut auf seinen Bildfahrplan und sieht, dass der P1 in Oderteich mit dem P2 kreuzen und als Zweiter einfahren soll. Also antwortet er: „Zug P1 darf 4.58 Uhr nach Oderteich fahren.“ Er könnte noch ergänzen: „Halt vor Trapeztafel“, aber das steht ja schon im Buchfahrplan. Und nach dem hat sich der Triebfahrzeugführer zu richten.

Kaum hat der Zf den Hörer aufgelegt, klingelt das Telefon erneut. Das ist der P2 mit der gleichen Frage. Auch er bekommt Fahrerlaubnis, jedoch uneingeschränkt, er darf einfach in Oderteich einfahren.

Wenn er das gemacht hat, also in Oderteich „mit Schluss“ eingetroffen ist, muss der Zf das dem Zl melden. Er kann allerdings auch noch die kurze Zeit warten, bis auch der P 1 eingelaufen ist, dann kann er die Ankunfts meldung für beide Züge zugleich abgeben und auch gleich um Fahrerlaubnis für beide nachsuchen. Das spart Anrufe und hält dem Zugleiter die Hände frei.

Wie man im Bildfahrplan sehen kann, fährt der zuerst eingetroffene P 2 nicht als Erster ab, sondern als Letzter. Das ist in der SbV (Sammlung betrieb-

licher Vorschriften) so geregelt, weil der Zugführer des ersten Zuges für die Dauer des Aufenthaltes Fahrdienstleiter im Kreuzungsbahnhof ist und als solcher auch zuständig für die Weichenstellung. Er muss dafür sorgen, dass nach Verlassen des Bahnhofes alle Weichen wieder in Grundstellung liegen.

Sonderfall Zugfolge

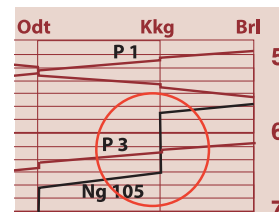
Um 5.30 Uhr ruft der Zf des Ng 105 an. Im Prinzip läuft das ab wie oben beschrieben. Es gibt nur einen kleinen Unterschied. Der Zl sieht im Bildfahrplan, dass dem Ng 105 eine Weile später der P 3 folgen soll, der ihn dann in Königskrug überholt. Deshalb fügt er der Fahrerlaubnis den Satz „Ankunfts meldung Königskrug“ an. Denn bevor er genau weiß, dass der Ng tatsächlich in Königskrug eingetroffen ist, kann er keinen weiteren Zug auf die Strecke lassen. Hat er diese Akm (Ankunfts meldung) erhalten, steht einer Fahrerlaubnis für den folgenden Zug nichts mehr im Wege. Aber nur bis zur Trapeztafel, versteht sich, denn im Bahnhof rangiert der Güterzug. Das Kreuzen selber regeln die beiden Zugpersonale dann wieder untereinander, wie schon beim P1 und P2 beschrieben.

Alle mitgekommen? Gut. Jetzt muss nur noch eins geklärt werden: Wie weiß der Zugleiter, welche Strecken er durch Fahrerlaubnis besetzt hat? In der Anfangszeit hatten wir dieses Problem nicht erkannt. Der Zugleiter zeichnete einfach die tatsächlichen Zugläufe mit dickem Filzler über die im Bildfahrplan befindlichen Zuglinien. Das reicht aber nicht, wie sich bald herausstellte. Auch das Gehirn des besten Zugleiters hat eine begrenzte Merkfähigkeit. Bei der BAE II war es auch einige Male vorgekommen, dass Fahrerlaubnis für gegenläufige Züge erteilt worden sind und ein Crash nur durch Wachsamkeit und schnelle Reaktion der Fahrpersonale verhindert werden konnte.

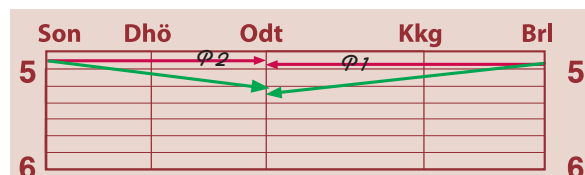
Sicherheit durch das Belegblatt

Aber wozu gibt es Profis? Ein solcher machte uns mit dem „Belegblatt für den Zugleiter“ bekannt, das bei der DB, als sie noch Bundesbahn hieß, für Zugleitstrecken benutzt wurde. Das hat es zwar in den Dreißigern so noch nicht gegeben, aber das hielt uns nicht davon ab, es sofort einzuführen.

Dieses Belegblatt ist im Prinzip ein leerer Bildfahrplan. Man könnte es auch Protokoll nennen. Hat der Zugleiter einem Zug Fahrerlaubnis erteilt, zieht er vom Abgangsbahnhof auf der aktuellen Uhrzeitlinie einen waagerechten roten Pfeil zu dem Bahnhof, bis zu dem er die Erlaubnis erteilt hat, unabhängig



So sieht die planmäßige Überholung des Ng 105 durch den P 3 im Bildfahrplan aus. Der Nahgüterzug muss sein Rangiergeschäft rechtzeitig unterbrechen und die Fahrstraße für den P 3 frei machen.



Ein Ausschnitt aus dem „Belegblatt für den Zugleiter“. Nach Erteilen der Fahrerlaubnis für die Züge P1 und P2 hat der Zugleiter die waagerechten roten Linien zum jeweiligen Zielbahnhof gezogen und damit die beiden Streckenabschnitte für andere Züge gesperrt. Erhält er eine Ankunfts meldung, zieht er eine grüne Linie zum aktuellen Zeitpunkt am Ankunftsbahnhof. Damit ist der Abschnitt wieder frei.

davon, ob mit oder ohne Halt vor K 15 (Abb. oben). Damit ist die Strecke für alle weiteren Züge gesperrt.

Natürlich kann der Zugleiter für alle Streckenabschnitte Freigaben erteilen und dann entsprechende rote Pfeile ziehen, aber niemals zwei rote Pfeile untereinander. Da muss zunächst die grüne Linie gezogen werden, die die Ankunft des Zuges am Ende des freigegebenen Abschnitts bestätigt. Die kann der Zugleiter aber erst ziehen, wenn er eine offizielle Ankunftsmeldung erhalten hat.

Wenn er also, wie im vorigen Abschnitt beschrieben, vom Zugführer des P 2 die Ankunftsmeldungen für den P 1 und den P 2 erhält, kann er die beiden grünen Linien ziehen, die im obigen Beispiel abgebildet sind. Damit ist dann grafisch dokumentiert, dass die ganze Strecke wieder frei ist und der Zugleiter neue Fahrerlaubnisse erteilen kann.

Voll langweilig – manchmal

Wenn es nur zwei Züge gibt und alles nach Plan läuft, kann das schon mal ein wenig langweilig werden. Aber erstens läuft nicht immer alles nach Plan und zweitens gibt es schon in unserem Beispielbildfahrplan drei Züge. Und bei der BAE III können bis zu fünf Züge gleichzeitig verkehren, da kann es an mehreren Stellen zugleich zu Zugkreuzungen kommen. Außerdem ist dies ja nur die halbe Hauptstrecke. In der Abbildung auf der gegenüberliegenden Seite sieht man, was heutzutage auf der BAE in ihrer endgültigen Ausdehnung so los sein kann.

Schnelle Reaktion gefragt

Schon bei geringen Verspätungen kann es mit der Langeweile schnell vorbei sein. Nehmen wir einmal an, der Ng 105 habe in Königskrug wesentlich mehr Zeit zum Rangieren benötigt, als der Fahrplan vorsieht (eine sehr realistische Annahme). Ab 6.20 Uhr wartet der Zf ungeduldig auf die Fahrplanfrage des Ng, aber die kommt und kommt nicht. „Was rödeln die da bloß so lange?“

Endlich um sieben Uhr läutet das Telefon: „Ng 105 in Königskrug, Darf ...“ Am liebsten würde der Zugleiter gleich dazwischen gehen und rufen: „Ja, los, aber dalli, wenn ich bitten darf.“ Stattdessen täuscht er Geduld vor und hört sich die Fahrplanfrage bis zum Ende an, während sein Blick über den Bildfahrplan schweift und seine Zahnrädchen

im Kopf sich fleißig drehen. Jetzt muss er nämlich schnell entscheiden. Blitzschnell. Seine Aufgabe ist es, nach Möglichkeit eine Verspätung des entgegenkommenden P 4 zu vermeiden, zumindest aber so gering wie möglich zu halten. Die Frage ist jetzt, ob der Ng 105 so rechtzeitig in Oderteich eintreffen könnte, dass der P 4 noch einigermaßen pünktlich abfahren könnte.

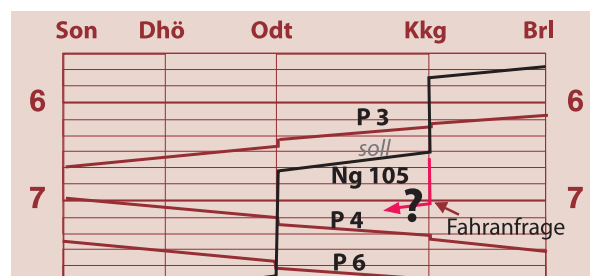
Ein Vabanquespiel

Es ist ein Grenzfall, wie so oft. Eigentlich, wenn man die rote Linie mit dem Pfeil in dem Beispiel in der Abbildung links gedanklich bis Oderteich verlängert, könnte es gerade noch so klappen – wenn der Ng nicht bummelt. Der Zugleiter kennt die aktuelle Zuglast des Ng nicht, möglicherweise könnte er auf der langen 33%-Steigung zwischen Königskrug und Oderteich recht langsam werden. Außerdem müsste er ja noch vor der Trapeztafel halten und das Hereinpfeifen abwarten. Ich vermute mal, dass der Zugleiter auf Nummer sicher gehen und auf die Fahrplanfrage antworten würde: „Nein, warten, Kreuzungsverlegung. Ng 105 kreuzt P 4 nicht in Oderteich, sondern in Königskrug. Zf 105 übernimmt die Fahrdienstleiterfunktion für die Kreuzung.“

Der P 4, dem der Fahrplan bei Oderteich „Halt vor K 15“ vorschreibt, steht mittlerweile vor dieser Trapeztafel und hat schon mehrmals das Achtungssignal gegeben – ohne eine Antwort zu erhalten. Wie denn auch? Da ist ja keiner. Was tun? Da ist guter Rat teuer. Einfach weiterfahren geht auf keinen Fall. Da könnte es scheppern. Also den Zugleiter fragen, was los ist. Der Zugführer des P 4 steigt also ab und läuft durch den Schotter zum F-Kasten, den es genau aus die-

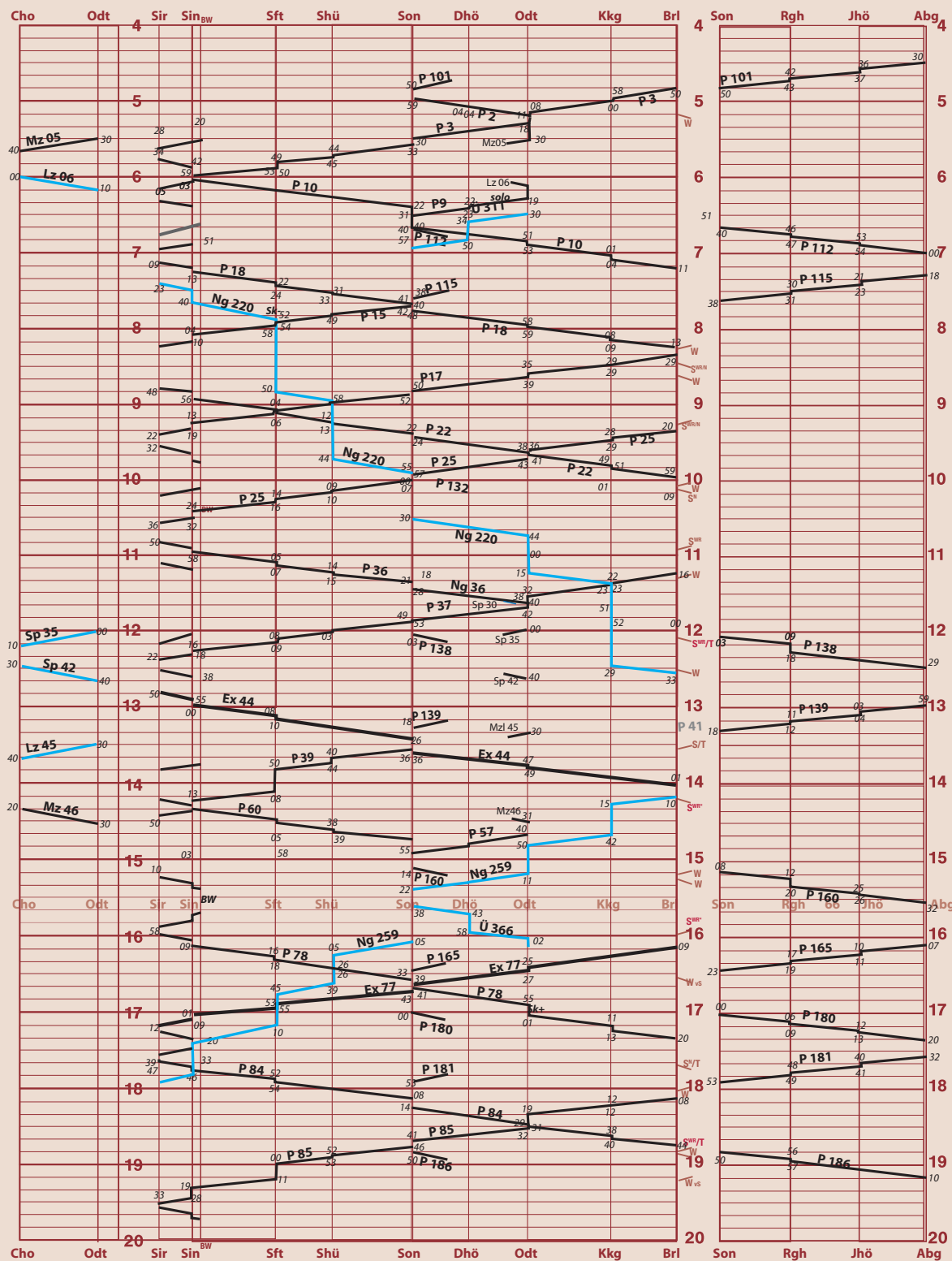
Bild ganz rechts: Ein Güterzug hat, wie ihm im Buchfahrplan vorgeschrieben, vor der Trapeztafel (K 15) des Bf Oderteich gehalten und das Achtungssignal gegeben. Erfolgt keine Antwort, also kein Pfeifsignal Hr 3, wird der Zugführer absteigen, zum F-Kasten gehen und den Zugleiter anrufen, was denn nun los sei. Dass die Trapeztafel links vom Gleis steht, liegt an der langen scharfen Rechtskurve. Stünde sie rechts, würde der Triebfahrzeugführer sie erst im letzten Augenblick sehen.

Der Ng 105 ist verspätet. Eigentlich soll er schon um 6.30 Uhr von Königskrug abgefahren sein, aber offensichtlich hat es mal wieder länger gedauert, denn die Fahrplanfrage von dort trifft erst um sieben Uhr beim Zugleiter ein. Kann er dem Ng Fahrerlaubnis bis Oderteich geben oder besser nicht?

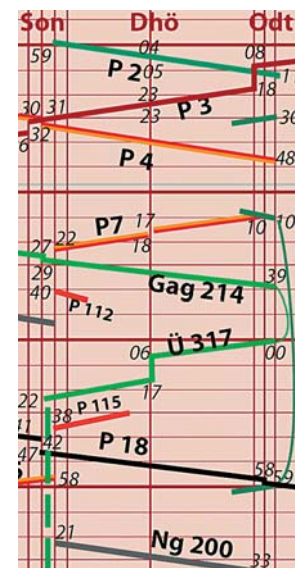


Braunlage-Andreasberger Eisenbahn

Bildfahrplan Nr. 10



Der Fahrplan Nr. 10 der BAE III benötigt vier und zeitweise fünf Zugpersonale – und die höchste Konzentration des Zugleiters. Allein vierundzwanzig Zugkreuzungen sind zu regeln. Bei Verspätungen, und die können bei diesem komplizierten Plan nicht ausbleiben, müssen Zugkreuzungen verschoben werden, was zusätzliche Telefonate erforderlich macht.



Ausschnitt aus einem Bildfahrplan für den OBL (Obersten Betriebsleiter). An den Farben der Zuglinien kann er erkennen, welches Tzf dafür eingeteilt ist: C-Kuppler für P 2, Gag 214 und Ü 317, Fünfkuppler für P 18 und Ng 200 sowie Tw für P 3, P 4 und P 7 sowie für P 112/115.



Fernsprechkästen gibt es bei der BAE an allen Trapeztafeln, aber, das sei hier ver-raten, nur eine hat eine Tür zum Öffnen und ein Innenleben. Der Wecker ist nötig, damit der Zugleiter auch einen vor K 15 wartenden Zug anrufen kann.

sem Grunde vor allen Trapeztafeln der BAE gibt, und ruft den Zugleiter an. Der hat darauf schon gewartet und antwortet wie aus der Pistole geschossen: „Kreuzungsverlegung. Kreuzung mit Ng 105 nicht in Oderteich, sondern in Königskrug. Fahrerlaubnis bis Königskrug, dort Halt vor K 15.“

Und dieser Zusatz war diesmal nicht, wie im ersten Beispiel, eigentlich überflüssig, sondern besonders wichtig, denn jetzt soll ja ganz anders verfahren werden, als es im Buchfahrplan steht. Deshalb muss der Zf das auch bestätigen.

Der letzte Trumpf im Ärmel: Sperrfahrt einschließen

Kurz nach 10 soll die Lok, die den Ganzgüterzug mit den leeren Spatwagen nach Oderteich gebracht hat, als Ü 311 zurück nach Sonnenberg fahren. Dabei soll sie nicht nur den Stückgutkurswagen mitnehmen, sondern auch am Steinbruch Dreihörste einen Wagen zustellen oder abholen. Nun hat die Übergabe eine dreiviertel Stunde Verspätung, weiß der Geier warum, und kommt nun dem P 12 in die Quere. Diesmal zieht der Zugleiter einen besonderen Trumpf aus dem Ärmel. Er erteilt der Ü 311 zwar Fahrerlaubnis bis Dreihörste, ordnet aber den Einschluss an.

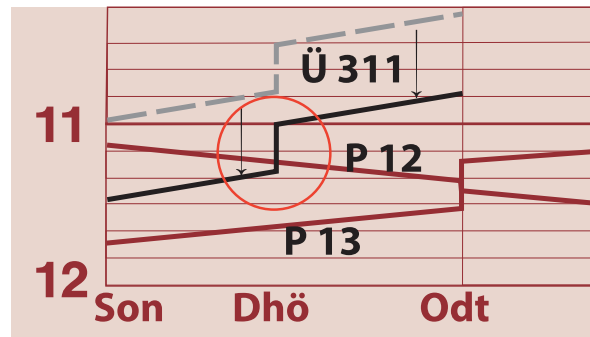
Was heißt das? Das heißt, dass der Rangierleiter der Ü 311, nachdem er mit seiner Fuhre in den Anschluss gefahren ist, die Gleissperre und die Weiche im Hauptgleis in Grundstellung verschließen und den Vollzug dem Zugleiter melden muss: „Ü 311 im Anschluss Dreihörste eingeschlossen.“ Das genaue Prozedere ist in der SbV (s. Beispielseiten S. 174) nachzulesen.

Jetzt kann der Zugleiter dem P 12 gerade noch pünktlich Fahrerlaubnis bis Oderteich erteilen. Und wenn dieser von Oderteich aus seine Ankunfts-meldung abgegeben hat, kann der Zf den Rangierleiter in Dreihörste anrufen und ihm erlauben, Weiche und Gleissperre wieder aufzuschließen und mit ordnungsgemäßem Prozedere weiter nach Sonnenberg zu fahren.

Bergrechtlicher Separatismus

Normalerweise ist die gesamte BAE in das Zugleitsystem einbezogen. Die Grubenbahn von Oderteich nach Charlotte-Elise gehört jedoch nicht zur BAE,

Die Übergabe 311 soll eigentlich vor Planabfahrt des P 12 in Sonnenberg sein. Infolge der Verspätung ordnet der Zugleiter ihren Einschluss im Steinbruchanschluss Dreihörste an, wo sie die Vorbeifahrt des P 12 abwarten muss.



sondern ist eine private Anschlussbahn. Und sie ist nicht in das Zugleitsystem integriert, das heißt, auf der Grubenbahn können die Züge ohne Genehmigung des Zugleiters fahren wie sie wollen.

Das hört sich wild an, ist aber halb so schlimm, denn auf der Grubenbahn ist stets nur ein Triebfahrzeug eingesetzt, da kann es also keine Kollisionen geben.

Die Frage ist nur: Was passiert im Anschlussbahnhof Oderteich, wo BAE-Züge und Grubenbahnzüge miteinander zu tun kriegen? Das verrate ich jetzt nicht, denn das steht sehr genau im Kapitel 7 „Betriebsstellen“ im Absatz über den Bahnhof Oderteich.

Da es vorhin hieß „normalerweise“ sei die ganze BAE im Zugleitsystem, fragt man sich natürlich, was denn ist, wenn es nicht normal zugeht. Fall a): Es gibt keinen Zugleiter. Ich kann mich an einen Betriebstag bei der BAE II erinnern, da waren nur HFy und ich da, einige andere hatten abgesagt. Das ist eine blöde Situation: Wenn wir beide Zugmannschaft sind, brauchen wir einen Zugleiter, wenn aber nur einer Zugmannschaft ist, braucht der keinen Zugleiter, da Kollisionen per se ausgeschlossen sind. Wir beschließen, beide zu fahren – ohne Zugleiter.

Geht's auch ohne?

Über diesen Fall steht sogar etwas in der SbV, dass nämlich dann alle Zugkreuzungen prinzipiell an den im Fahrplan vorgesehenen Stationen stattfinden und die Züge in der vorgesehenen Reihenfolge einfahren müssen. Man kann ja nicht, wie oben geschildert, den Zugleiter anrufen, wenn man vor der Trapeztafel wartet, aber sich kein Gegenzug meldet. Da heißt es halt warten bis man schwarz wird.

Im Prinzip hat das dann gut geklappt, aber uns war doch recht unheimlich zu Mute. Einfach so losfahren, ohne vorher die Fahrerlaubnis des Zugleiters zu haben, also, das waren wir nicht mehr gewöhnt und fühlten uns nicht wohl dabei, wie wenn bei einer verkehrsreichen Kreuzung die Ampel ausfällt. Besonders bei der Umrundung der großen Bergnase des Butterberges zwischen Schlufft und Schluffterhütte fuhren wir „wie auf Eiern“, wie man so schön sagt.

Fall b): Der ist erst angedacht, nämlich bei sehr dichtem Verkehr, wenn es mehr als vier Zugpersonale gibt, die Andreasberger Strecke aus dem Zugleitsystem herauszunehmen und die Zugsicherung dort anders zu regeln. Wie, dafür gibt es Vorschläge, aber die Sache ist noch nicht spruchreif.

Der Hauptzweck dieser Überlegungen ist, den Zugleiter zu entlasten. Zum einen soll er weniger Entscheidungen zu fällen haben und zweitens soll er weniger Anrufe bekommen, damit er zwischendurch seine roten und grünen Striche ziehen kann.

Fazit

Das Zugleitsystem hat bei der BAE eine lange Tradition. Schon bei der BAE II in Bremen wurde in den Neunzigern und in den ersten vier Jahren des neuen



Jahrhunderts auf diese Weise Betrieb gemacht, mit vier verschiedenen Zugleitern.

Bei der BAE III begann der Betrieb Anfang des zweiten Jahrzehnts, zwar erst auf einer Teilstrecke, aber natürlich gleich wieder mit Zugleiter. Mit so viel Erfahrung mit diesem System kann ich mir erlauben, festzustellen, dass dies ein ganz wunderbares Zugsicherungsverfahren für eingleisige Nebenbahnen ohne Signalisation ist. Lediglich eine Telefonanlage (oder Funk) ist erforderlich. Es funktioniert einwandfrei und es gibt ein tolles vorbildmäßiges Feeling. Ich kann es nur weiter empfehlen.

Kein Platz in der Herberge?

Wer jetzt Blut geleckt hat und überlegt, ob das mit dem Zugleiter und so auch auf seiner Anlage sinnvoll wäre, wird vermutlich den Gedanken gleich wieder verwerfen, weil für ein separates Zugleiterplätzchen einfach keine Stelle in seinem Haus oder seiner Wohnung zu finden ist.

Das ist aber gar nicht nötig. In Zeiten von Telefon-Flatrate und WLAN muss der Zugleiter sich gar nicht mehr im gleichen Hause wie die Anlage befinden. Der kann irgendwo in Deutschland an seinem Schreibtisch sitzen und den Betrieb fernsteuern. Aber was sage ich, wenn man Skype zu Hilfe nimmt, kann der Zugleiter sich irgendwo auf der großen weiten Welt befinden.

Die Leute von der Modulgruppe *FREMO AmericaN* haben das schon so exerziert: Anlage in Germany, Dispatcher in Norway. Geht.

Das kleine zu Beginn des Kapitels gezeigte Zugleiterbüro erwies sich als zu eng. Deshalb wurde ein neues größeres Zugleiterbüro in der ehemaligen Mittelpuffer-Redaktion eingerichtet. Die große Übersichtstafel mit dem Streckenband hilft dem Zugleiter bei der Orientierung. Neben der Uhr der Kippschalter, mit dem der Zugleiter bei Betriebsbeginn die Uhr einschaltet. Er kann sie bei besonderen Problemen auch zwischendurch ausschalten, kann also die Zeit anhalten. Das ist aber auch das Einzige, was ihn von einem „richtigen“ Zugleiter unterscheidet.



Ein kurzer Güterzug ist von Oderteich kommend in Sonnenberg angekommen. Der Fahrdienstleiter hat die Nummer des Zugleiters gewählt, um die Ankunftsmeldung abzugeben, während der Tf auf Anweisungen zum Rangieren wartet.

Haupteinnahmequelle und Sinn der BAE: der Güterverkehr

Transportleistungen und Wagenumlauf

Während es beim Personenverkehr im Prinzip reicht, die immer gleichen Garnituren hin und her zu karren, ist es viel schwieriger, den Güterverkehr des Vorbildes überzeugend zu emulieren.

Der so genannte Spat-Leer ist ein bei Bedarf verkehrender Ganzgüterzug, der bis zu neun leere Wagen von Sieber nach Oderteich befördert, wo sie der Grubenbahn zur Beladung mit Schwerspat übergeben werden.



Die BAE spielt, wie andernorts schon gesagt, Mitte der 30er-Jahre des letzten Jahrhunderts. Das war nicht unbedingt die „gute alte Zeit“, wie man weiß, aber in einem Punkte war die Welt noch in Ordnung: Güter fuhren mit der Bahn. Fast ausnahmslos. Und dort, wo statt normalspuriger Reichsbahn irgendwelche Schmalspurbahnen fuhren, wurden Güter ebenso mit diesen befördert, weil es in der Regel gar keine Alternative gab.

Und genau deswegen muss auch die Braunlage-Andreaskircher Eisenbahn alles transportieren, was in ihrem Einzugsgebiet an Fracht auftritt. Das lässt sich nicht dadurch emulieren, dass man irgendwelche hübsch zusammengestellten Güterzüge hin und her fährt, sondern indem man ein logistisches System erstellt, das genauso oder zumindest so ähnlich funktioniert wie das einer richtigen Bahn, das heißt, auch die BAE muss die Transportwünsche ihrer (auf der Anlage dargestellten oder nur virtuellen) Kunden erfüllen.

Das sind große markige Worte, klar, aber die Richtung stimmt. Und es ist möglich.

Was von wo nach wo und wie?

Wenn ich eine nicht thematisch definierte Anlage hätte, müsste ich mir die Transportgüter aus den Fingern saugen. Die BAE verkehrt jedoch im Harz mit Anschluss an die reale Südhartzbahn auf der einen und an die Reichsbahn auf der anderen Seite, und damit ergibt sich das Meiste von selber. Darüber ist im Kapitel „Konzeption“ schon ausführlich gehandelt worden. Daher hier nur eine kurze summarische Aufzählung:

Der Harz ist ein Waldgebirge, Holz demnach eine wichtige Fracht: zunächst als rohes Stammholz, das zu den Sägewerken befördert werden muss (oder als Grubenholz zu den Bergwerken), anschließend dann als Schnittholz (Bretter, Balken) zu weiterverarbeitenden Werken, und selbst die Abfälle (Schwarten und Sägespäne) finden noch Abnehmer und müssen deshalb per Bahn verfrachtet werden. Vieles davon wird an den Endbahnhöfen an andere Verwaltungen zum Weitertransport übergeben.

Steine und Erze

Außer dem Holz der Wälder gehörten die Produkte der zahlreichen Steinbrüche und Bergwerke stets zu den Reichtümern des Harzes. Bergwerke (2) und Steinbrüche (3) sind auf der BAE in repräsentativer Anzahl vorhanden, insofern wird es kaum einen Güterzug geben, der nicht Steine und/oder Erze befördert beziehungsweise die Leerwagen, die zu diesem Zweck gestellt werden müssen.

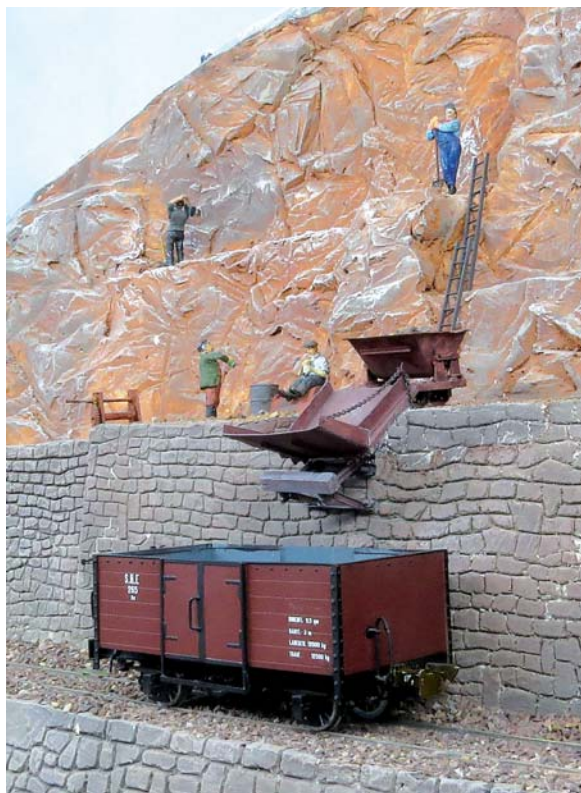
Kohle, Formsand und Abflussrohre

Die kleine Station Schlufthütte ist Ziel für allerlei O-Wagenladungen: Formsand, Kohle, Schrott und Eisenmasseln. Und die Produkte der Eisenhütte

wie Gullideckel, Öfen und Abwasserrohre werden zumeist in G-Wagen in alle Richtungen abgefahren. Fehlt noch was? Na ja, der übliche Kleinkram halt, der überall benötigt wird: Hausbrandkohle, Baustoffe und natürlich Lebensmittel, ja auch die reisten damals fast ausnahmslos noch mit der Bahn.

Ein Kapitel für sich stellt die Beförderung von Stückgut dar, das in Vor-UPS-Zeiten als Fracht- oder Expressgut mit der Bahn befördert wurde.

OK, da gibt es noch diese und jene Spezialität, die jetzt aber nicht genannt werden muss, hier geht es um das Prinzip, wie all diese Güter vom Versender zum Empfänger gelangen.



Ein Steinbruch ist als Anschlusskunde auf Modellbahnen beliebt und findet sich daher auf vielen Anlagen. Um die Bedeutung der Steinbruchwirtschaft für den Harz deutlich zu machen, reicht ein Steinbruch jedoch nicht aus. Dreihörste ist einer von drei Steinbrüchen, die von der BAE bedient werden. Er ist längst nicht so groß wie der Steinbruch Königskopf. Pro Tag kommen meist nur eine bis zwei Wagenladungen zusammen.

Vom Versender zum Empfänger

Nun wird es heutzutage kaum noch einen Leser geben, der nicht schon von den diversen Kartensystemen gehört hat, mit denen der Güterwagenumlauf auf Modellbahnen organisiert werden kann. In den Kapiteln „Prägungen“ und „BAE I – Mit gezinkten Karten spielen“ ist da ja auch schon einiges benannt worden. Das muss ich jetzt nicht wiederholen, sondern will nur das System beschreiben, das bei der BAE III aktuell in Gebrauch ist.

Erfahrungen mit Frachtkartensystemen

Bei den traditionellen Kartensystemen (die ersten tauchten in den USA in den 30er-Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts auf) gab es entweder mehrere

Umlauf O 01

1. leer n. Königskrug Holz
2. Kurzholz n. Braunl. Fuchs
3. leer n. Königskrug Holz
4. Kurzholz n. Son Sägewerk
5. Bretter n. Tanne (BrI)

Zur Erinnerung: Wagenumlaufkarte, wie sie bei der TAE-Gartenbahn und bei der BAE I benutzt wurden. Praktisch, aber nicht sehr vorbildnah



Der Fünfkuppler hat den Neigungswechsel am Ende der 33%-Steigung vor Oderteich erreicht, der Lokführer hat den Regler schon zugeknallt. Die beiden leeren O-Wagen gleich hinter der Lok sind vermutlich für einen der Steinbrüche oder die Grube Samson in St.Andreasberg bestimmt, um dort Ladung aufzunehmen.

Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn Wagenladungszettel		
Eigentumsverwaltung (wenn nicht BAE)	Ow 261 Gattung + Nummer	ggf. Farbe
1. leer n Braunlage		Bri
2. Formsand n Schlufte Hütte		Shü
3. Leer nach Braunlage /Sieber		Brl/Sie*

*Nichtzutreffendes streichen. Wagen d NWE o GHE immer n Brl

Die Wagenladungskarten der BAE werden im Visitenkartenformat ausgedruckt und laminiert. Im Regelfall enthalten sie drei Bewegungen des Wagens = ein Zyklus. Die Identifikationsmerkmale des für diesen Beförderungsfall zugeteilten Wagens werden von Hand eingetragen. Warum die erste Zeile durchgestrichen ist, steht im Text.

Transportwege und Wagenläufe auf einer Karte oder zwei Karten für einen Transport, nämlich eine Wagen- und eine Frachtkarte, die irgendwie miteinander verbunden werden mussten. Beide Prinzipien hatte ich bei der Felsentalbahn und der Tilsburg-Asendorfer Eisenbahn (s. Kapitel „Prägungen“) ausprobiert. Sie erfüllten ihren Zweck.

Die erstgenannte Variante war mir auf Dauer zu vorbildfern und zu statisch und die andere zu unhandlich. Da musste die Frachtkarte mit einer transparenten Tasche versehen werden, in die die (kleinere) Wagenkarte einzustecken war. Ein Stapel solcher Kartendoppel verhielt sich immer recht störrisch und war beim *walk around* schlecht unterzubringen.

Ich entwickelte daher ein Einkartensystem, das nur einen Umlauf (Zyklus) eines Wagens auf einer einzigen Karte enthält.

Das-Ein-Karten-Zyklus System

Ein Zyklus beginnt mit Anforderung des Leerwagens und dessen Gestellung beim Versender, dann folgt der eigentliche Transport der Fracht zum Empfänger und schließlich die Abfuhr des entladenen Wagens zu einer Sammelstelle. Unten eine Beispielkarte. Bei dieser Standardkarte gibt es drei Zeilen, je eine für eine Wagenbewegung. Hier ist die erste Zeile durchgestrichen, weil der „Wagenrepartiteur“ (über ihn gleich mehr) einen passenden Wagen im Fiddleyard Braunlage vorgefunden hat und somit die erste Bewegung zum Ausgangspunkt des Transportes entfallen kann. Die Eintragungen und Durchstreichungen werden mit nicht permanentem Folien-schreiber M vorgenommen und nach kompletter Abarbeitung entfernt. Zur schnelleren Erkennung des Bestimmungsbahnhofes auf der Anlage ist dieser rechts als Kürzel angegeben. Der muss nicht mit dem endgültigen Bestimmungsbahnhof übereinstimmen, wie am Beispiel von Hannover auf der ganz linken der drei Karten auf Seite 186 oben erkennbar.

Genauso bedeutet, wie in der ersten Beispielkarte, die Anforderung eines Leerwagens nach Braunlage nicht, dass die Fracht ebenfalls aus Braunlage kommen muss. In Braunlage gibt es nämlich keine Formsandgrube. Also kommt der Formsand von weiter her und ist beispielsweise über die Harzquerbahn und Südharzbahn nach Braunlage gelangt. Es gibt weitere Karten, die vom Standard mehr oder weniger abweichen, sogar Pendelkarten, bei denen bestimmte Wagen immerfort zwischen dem gleichen Versender und gleichen Empfänger hin und her fahren.

Wie viele solcher Karten braucht man? Kurze Antwort: möglichst viele. Je mehr Karten es gibt, desto abwechslungsreicher wird der Güterverkehr und speziell die Zusammensetzung der Güterzüge. Dreimal so viele Karten wie Wagen ist vielleicht ein Richtwert; ich entwerfe immer wieder mal neue Karten, sodass ich im Moment nicht genau weiß, wie viele Karten eigentlich gerade im Spiel sind.

Interne, Übergangs- und Transitrelationen

Es gibt prinzipiell drei Sorten von Frachtrelationen: rein interne, bei denen Anfang und Endpunkt des Transportes auf der Anlage liegen, hier also an der BAE, Übergangsrelationen, bei denen Anfang *oder* Ende des Transportes außerhalb der Anlage liegen und dieser daher in einem Fiddleyard beginnt oder endet und schließlich Transitrelationen, bei denen Anfang *und* Ende des Transportes außerhalb liegen und die BAE als Ganzes nur durchlaufen wird.

Anlagen mit nur wenigen Stationen – im Extremfall einer einzigen – werden hauptsächlich solche Transitleläufe haben. Je mehr Stationen eine Anlage hat und je mehr Anschließer etc. diese aufweisen, desto mehr kommen interne Ziele und Versandorte ins Spiel und natürlich auch komplett interne Frachtläufe.

Die BAE gehört mit ihren zwölf Stationen zur letztgenannten Gruppe und hat daher reichlich interne Frachtrelationen. Das sind die heimlichen Favoriten der Nahgüterzugpersonale, denn hier muss beim Einstellen und Aussetzen eines Wagens rangiert werden. Wenn es nun also, sagen wir ca. einhundert Karten gibt, wie entstehen daraus nun konkret die Güterzüge?

Papi, wie macht man Güterzüge?

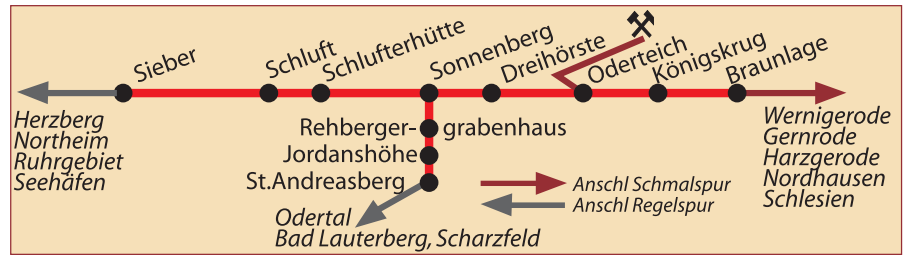
„Ganz einfach, mein Junge, man nimmt einen Stapel Frachtkarten, mischt sie ordentlich durch und greift dann blind ein Dutzend heraus. Das wird dann der Güterzug.“ Na schön, wir könnten es jetzt spannend machen und den Sohnmann noch verständnislos nachfragen lassen, wie es denn möglich ist, dass aus Pappkarten Eisenbahnzüge werden können.

Diese erstaunliche Metamorphose ist Sache des Wagenrepartiteurs. Das Wort kennen Sie nicht? Das ist kein Grund, sich zu schämen, ich kannte es anfangs auch nicht. Aber bei der BAE gab es früher einmal einen jungen Beamtenanwärter, der ein paar Jahre bei einer Schweizer Meterspurbahn gefroht hat, und der hat diesen wohl aus der welschen Schweiz stammenden Begriff mit in den Harz gebracht.

Dem Repartiteur ist nichts zu schwör

Dieser gute Mann sitzt angemessenermaßen in einem Büro in der Direktion der BAE und telefoniert allmorgendlich in aller Herrgottsfrühe alle Stationen der BAE ab und fragt, welche Leerwagengestellungen angefordert werden und welche Wagen seit dem Vortag be- oder entladen worden sind und erfasst sie in einer Liste.

Zugegeben, das war jetzt ein wenig geschönt. Dieses Verfahren würde voraussetzen, dass an jeder Station der BAE tatsächlich jemand sitzt, der diese Fragen beantworten könnte. Aber das ist natürlich nicht der Fall. So viele Leute haben wir gar nicht. Deshalb täuschen wir dieses Verfahren nur vor,



Anders als im Kapitel Konzeption ist die Netzeinbindung der BAE hier einmal linear dargestellt, was es leichter macht, zu sehen, welche Transportrelationen intern sind, welche Übergangsrelationen sind und welche Transitrelationen.

und zwar indem der Wagenrepartiteur, im BAE-Bahnerjargon kurz WRep (gesprochen Weh-Rep) genannt, von Station zu Station geht, und diese Fakten, ähnlich wie ein Kommissar im Krimi, per persönlichem Augenschein ermittelt.

Beispielhaft sei geschildert, was er an einem Tage X macht, wenn er in Schluffterhütte ankommt. Er nimmt sofort das Frachtkartenkästchen in den Blick und findet im Ankunftsfach die Karte des Gm 350 (Eigentumsmerkmal NWE), der am Verladetor steht, die des Ow 261 der BAE, der – offensichtlich entladen – am Rohstoffbunker herumlümmelt und außerdem die des Ow 274 der SHE im Ausgangsfach Sieber, der jedoch weit und breit nicht zu sehen ist. Da hat offenbar der Zf des Ng, der den Wagen am letzten Betriebstag mitgenommen hat, vergessen, die Karte mitzunehmen. Kann ja mal vorkommen.

Kartentricks I

Ein Blick auf die Karte des Gm 350 zeigt, dass dieser seit seiner Ankunft am Vortag mit Öfen beladen worden ist, die an eine Firma in Hannover gehen; Bestimmungsbahnhof ist also Sieber Reichsbahn, wo er an das Umladegleis zu stellen ist.

Als Konsequenz steckt der WRep die Karte in das Richtungsfach Sieber um. Dann weiß der nächste in diese Richtung fahrende Ng, dass er den Wagen mitzunehmen hat (und hoffentlich auch tut). Die



Im Hüttenanschluss von Schluffterhütte befinden sich zwei Wagen, ein Gm am Versandlager und ein Ow am Rohstofflager. Deren Frachtkarten stecken im Ankunft-Fach des Kartenhalters. Außerdem steckt eine Karte im Ausgangsfach Richtung Sonnenberg, was den WRep irritiert. Nun ist es seine Sache festzustellen, was da los ist und als Nächstes geschehen muss.

Das sind die drei Karten, die der WRep in Schluftherütte im Frachtkartenkästchen vorfindet. Aus ihnen ergibt sich, was als Nächstes zu geschehen hat.

Außer beim Ow 274, der ist nämlich nicht vorhanden. Bei der Karte des Gm 350 fehlt die dritte Zeile, da er ohnehin im Fiddleyard Sieber landet.

Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn Wagenladungszettel		
NWE Gm 350		
Eigentumsverwaltung (wenn nicht BAE)	Gattung + Nummer	ggf. Farbe
1. leer n Schlufther Hütte Vers	Shü	
2. Öfen n Hannover	Sir Uml	

Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn Wagenladungszettel		
	Ow 261	
Eigentumsverwaltung (wenn nicht BAE)	Gattung + Nummer	ggf. Farbe
1. leer n Braunlage	Bri	
2. Formsand n Schlufther Hütte	Shü	
3. Leer nach Braunlage /Sieber	Bri/Sie*	

*Nichtzutreffendes streichen. Wagen d NWE o GHE immer n Bri

Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn Wagenladungszettel		
SHE Ow 274		
Eigentumsverwaltung (wenn nicht BAE)	Gattung + Nummer	ggf. Farbe
1. leer n Sieber Reichsbahn	Sir	
2. Rohle nach Schlufther Hütte	Shü	
3. Leer nach Braunlage /Sieber	Sie/Bri	

Der WRep namens Rudi ist mit seinem Klemmbrett, auf dem das auf der gegenüberliegenden Seite abgedruckte Formblatt klemmt, in Schluftherütte angekommen und filzt nun die Fächer des Frachtkartenkästchens durch. Was er mit den vorgefundenen Karten macht und was er in das Formular einträgt, steht im Text.



Karte des Ow 261 sagt aus, dass der Wagen mit einer Formsandladung hierher gekommen ist. Das war am Vortag, also ist er mittlerweile leer. Die dritte Zeile mit der Leerwagenverfügung ignoriert der WRep jedoch zunächst und notiert nur das Vorhandensein dieses Leerwagens in sein großes Formblatt (Abb. rechts). Warum, werden wir gleich sehen.

Kartentricks II

Analog zu dem, was er in Schluftherütte gemacht hat, verfährt der WRep der Reihe nach in allen Stationen, auch an denen der Andreasberger Strecke. Und wenn er damit durch ist, geht er wieder in sein „Büro in der BAE-Direktion“ und nimmt sich die Schublade mit den Frachtkarten vor.

Aus dem Riesenhaufen zieht er blind ca. ein Dutzend Karten (diese Zahl kann bei Bedarf an die der verfügbaren Wagen angepasst werden) und geht sie durch.

Damit das richtige Gefühl entsteht, die Bahn transportiere etwas, ist es eminent wichtig, dass die offenen Wagen die auf der Frachtkarte stehende Ladung auch tatsächlich geladen haben, zumindest eine Imitation derselben. Die vier offenen Güterwagen – alle unterschiedlicher Bauart – dieses kurzen Güterzuges zwischen Schlufth und Schluftherütte zeigen beispielhaft, was da so drin sein kann: (von vorne) Kohle, Formsand, Schnittholz, Torfballen.



Erfassungsbogen der Leerwagen und Wagenanforderungen

Der Erfassungsbogen etwa in Originalgröße. Die an den Stationen vorhandenen Leerwagen stellt der Wagenrepartiteur durch Augenschein fest, die neu benötigten Leerwagen ermittelt er aus den Frachtkarten. Beide trägt er in die entsprechenden Felder jeder Station ein. Anschließend kann er durch Pfeile markieren, welche leeren Wagen wohin bewegt werden sollen.

Braunlage a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel <i>SHE Ot 264+266</i> <i>SHE Ot 278</i> <i>NWE Gm 340</i> <i>Kw 401</i> <i>Gw 302</i> <i>Ow 256</i> <i>Ow 259</i> b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. *nur, wenn nicht BAE	St. Andreasberg a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel <i>Ow 251</i> <i>Niederb</i> <i>Pendlw</i> <i>Ow 253</i> <i>Niederb</i> <i>Pendlw</i> *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. <i>Erz</i> <i>O/Ot</i> <i>Holzröhren</i> <i>G</i> *nur, wenn nicht BAE	Oderfeich a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel <i>GHE Ow 167 Bettgest</i> *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. *nur, wenn nicht BAE
Sonnenberg a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. <i>Langholz H (Paar)</i> *nur, wenn nicht BAE	Dreihörste a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. <i>Steine</i> <i>O hoch</i> *nur, wenn nicht BAE	Schluferrhütte a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel <i>BAE O 261 Hochb</i> *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. <i>Ofen</i> <i>G</i> <i>Abflussrohre</i> <i>G</i> *nur, wenn nicht BAE
Charlotte-Elise (ohne Spatverkehr) a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. *nur, wenn nicht BAE	Jordanshöhe a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. <i>Steine</i> <i>O hoch</i> *nur, wenn nicht BAE	Königskrug a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. <i>Grubenholz</i> <i>O</i> <i>Schotter</i> <i>Ot</i> <i>Schotter</i> <i>Ot</i> *nur, wenn nicht BAE
Schluff a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel <i>BAE O 255</i> *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. *nur, wenn nicht BAE	Sieber a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel <i>Ow 257</i> <i>Ow 260</i> <i>Ow 255</i> <i>H 180 Schemelpaar</i> <i>NWE Gm319</i> <i>NWE Gm338</i> *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. *nur, wenn nicht BAE	Rehbergergrabenhaus a) vorhandene Leerwagen Verw.*/Gatt./Nr. Besonderh Ziel *nur, wenn nicht BAE b) benötigte Wagen Ladung Gattung Verw.*/Nr. *nur, wenn nicht BAE

Durch das „Ziehen“ von neuen Frachtkarten kommt Abwechslung in den Betrieb, und jeder Güterzug ist anders zusammengesetzt. Einmal in der Woche läuft z. B. eine Wagenladung Fässer von der Rinkemühle (GHE) über die gesamte BAE-Hauptstrecke zur Spatmühle der Harzer Baryt-Industrie ins Siebertal-Paradies.



Als Erstes stellt er fest, wo welche Leerwagen angefordert sind (erste Zeile auf jeder Karte) und trägt die entsprechenden Bedarfe in die betreffenden Felder auf dem großen Erfassungsbogen ein.

Hat er alles erfasst, kann er schnell mit einem Blick in die b)-Felder feststellen, wo sich ein zu einer Leerwagenanforderung passender Wagen befindet. Gibt es mehrere zur Auswahl, wählt er den mit dem kürzesten Anmarschweg und zieht einen Pfeil vom derzeitigen zum gewünschten Standort des Wagens (s. blauen Pfeil im Erfassungsbogen S. 187). Das macht er solange, bis allen Anforderungen, soweit möglich, Wagen zugeordnet sind.

Und noch ein Täuschungsmanöver

Anschließend ruft der WRep wieder überall an, zuerst in Schlüfterhütte – ach, Quatsch, ich hatte ja schon die Katze aus dem Sack gelassen, dass das nur vorgetäuscht wird, also nochmal von vorn: Anschließend geht der WRep wieder von Bahnhof

zu Bahnhof und setzt die Ergebnisse seiner Forschungen und Beschlüsse um. Schauen wir zum Beispiel wieder in Schlüfterhütte zu, wo wir die Situation schon kennen. Dort steckt er die Karte für den Ow 261 vom Ankunfts- in das Richtungsfach Braunlage um, jedoch nicht, ohne vorher die Zeile 2 mit der Formsandlieferung nach Schlüfterhütte durchzustreichen. Das war ja Schnee beziehungsweise Sand von gestern.

So, nun wissen wir, wie die Karten in die jeweiligen Fächer an den Stationen kommen: Bei der Ankunft eines Wagens und dessen Aufstellung wird seine zugehörige Karte in das Fach „Ankunft“ des Bahnhofes gesteckt. Aber wie kommt sie da wieder heraus? Der WRep steckt sie um, wie wir gesehen haben. Aber wann?

Ivo Cordes hatte mal in seiner berühmten siebenteiligen Artikelserie über Modellbahnbetrieb im *eisenbahn-magazin* (1983/84) den Begriff „Frachtzetteltauschtermin“ (FTT) eingeführt und einige Gedanken dazu formuliert, die allerdings auf die Simulation eines Betriebes à la DR/DB ausgerichtet waren.

Bei einer Modellbahn wie der BAE, die ein in sich kohärentes und gegen Nachbarbahnen mehr oder weniger abgegrenztes System darstellt, konnte ich das etwas weniger streng sehen. Nach meiner Theorie (aber auch nach meiner Kenntnis von Vorbildgepflogenheiten aus meiner Jugendzeit) gehe ich davon aus, dass ein Wagen an einem Tag nur einmal bewegt wird: zum Versender *oder* zum Empfänger *oder* zum Abstellbahnhof. Insofern ist der Frachtzettel-*Umstecktermin* (sic) stets zwischen zwei Betriebstagen bzw. unmittelbar am Beginn eines neuen Betriebstages. Und, wie gesagt, im Prinzip kein zweites Mal.

Ein grüner GG-Wagen, der muss von der GHE sein, also von der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, und ist vermutlich mit passender Rückfracht zu seiner Heimatbahn beladen – oder halt leer, falls es eine solche nicht gegeben hat. Gedeckte Wagen haben den Vorteil, dass man keine Ladungsimitationen braucht. Da ist immer das drin, was auf der Ladungskarte steht.





Deswegen ist der Güterschuppen in Sonnenberg so lang: Jeden Tag um die Mittagszeit versammeln sich hier die drei Stückgutkurse der BAE, damit von jeder in jede Richtung umgeladen werden kann. Die kleinen Buchstaben A, B und S geben die Zielorte an. Alle Stückgutkurswagen sind vom gleichen Typ, von einem Typ, der bei der BAE nur in dieser Funktion vorkommt.

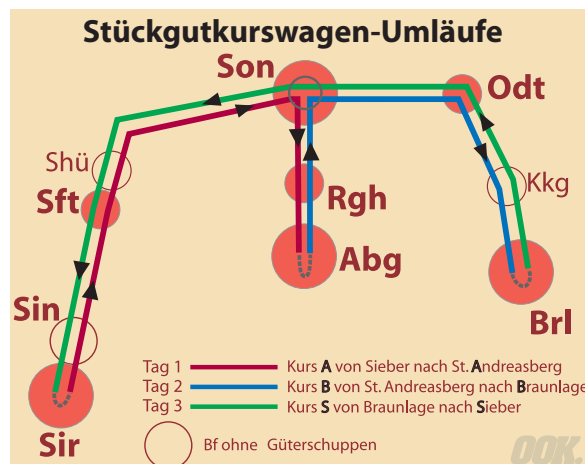
Stückgut ist auch gut

Wie organisierten eigentlich die alten Bahnen ihren Stückgutverkehr? Gute Frage. Darüber schweigen sich die großen Bahnmonographien gründlich aus. Ich konnte es für keine Harzbahn herausfinden, weshalb ich ein logistisches System erdacht habe, wie es hätte gewesen sein können. Damit alle BAE-Stationen mit Güterschuppen innerhalb eines Tages bedient werden können, verkehren drei Stückgutkurswagen in einem dreitägigen Umlauf, die zumeist von Reisezügen befördert werden, die sie an den Unterwegs-Güterschuppen absetzen beziehungsweise dort aufnehmen. Das geht von einem relativ hohen Stückgutaufkommen aus, das nicht mal eben so während des einminütigen Aufenthaltes eines Personenzuges ein- und ausgeladen werden kann.

Ich denke, jetzt ist das Wesentliche darüber, wie der Güterverkehr bei der BAE organisiert ist, gesagt. Die Frage ist nur, ob das auch verständlich oder besser gesagt vorstellbar und nachvollziehbar war. So ganz sicher bin ich mir da nicht, daher will ich das noch an einem konkreten Beispiel erläutern.

Theorie ist grau, Praxis bunt

Auf jeder Strecke der BAE fährt werktäglich ein Nahgüterzugpaar, das alle Bahnhöfe bedient. Den nachmittäglichen Ng 235 von Braunlage nach Sieber wollen wir jetzt (im nächsten Kapitel) einmal nach guter Fuzzymanier verfolgen und schauen, was in jedem Bahnhof so passiert.



Die drei Stückgutkurswagen der BAE bedienen in einem dreitägigen Umlauf die Relationen Sieber – St. Andreasberg (A), St. Andreasberg – Braunlage (B) und Braunlage – Sieber (S). Ihre Beförderung ist in die Fahrpläne der Personenzüge eingebaut und sieht vor, dass sie an jedem Unterwegs-Güterschuppen mindestens einen Zug überspringen.



Der Stückgutkurswagen A macht auf der Reise nach St. Andreasberg am Güterschuppen von Rehbergergrabenhaus Station. Der nächste talfährene Zug wird ihn dann zu seinem endgültigen Ziel befördern. Bei der Bergfahrt ist das Schuppengleis nicht bedienbar, daher muss der Wirt sein Leergut nach Hasserode und Sieber über Andreasberg schicken.

Was geschieht in jedem Bahnhof?

Mit dem Ng 235 über den Oberharz

*Einen Ng fahren, heißt rangieren, rangieren, rangieren.
Wer das mag, für den ist ein Ng das Größte – der Gipfel
der Betriebsmodellbahnerei.*

Von Braunlage kommend hat der Ng 235 gerade den Wurmbergtunnel II passiert und ist nun in Königskrug Gleis 2 zum Halten gekommen. Um zu erfahren, ob er das hinten erkennbare Schemelwagenpaar mit Langholz für das Sägewerk in Schlufthaus mitnehmen muss oder ob es in Richtung Braunlage abgefahren werden soll, schaut der Zugführer des Ng in den Frachtzettelkasten.



In Braunlage ist der Nahgüterzug 235 angenommen worden, also in der Realität vom WRep gemäß der ermittelten Frachten und Leerwagenanforderungen zusammengestellt und hoffentlich einigermaßen vorteilhaft gereiht worden. Allerdings konnte er – warum auch immer – erst mit rund zehnminütiger Verspätung starten. Doch nun ist er endlich auf seiner ersten Station auf BAE-Territorium angekommen, in Königskrug. Das ist aber nicht mehr das beschauliche Königskrug, wo wir im Kapitel über die BAE I ebenfalls beim Rangieren zugeschaut haben. (Wissen Sie noch: „Wenig zu tun in Königskrug“?)

Rechts: Der Fünfkuppler zieht jetzt mit dem Ow 256 vor und wird ihn gleich auf der Einfahrweiche parken, damit er nicht im Wege steht, wenn die Lok an den H-Wagen (Drehschemelpärchen) ankuppeln will, der laut Karte im Zettelkasten mitgenommen werden soll. Der steht an der Holzrampe und ist gerade nicht zu sehen, weil durch das Wartehäuschen verdeckt.

Foto: Jürgen Hans

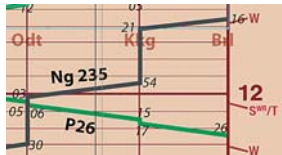
Typisch Güterzug: Vom Start weg zu spät

Im Bild oben ist ersichtlich, dass der Ng 235 in Gleis 2 eingefahren ist. Normal ist das nicht, denn wenn die Weichen in Grundstellung liegen, geht es immer durch Gleis 1. Aber der Zugleiter ist ein vorausschauender Mann. Ein kurzer Blick auf den Bildfahrplan hat ihm gesagt, dass der Ng 235 mit noch etwas mehr Verspätung dem entgegenkommenden P 26 in die Quere kommen könnte, mit dem er planmäßig in Oderteich kreuzen soll. Daher hat er vorsorglich die Einfahrt nach Gleis 2 angeordnet für den Fall, dass die Kreuzung nach Königskrug verlegt werden muss. Denn dann wäre es ja blöd, wenn der Personenzug hinter dem in Gleis 1 stehenden Güterzug





Sieben Wagen (außer dem Begleitwagen) hat der Ng 235, und sieben Frachtkarten führt der Zugführer demnach in seinen Begleitpapieren mit. Bei der Ankunft in Königskrug fächert er sie auf, um zu schauen, was hier ausgesetzt werden muss: Der erste Wagen, der Ow 256, muss an die Holzrampe.



Wenn der Ng 235 noch etwas mehr Verspätung macht, könnte es mit der Kreuzung mit dem P 26 in Oderteich eng werden. Da muss sich der Zugleiter schon mal Gedanken machen, ob er die Kreuzung eventuell nach Königskrug verlegt.



Im Frachtzetteltasten steckt eine einzige Karte, und zwar im Richtungsfach Sonnenberg: ein Hw-Pärchen beladen mit Langholz für das Sägewerk in Schlufft muss in den Zug aufgenommen werden.

Die Zuglok hat das Hw-Pärchen aus dem Holzgleis gezogen und drückt mit ihm jetzt an den geparkten 256. Gleich wird sie mit beiden Wagen etwas vorziehen und schließlich den Leerwagen in das Holzladegleis drücken und abstellen.



einfahren müsste. Aber der Wagenrepartiteur, der den Ng zusammengestellt hat, muss auch von Gleis 2 ausgegangen sein, sonst hätte er den 256 nicht gleich als ersten hinter der Lok gereiht.

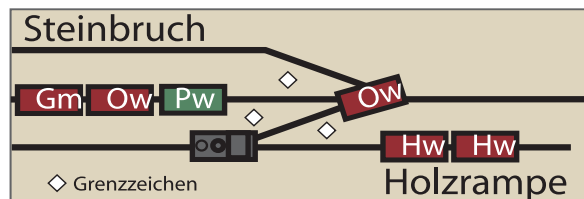
Dass er den Ow 256 hier an die Holzrampe stellen muss, hat der Zugführer schon seinen „Begleitpapieren“ entnommen, die er gestapelt mitführt. Aber ist auch etwas aufzunehmen? Da schaut er am besten in den Frachtzetteltasten.

Der einzige dort vorhandene Zettel gehört zu der Langholzfuhre, die er schon bei der Einfahrt an der Holzrampe hat stehen sehen. Die muss also mit. Und der 256 an seine Stelle. Na, das geht ja. Das wird ja schnell zu schaffen sein. Oder?

Noch weniger zu tun als bei der BAE I

Der Zugführer, der jetzt für eine Weile Rangierleiter heißt, freut sich natürlich, dass der 256 gleich vorn hinter Lok läuft. Als ob die Jungs in Braunlage was geahnt hätten.

Nachdem die vorgeschriebene Ankunftsmeldung an den Zugleiter abgegeben ist und dieser Rangier-



Der leere O-Wagen wird grenzzeichenfrei zwischengeparkt, bis das Hw-Pärchen aus dem Holzgleis gezogen ist.

erlaubnis erteilt hat, kann hinter dem 256 abgekuppelt werden; die Lok zieht mit dem leeren O-Wagen vor (großes Bild S. 191), fährt dann mit ihm durch Gleis 1 an ihrem Zug entlang nach hinten und parkt ihn erstmal auf der Leisverbindung. Denn einen anderen Platz gibt es leider nicht.

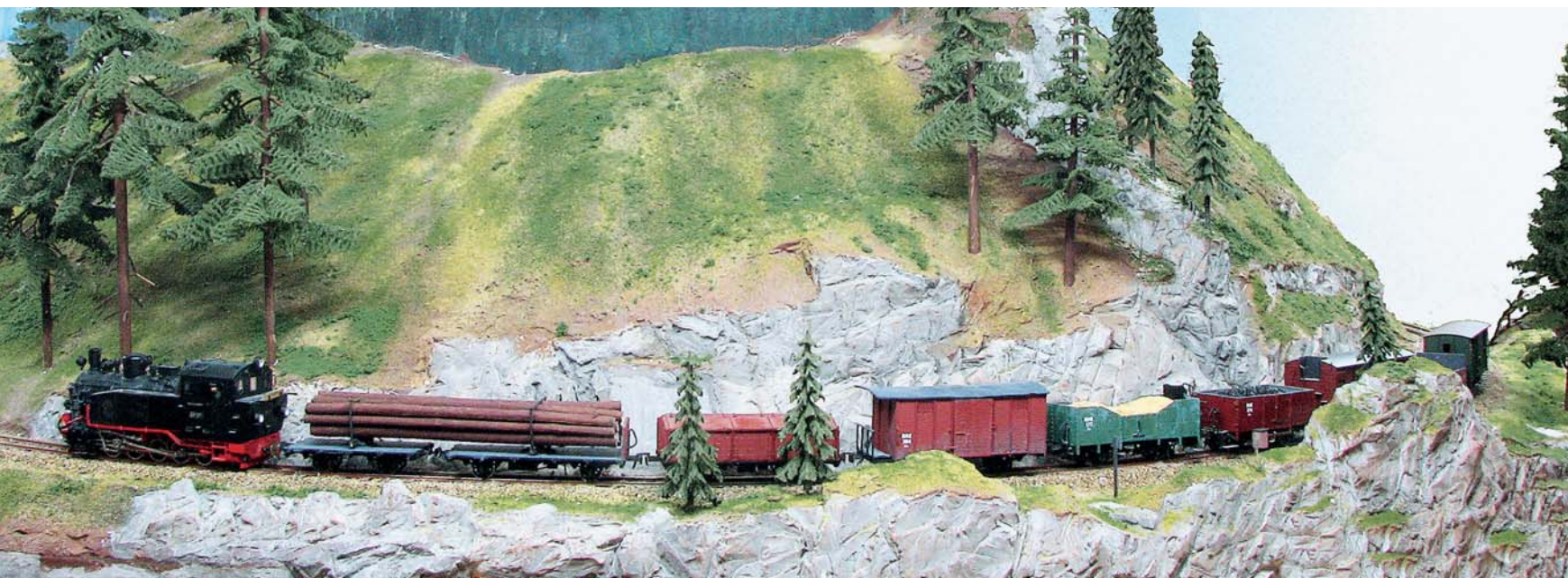
Dann kann sie das Schemelwagenpärchen, das laut Frachtkarte nach Schlufft Sägewerk soll, aus dem Holzladegleis ziehen und anschließend den Leerwagen in dieses Gleis drücken.

Jetzt muss die Lok nur noch mit dem Langholzwagen wieder ganz nach vorn und sich mit diesem vor ihren Zug setzen. Fertig ist die Laube. Nachdem der Zugführer als letzte Amtshandlung in Königskrug die Frachtkarte des ausgesetzten Wagens in das Ankunftsfach des Zetteltastens gesteckt hat, heißt es wieder, den Zugleiter anrufen und eine Fahrfrage mit dem vorgeschriebenen Wortlaut ablassen, ob man bis Oderteich weiterfahren darf. Wenn alles flott genug gegangen ist, wird der Zugleiter trotz der anfänglichen Verspätung diese Fahrgenehmigung auch erteilen, aber mit dem Verdikt „Halt vor Trapeztafel“. Das muss er extra betonen (und der Zf muss es wiederholen), denn eigentlich sollte der Güterzug laut Buchfahrplan als erster in Oderteich einfahren. Dieses Privileg hat er aber längst verspielt.

Ohne Zahnrad steil bergauf

33 Promille sind kein Pappenstiel. Diesen brockenbahnmäßigen Wert hat die Steigung durchgehend auf der gesamten Strecke von Königskrug bis Oderteich. Das ist zwar für den dicken Fünfkuppler mit





den sieben Wagen kein wirkliches Problem, zumindest so lange die Schienen trocken sind. Trotzdem zu dumm, dass er nicht einfach durchpfeffern kann, sondern vor der Trapeztafel halten muss. Der Lokführer gibt, noch bevor der Zug zum Stillstand gekommen ist, das Achtungssignal, dass er da ist und erhält sofort Antwort aus dem Bahnhof, wenn auch das Signal Hr 2 etwas gedämpft um die Kurve und die Felsnasen herum ankommt. Jetzt heißt es sanden und feinfühlig wieder anfahren.

An und in Oderteich gibt es nichts auszusetzen

Der Zugführer hat die Augen bei der Einfahrt in Oderteich weit geöffnet und bemerkt zweierlei: erstens den Fahrdienstleiter von Oderteich, der höchstpersönlich an der Weiche 2 steht, um diese herumzuwerfen, sobald die letzte Achse des Güterzuges drüber weg ist, damit der P 26 ohne weitere Verzögerung ausfahren kann. Und zum

Na, das hat ja gut geklappt mit dem Wiederauffahren in der 33%-Steigung, die Trapeztafel liegt schon drei Wagen zurück. Nur noch wenige Dutzend Meter bis zum Brechpunkt, dann ist Oderteich erreicht.



Wie der Zugführer des Ng 235 schon während der Einfahrt bemerkt, steht an der Rampe ein leerer O-Wagen. Der soll vermutlich mitgenommen werden. Dass er hier nichts auszusetzen hat, weiß er schon aus der Durchsicht der Begleitpapiere. Der P 26 besteht heute nur aus dem solo fahrenden T 15, der sich sofort in Richtung Braunlage vom Acker machen wird.



Nicht ohne meinen Begleitwagen! So mag der Zf des Ng 235 gedacht haben, als er den Fünfkuppler an das Rampengleis schickte, um den O 255 abzuholen. Jetzt wird mit beiden Wagen vorgezogen, dann werden sie hinten an den Zug gesetzt.

Unterwegs rangiert man nicht gern – aber oft.

aus Rangieren – eine Gemeinschaftsaufgabe, Eisenbahn-Fachverlag Heidelberg Band 4/20

anderen sieht sein geübter Blick den leeren O-Wagen an der Rampe. Das riecht nach Arbeit. Recht hat er. Im Zettelkasten findet er nämlich einen Frachtzettel, der verfügt, dass der O 255 leer nach Sieber abzufahren ist. Genau das hatte der Zf vermutet.

Als der Fünfkuppler mit Wassernehmen fertig ist, ist der P 26 weg und die Lok kann durch Gleis 1 umlaufen. Sie stößt zunächst hinten an ihren Zug und nimmt den Begleitwagen auf den Haken. Mit diesem fährt sie nach Gleis 4, das ist das Rampengleis, und kuppelt an den leeren O 255 an. Dann wird mit diesem und dem Begleitwagen vorgezogen (Abb. oben) und zuletzt werden beide hinten an den Zug gesetzt und die Lok kann erneut umlaufen. Fertig!

Das ging ja alles recht flott. Weniger flott wäre es gegangen, wenn beispielsweise, wie meist, vor dem O 255 noch ein weiterer Wagen an der Rampe gestanden hätte, der noch nicht entladen war. Das hätte dann noch so einiges mehr an Hin und Her ergeben.

Die Verspätung ist jetzt nahe 0, das macht den Zugführer stolz und den Zugleiter froh. Ein weiterer

So, der Zug ist um einen Wagen verlängert, der Begleitwagen wieder hinten dran, jetzt kann die Lok umlaufen und sich wieder vor ihre Fuhr setzen – und ab geht's.



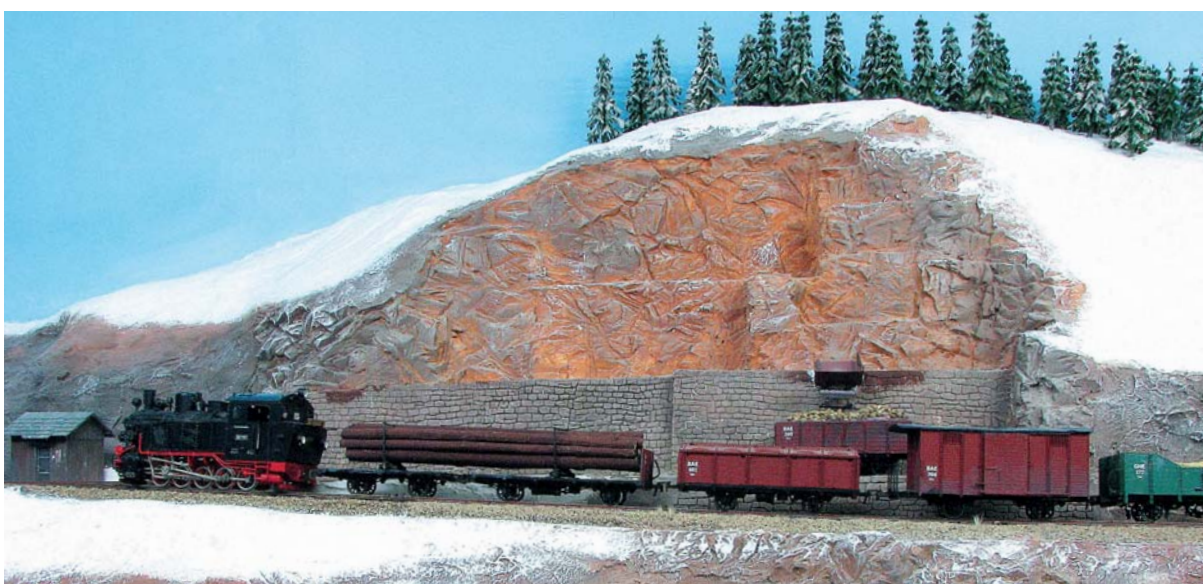
Gegenzug ist gerade nicht angesagt, so kann der FdL die Fahrerlaubnis für den Ng 235 bis Sonnenberg erwirken – und ab geht die Post, äh, der Ng.

Ab in den Wintersport

Das streckenkundige Personal hat jetzt einen warmen Pullover unter die verblichenen Uniformjacken gezogen, denn hinter Oderteich wird's lausig kalt. Das ist der höchstgelegene Streckenabschnitt der BAE – oft liegt hier noch bis weit ins Frühjahr Schnee. Auch wenn es im Führerhaus prinzipiell warm ist, so kommt doch sehr kalte Zugluft herein.

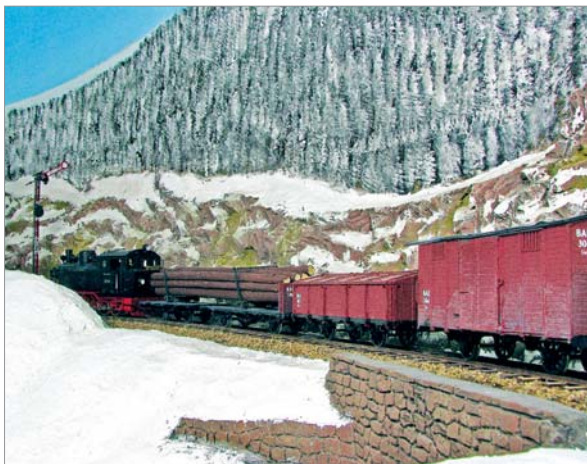
Zunächst geht es leicht bergab, weil die Strecke unter der Grubenbahn durchtauchen muss – gut zum Schwung holen – dann kommt wieder eine rassige 33%-Steigung bis zum Scheitelpunkt der Strecke beim Steinbruch Dreihörste. Unser Fünfkuppler nimmt die aber wieder mit Bravour und ballert mit heftigem Auspuffschlag am Steinbruch vorbei, als wäre das nix.

Im Steinbruchanschluss steht ein O-Wagen, und der ist auch schon beladen, dennoch zieht der Ng 235 ohne Halt vorbei. Die Bedienung des Anschlusses auf freier Strecke ist nicht sein Job. Daher würdigt der Lokführer den Wagen auch keines Blickes, sondern schaut starr nach vorn. Da ist etwas viel Wichtigeres zu sehen: das Einfahrsignal von Sonnenberg. Glücklicherweise zeigt es Hp1. Darauf hoffen alle Lokführer, die hier mit Volldampf den Berg herauf kommen, unser Lokführer des Ng 235 jedoch besonders, denn sein Zug ist so lang, dass er bei einem Halt vor dem Signal hinten weit in das Gefälle hinunter hängen würde. Der Heizer mag das auch nicht, denn dann knallt meist das Sicherheitsventil ab – und das ist gar nicht beliebt.



Nach dem Durchtauchen unter der Grubenbahnbrücke (oben) ballert der Ng am Steinbruch Dreihörste vorbei. Den mit Steinen beladenen Wagen im Anschluss kann er ignorieren. Eine Übergabe von Oder- teich oder Sonnenberg aus wird ihn im Laufe des Tages abholen. Noch fährt der Fünfkuppler mit Volldampf, aber in wenigen Metern wird er den Brech- und Kul- minationspunkt der Strecke erreicht haben, ab da kommt er mit geschlossenem Regler bis nach Sonnenberg.

So, die Steigung ist geschafft, das Einfahrtsignal steht auf Fahrt, was will man mehr? Da ist es eine Lust, Lokführer zu sein. Und gleich kommt Sonnenberg, da gibt es vielleicht was Heißes zu trinken.



Vom Signal ab bis fast zur Einfahrweiche von Sonnenberg geht es in einem tiefen Einschnitt mit senkrechten Felswänden in einer Haarnadelkurve über 180° herum. Der Zug muss rechtzeitig die Fahrt vermindern, denn Güterzüge fahren in der Regel nach Gleis 3 ein und müssen daher diagonal durch den Hosenträger.

Das ist eine ziemlich rumpelige Angelegenheit, und ab und an entgleist da auch was. Deshalb fahren die meisten Lokführer hier „wie auf Eiern“. Na, immerhin kommt unser Ng 235 heil durch und steht

bald danach auf Gleis 3 und nimmt Wasser. Eine kurze Überprüfung der Sachlage ergibt: Gemäß Begleitpapieren sind hier der NWE-G-Wagen an den Güterschuppen zu setzen, sowie ein Wagen mit Betonröhren für die Kanalisation von St. Andreasberg nach Gleis 3a, wo er zusammen mit einigen anderen, die da schon stehen, auf die Weiterbeförderung in die Bergstadt warten soll.

Erstmal gaaanz ruhig Blut

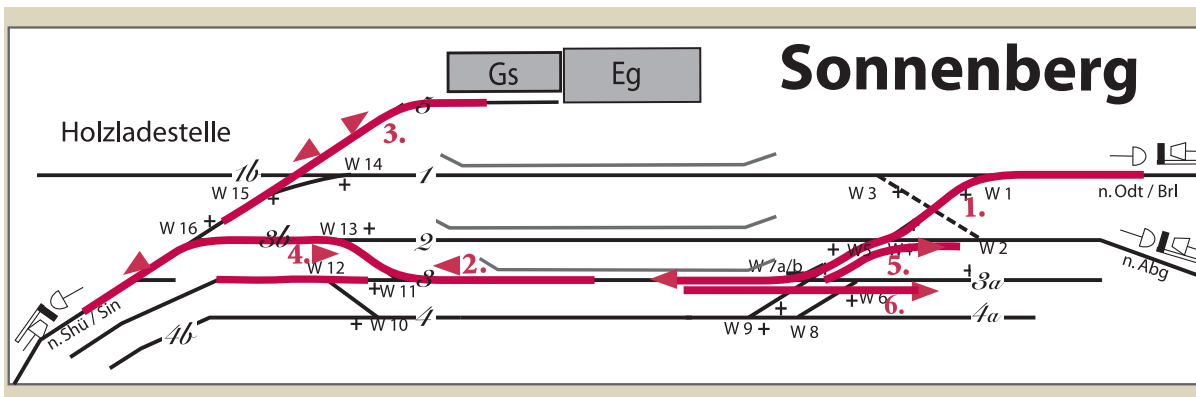
Hinter diesem Niederbordwagen befindet sich noch der in Oderteich aufgenommene nach Sieber bestimmte O-Wagen 255 und natürlich der Begleitwagen.

Die beiden müssen erst einmal stehen gelassen werden, und der restliche Zug muss bis über die Weiche 16 ins westliche Streckengleis vorziehen, um anschließend mit der ganze Fuhre zum Güterschuppen zurückzudrücken. Ja, aber nicht sofort.

Da sehen wir Lokführer und Heizer von der Maschine klettern und sich auf den Weg Richtung Bahnhofsgebäude machen. Und während sie noch das Gleis 2 überschreiten, hört man sechs dunkle Glockenschläge, ganz langsam in gleichmäßigem Abstand. Die beiden achten da gar nicht drauf, aber sie wissen natürlich was das bedeutet: Reh-ber-ger-gra-ben-haus!



Ganz langsam fährt der Ng 235 durch den Hosenträger und über die EKW auf Gleis 3 in Sonnenberg ein. Mal schauen, was es hier zu rangieren gibt.



Zum Verständnis der diversen Rangierbewegungen hier ein Gleisplan von Sonnenberg. Die fetten roten Linien bedeuten

1. Einfahrt des Ng 235 nach Gleis 3;
2. Vorziehen bis vor die Rangier-Endtafel;
3. Drücken des Gm an den Güterschuppen;
4. Zurück an den Zug wie auf Weg 2;
5. Den O 255 und den Begleitwagen auf W 4 parken;
6. Den Niederbordwagen mit Betonröhren nach Gleis 3a.

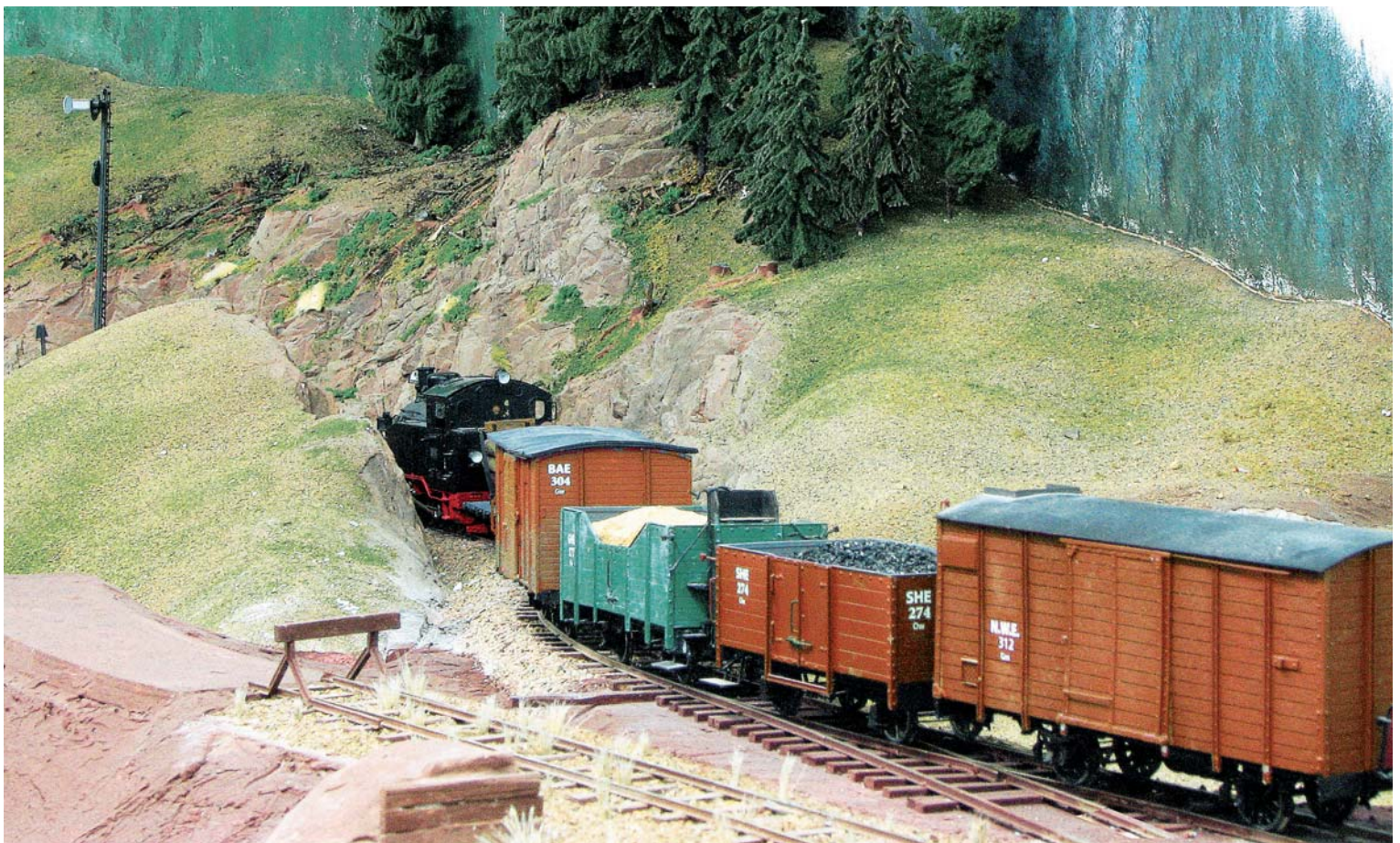
Von Rehbergergrabenhaus ist ein Zug abgeläutet worden, das kann nur der P 137 sein, der immer den Kurswagen von Andreasberg nach Wernigerode mitbringt. Und in dem Moment ertönt schon wieder das große Läutewerk. Wieder sechs Schläge, aber in drei Zweiergruppen und etwas melodischer. Das ist der Ex 44, der Hochharz-Express, der gerade bei der Durchfahrt in Schluftherütte abgeläutet wurde.

Während der Fahrdienstleiter mit den Fahrstraßen am Rotieren ist, bestellt sich unsere Lokmannschaft ein Heißgetränk, was für eins, wird fairerweise nicht verraten. Die beiden verpassen

also das ganze Getue mit der Kurswagenumsetzung und kommen wieder aus dem EG, als der um den Wernigeroder Wagen verstärkte Express gerade in Richtung Oderteich abfährt. Bevor aber rangiert werden kann, muss noch der P 137 nach Sieber abgefahren sein. Nachdem das geschehen ist, wird also wie schon angekündigt, ohne die letzten drei Wagen auf die Strecke vorgezogen (Bewegung 2).

Als die Lok vor der Rangierendtafel hält, stellt sich heraus, dass der letzte Wagen nicht pfahlfrei steht, also müsste über die Tafel K 10 hinaus vorgezogen werden, damit Weiche 16 hinter dem letzten Wagen gestellt werden kann. Das Überfahren der

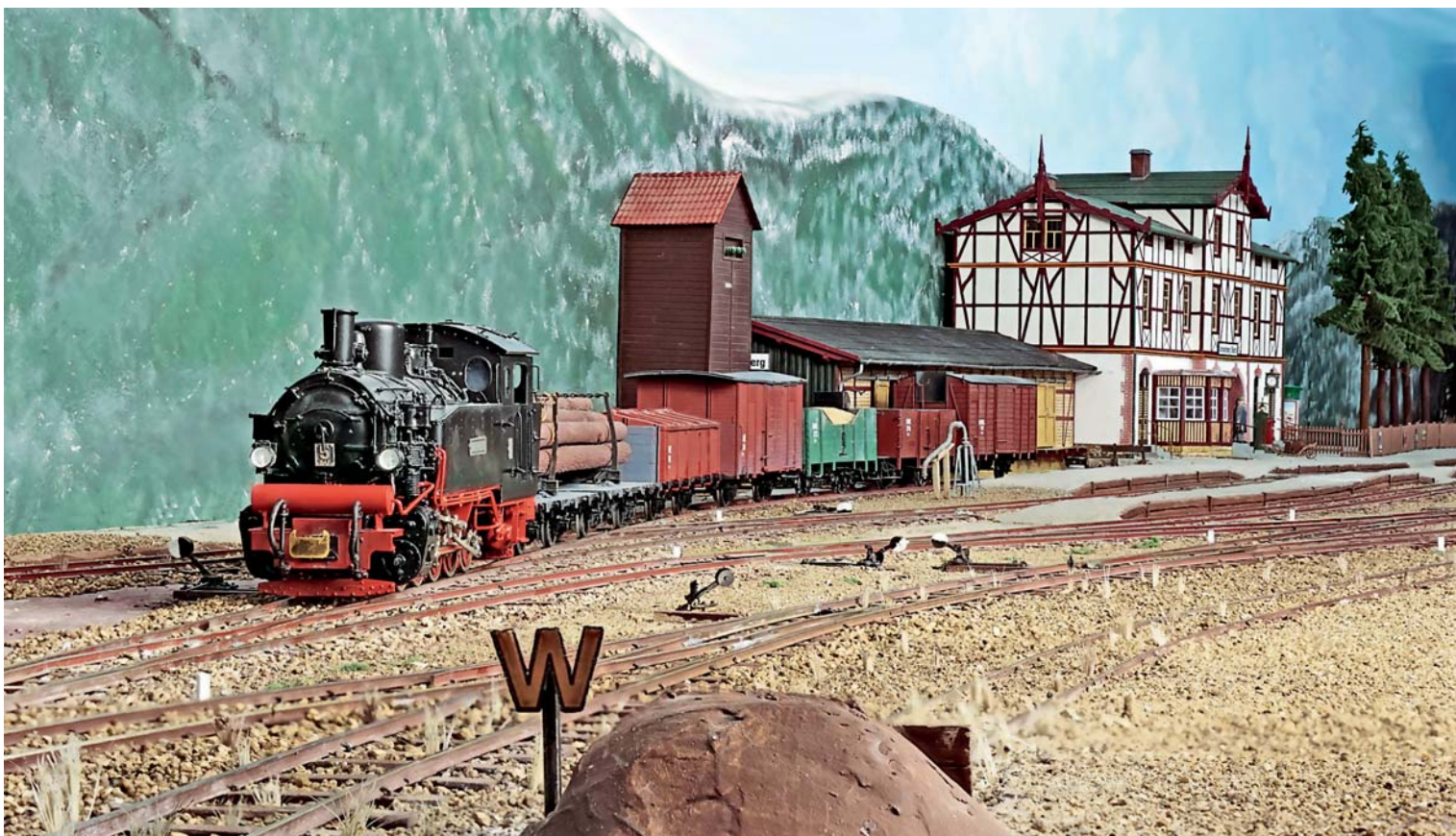
Na, das könnte knapp werden. Das Kennzeichen K 10 (Halt für Rangierfahrten), das hinter dem Schornstein der Lok hervorlugt, begrenzt den Weg zum Ausziehen bis über Weiche 16, damit diese dann gestellt und die Wagengruppe mit dem Gm-Wagen vorne dran nach Gleis 5 an den Güterschuppen drücken kann. (Bewegung 3)



Nein, es hat nicht gereicht. Ganz offensichtlich ist die Rangierabteilung beim Vorziehen auf die Strecke über die Rangier-Endtafel hinaus geraten. Aber „natürlich“ hat man vorher den FdI gefragt, der sich wiederum beim Zugleiter vergewissert hat, dass kein Zug aus Richtung Schluferrhütte unterwegs ist. Daher konnte er die Genehmigung zur Einfahrt in den Durchrutschweg erteilen.

Foto: Jürgen Hans





Das war ja ein Akt! Aber nun steht der Gm mit NWE-Eigentumsmerkmal sauber am Tor C des Güterschuppens. Da wird er übrigens nicht lange bleiben können, denn bald werden nach und nach die drei Stückgutkurswagen hier eintreffen, die laut Plan alle zugleich am Schuppen stehen sollen. Foto: Jürgen Hans

Rangier-Endtafel ist übrigens prinzipiell möglich, aber genauso prinzipiell nur mit Genehmigung des Zugleiters. Und nur im äußersten Notfall. Und das ist jetzt gerade einer. Der Fahrdienstleiter, der das hat kommen sehen, hat schon vorsorglich die Erlaubnis des Zugleiters eingeholt und gibt dem Zug mit der Kelle ein nichtoffizielles Winksignal, woraufhin dieser ein Stück über K 10 hinaus vorzieht.

Das war knapp

Ein kurzer Achtungspfeiff bewirkt, dass die Weiche 16 vom Stellwerk aus gestellt wird, und schon geht es rückwärts (Bewegung 3) an den Güterschuppen. Der NWE G-Wagen wird am Schuppen abgesetzt, dann die ganze Tour zurück, wieder an den Restzug auf Gleis 3.

Damit der Betonröhrenwagen auf das Andreasberger Gleis (3a) geschoben werden kann, müssen zunächst der Begleitwagen und der leere O 255 aus dem Weg. Sie werden im Weichenbereich W 4/W 2 pfahlfrei zwischengeparkt.

Der Betonröhrenwagen wird auf dem Gleis 3a, dem Richtungsgleis St. Andreasberg, abgestellt. Jetzt bleibt nichts mehr zu tun, als den Restzug mit den auf W 4 abgestellten beiden Wagen (der Ow nach Sieber und der Begleitwagen) wieder zu vereini-

gen, Fahrerlaubnis einzuholen und abzudampfen. In Sonnenberg hat man als Zugführer den Vorteil, dass sich der örtliche Fahrdienstleiter um die Einstellung der Fahrwege und den Kontakt mit dem Zugleiter kümmert. Da braucht man nur auf dessen Zp 9-Pfeiff zu warten, dann heißt es „Regler auf“ und weg. „Regler auf“ aber nur ganz kurz, denn gleich nach der letzten Weiche geht es in das 33%-Gefälle der Eselsschlucht, da gibt es kein Traktions- sondern ein Bremsproblem.



Vorletzter Akt des Sonnenberger Schauspielhauses: Die Rangiereinheit hat die beiden letzten Wagen auf W 4 abgestellt und dann den Niederbordwagen mit den Betonröhren nach Gleis 3a gedrückt. Von dort wird ihn der nächste nach St. Andreasberg fahrende Güterzug, zusammen mit dem anderen, der dort steht, mitnehmen.



Mit geschlossenem Regler düdelt der Fünfkuppler die Eselschlucht hinunter nach Schlufthütte, dessen Trapeztafel schon zu sehen ist. Foto: Jürgen Hans



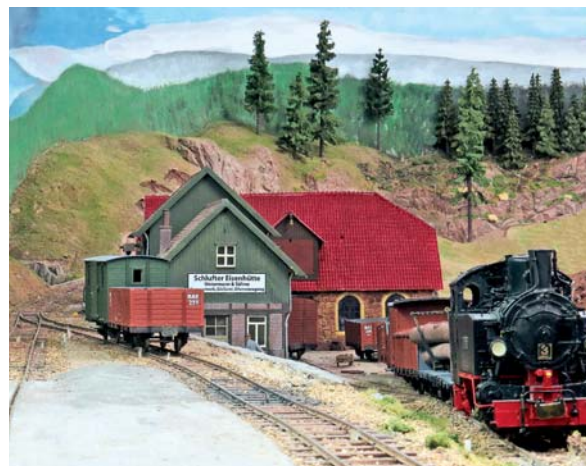
Durch die Eselsschlucht hinab nach Schlufthütte

Am Ende der Eselsschlucht läuft das Gefälle bei der Sieberbrücke aus, und der Zug rumpelt über den abzweigenden Strang der Einfahrweiche nach Gleis 2 von Schlufthütte. Diese direkte Einfahrt nach Gleis 2 ist für den Güterzug praktisch, aber nur möglich, wenn der Bahnhof besetzt ist, was er in diesem Fall, zumindest virtuell, auch ist.

In Schlufthütte gibt es nur einen einzigen Anschluss zu bedienen, den der Schlufthütte Untermann & Co., die der Station den Namen gab. Aber der spaltet sich in zwei Gleise, ein Rohstoff- und ein Versandgleis. Da denken die Fahrpersonale nicht immer dran und hinterlassen dann schon mal einen Wagen mit Formsand am Versandlager. In unserem Beispiel haben wir natürlich einen super cleveren Rangierleiter, da kann sowas nicht passieren. Und dieser super clevere Rangierleiter hat gleich mal die Frachtkarten durchgesehen und sofort gesehen („Holzauge!“ sagt der Harzer), dass der G-Wagen am Versandlager Ladung für St. Andreasberg hat, also erst mit dem Gegenzug abgeholt werden muss, und dass der O-Wagen am Rohstoffbunker a) entladen ist und b) als Nächstes dem Sägewerk in Schlufthütte zum Beladen mit Brettern zugeführt werden soll. OK, kleine Notiz im Hinterkopf.

Mann, so ein Hin und Her

Aber jetzt muss der O-Wagen da erst einmal weg, denn es sollen dort zwei neue Wagen abgestellt werden, der SHE-Hochbord und der grüne GHE Bettgestellwagen. Mit denen ganz vorne dran drückt der Güterzug nun in das Rohstoffgleis (Abb. S. 202 oben), zieht den leeren O-Wagen da raus und setzt ihn auf dem Versandgleis ab. Und noch einmal vor und zurück und mit den beiden abzustellenden Wagen wieder ins Rohstoffgleis. Abkuppeln und vorzie-



Der (virtuelle) Fahrdienstleiter von Schlufthütte hat den Fahrweg für den Güterzug nach Gleis 2 gelegt, denn wie am wartenden Fahrgast zu erkennen, wird bald ein Personenzug aus der Gegenrichtung eintreffen. Bei Talfahrt ist die Schlufthütte Eisenhütte, deren Kontorgebäude hinter dem Zug hervorlugt, leicht ohne Umlaufen zu bedienen. Gleich geht es los. Foto: Jürgen Hans

Der Güterzug hat mal wieder den Begleitwagen und den O-Wagen für Sieber auf Gleis 2 stehen gelassen und ist mit einmal vor und einmal zurück leicht bergab in den Hüttenanschluss gefahren. Bevor die beiden zu vorderst laufenden offenen Wagen am Rohstoffbansen abgestellt werden können, muss erst einmal der dort stehende entladene O-Wagen fortgeräumt werden.

Der O-Wagen steht nun wie besprochen im Versandgleis zwischengeparkt, jetzt wird wieder Schiebung gemacht und der rotbraune Wagen mit Kohle und der grüne mit Formsand ins Rohstoffgleis gedrückt.



So sieht die Sache vom Fieseler Stroch aus aufgenommen aus: Die beiden zuzustellenden O-Wagen stehen jetzt dort, wo sie hin sollten, am Rohstoffbunker. Aber hat der Rangierleiter den G-Wagen dort ebenfalls stehen gelassen?



So, geschafft. Die Wagen fürs Sägewerk bilden jetzt eine geschlossene Gruppe, dahinter der G-Wagen für die Schlufter Ladestraße. Nun kann die Rangiereinheit den Anschluss verlassen und sich vor die beiden Wagen setzen, die oben in Gleis 2 warten.

Dann ist der Nahgüterzug wieder abfahrbereit und kann um Fahrerlaubnis zum Bahnhof Schlufft nachsuchen.



hen. Aber Moment, Halt, Stopp! Was macht denn unser super cleverer Rangierleiter da? Hat er an der falschen Stelle abgekuppelt? Der G-Wagen mit der Plattform soll doch da gar nicht hin ins Rohstoffgleis!

Clever oder nicht clever

Soll er auch nicht. Aber er soll im nächsten Bahnhof, also in Schlufft an die Ladestraße und der leere O-Wagen ebendort zum Sägewerk. Und da erweist es sich, dass das mit dem super cleveren Rangierleiter keineswegs ironisch gemeint war. Der hat nämlich kraft seiner langjährigen Erfahrung sofort geschal-

tet, dass Ladestraßengleis und Sägewerksgleis in Schlufft gegenläufig zu befahren sind, Sägewerksgleis vorwärts und Ladestraßengleis nach rückwärts. Und da er schon zwei Wagen für das Sägewerk hat, den Klappdeckel und das Schemelpärchen mit Langholz, spart er sich in Schlufft eine Menge Getue, wenn er die drei Wagen fürs Sägewerk gleich hier bündelt, wo das nebenbei zu erledigen ist.

Nachdem das auch noch geschehen ist, kann der Zug mit den auf Gleis 2 zurückgelassenen Wagen wiedervereinigt werden und es kann weiter gehen nach Schlufft. Einmal die 11 wählen. „Zugleiter!“ – „Ng 235 in Schluffterhütte. Darf Ng 235 weiter fahren nach Schlufft?“

Mit 15 Sachen durch die Dorfstraße

Er darf. Der Lokführer bringt seinen Zug also in Fahrt, macht den Regler aber gleich wieder zu, denn nun geht es erstens leicht bergab und zudem gleich durch die Schluffter Dorfstraße, da sind maximal 15 km/h erlaubt. Sonst springt den Dorfbewohnern bei der Vorbeifahrt das Kaffeegeschirr vom Tisch.



Rangieren, das heißt Köpfchen haben, ... das heißt den Eisenbahnbetrieb verstehen, eine wichtige, nicht leichte Aufgabe. Aber Rangieren macht Spaß und bereitet dem Fachmann immer wieder Freude.

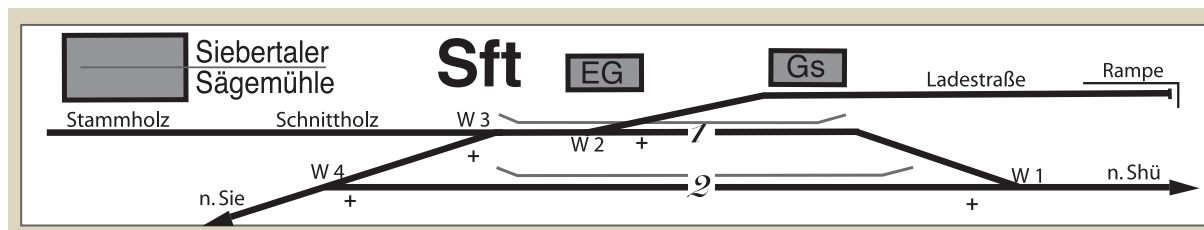
aus Rangieren – eine Gemeinschaftsaufgabe, Eisenbahn-Fachverlag Heidelberg Band 4/20



15 kmh sind in der Schlufte Dorfstraße zugelassen, aber die meisten Lokführer fahren noch langsamer. Der Ng 235 rumpelt in Schrittgeschwindigkeit die Straße entlang. Zum Glück kommt kein Fuhrwerk entgegen und auch keine Damenkapelle. Alle drei Wagen für das Sägewerk befinden sich an der Spitze des Zuges, der G-Wagen, der an die Ladestraße soll, dahinter. Foto: Jürgen Hans

In Schlufte angekommen, werden die Wagen mit Ziel Sieber im Gleis 1 pfahlfrei stehen gelassen und die vier restlichen in das Gs- und Ladestraßengleis geschoben. Der G-Wagen verbleibt dann dort, der Rest muss wieder mit rausgezogen werden.

Das ist der Gleisplan, den der „superclevere“ Rangierleiter in Schluftherütte schon vor seinem inneren Auge hatte und daher die Wagen entsprechend vorsortiert hat.



Um die drei links stehenden Wagen in den Sägewerksanschluss drücken zu können, muss die Lok ans andere Ende ihres Zuges, weshalb sie nun das Gleis 2 umläuft.



Die Lok hat alle Wagen umgelaufen und packt sie nun von hinten, um sie in den Sägewerksanschluss zu drücken. Das Stammholz, der Klappdeckelwagen, der mit Sägespänen beladen werden soll und der O-Wagen, auf den Bretterstapel warten, werden im Anschluss bleiben. Aber erst einmal muss dieser Grüne da weg, der dort im Weg steht.

Und wenn ein Fuhrwerk entgegenkommt, kann es verdammt eng werden.

Dafür ist es aber auch nicht weit bis zum Bahnhof Schluf. Um praktischerweise gleich nach Gleis 1 einzufahren, wurde vor der Einfahrweiche kurz gehalten und der Heizer hat die Weiche umgelegt. Infolge der beschriebenen geschickten Vorsortierung geht es hier in Schluf schnell voran. Auch hier werden die beiden letzten Wagen abgehängt und beidseitig pfahlfrei stehen gelassen, dann heißt es vorziehen und zurückdrücken zur Ladestraße. Es trifft sich gut, dass kein Wagen am Güterschuppen steht, das hätte wieder zwei Bewegungen mehr ein-

gebracht. Nachdem der G-Wagen an der Ladestraße abgehängt wurde, kann die Lok mit den restlichen drei Wagen wieder vorziehen und dann auf Gleis 1 an die dortigen Wagen setzen.

Dem Herrn Bürgermeister sein Sägewerk

Wie schon einmal an anderer Stelle erwähnt, gehört das „Siebertaler Sägewerk“ dem Herrn Kohlrusch, seines Zeichens Bürgermeister von Schluf und einziger Besitzer eines Kraftfahrzeuges weit und breit. Das ist zwar eigentlich für das Rangiergeschäft ohne Bedeutung, aber aus irgendeinem irrationalen





Der Grüne, der weg musste, ist jetzt weg und steht pfahlfrei zwischen den Weichen 3 und 4. Und jetzt kann die Lok endlich die drei für das Sägewerk bestimmten Wagen dort auch hin drücken.

Grund rangiert das Personal hier besonders präzise und achtsam. Um die drei für das Sägewerk bestimmten Wagen in den Anschluss zu drücken, muss die Lok jetzt umlaufen. Rangieren mit Seil ist hier nämlich nicht erlaubt. Also mit etwas Pep vor bis über die Weiche 4, dann zurück durch Gleis 2 zur Weiche 1. Da muss es langsamer gehen, denn die Lok ragt dann schon ein Stück in die Dorfstraße hinein.

Nun packt die Lok die in Gleis 1 stehenden Wagen, also den leeren O-Wagen und den Begleitwagen von hinten und drückt sie gegen die drei, die ins Sägewerk sollen.

Ein fremder Grüner im Weg

Anders als im leer vorgefundenen Ladestraßengleis steht hier aber ein mit Brettern beladener grüner Bettgestellwagen der GHE. Die Annahme des Rangierleiters, dass dieser Wagen in die Gegenrichtung abzufahren sei, erwies sich als Irrtum. Laut Frachtkarte im Zettelkasten gehen die Bretter nach Sieber zur Umladung. Das findet der Rangierleiter ungewöhnlich, kennt er doch die Vorschrift, dass Fremdwagen nur mit Fracht in die Heimatrichtung zu beladen sind. Aber vielleicht hat der Wagenrepartiteur eine Leerwagenanforderung aus Sieber für eine Transitfracht Richtung GHE. Dafür nimmt er nun lieber den fremden Wagen als einen eigenen der BAE.

Der grüne Bettgestellwagen passt dem Rangierleiter überhaupt nicht in den Kram. Aber Dienst ist Dienst und so weiter. Der Grüne muss also aus dem Weg, wird über Weiche 3 herausgezogen und dann zwischen Weiche 3 und 4 geparkt. Dieser Abschnitt liegt schon ganz leicht im Gefälle, sodass der Rangierleiter aufsteigen und die Handbremse des GHE-Wagens anziehen muss.



Nachdem das Sägewerk endlich seine Wagen bekommen hat, kann die Lok den restlichen Wagen und den Begleitwagen an den bei W 4 geparkten Bettgestellwagen drücken und ankuppeln. Der Rangierer steigt auf und löst die vorsorglich angezogene Handbremse.

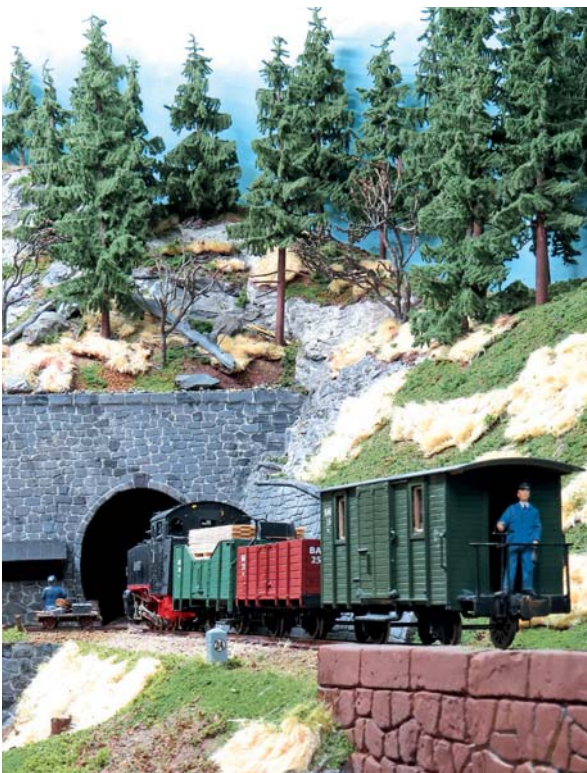


Einmal hin, einmal her, drei Wagen ins Sägewerk ist jetzt nicht mehr schwer. Bevor die Lok umlaufen kann, um wieder vor ihren Zug zu kommen, muss erstmal der Grüne von der Weichenverbindung weg. Also mit den restlichen beiden Wagen an ihn ankuppeln, Handbremse wieder lösen und ins Gleis 2 ziehen. Jetzt könnte das Umlaufen folgen. Aber erstens kommt es anders und zweitens ...

Rangierer, das müssen ganze Männer sein. Da braucht man Köpfcchen, man muss aber auch zupacken können. Beweglichkeit, körperliche und geistige, ist für einen guten Rangierer eine der besonderen Eigenschaften.

aus Rangieren – eine Gemeinschaftsaufgabe, Eisenbahn-Fachverlag Heidelberg Band 4/20

Plötzlich steht ein Zug vor der Trapeztafel und begehrt Einlass, der P 84. Also schnell mit den drei Wagen weg von der Einfahrweiche. Der Rangierer hat die Weiche schon gelegt. Sobald die Rangierfuhr grenzzeichenfrei ist, kann das Signal Hr 2 „Herkommen“ gegeben werden.



Das ist der mickrige Rest von unserem einst stolzen Nahgüterzug. Mit gerade mal zwei Kästen (plus Begleitwagen) am Haken verschwindet er im Stumpfer Stein-Tunnel und wird in Kürze den Endbahnhof Sieber erreichen. .

Schreck lass nach

Plötzlich ertönt ein lautes Horn. Ach du Heiliger Bimbam! Der P 84! Den hatte der Rangierleiter über das ganze Getue mit dem Grünen total vergessen. Also erst einmal brav in Gleis 2 bleiben – aber so, dass Reisende vom EG zum Zug gehen können – und die Weichen für den Triebwagen stellen, der da vor der Trapeztafel hinterm Sägewerk wartet.

Nachdem tatsächlich ein Fahrgast eingestiegen ist, brummt der Triebwagen in Richtung Schlufterhütte davon. Jetzt wird blitzschnell umgesetzt, Fahranfrage beim Zugleiter ... und los. Aber nicht vergessen, die Weichen in Grundstellung zurückzulassen, sonst gibt's anschließend was auf die Mütze.



Da ist er, der P 84, und tatsächlich will auch jemand einsteigen. Die Lok muss mit dem Umlaufen warten, bis der Triebwagen weg ist.

Am Stumpfer Stein-Tunnel verlieren wir den kurzen Restgüterzug aus den Augen. Was dann in Sieber geschieht, ist nicht mehr der Rede wert. Jede Tour des Ng 235 verläuft anders, mal ist weniger zu tun, mal mehr.

Was ihr wollt

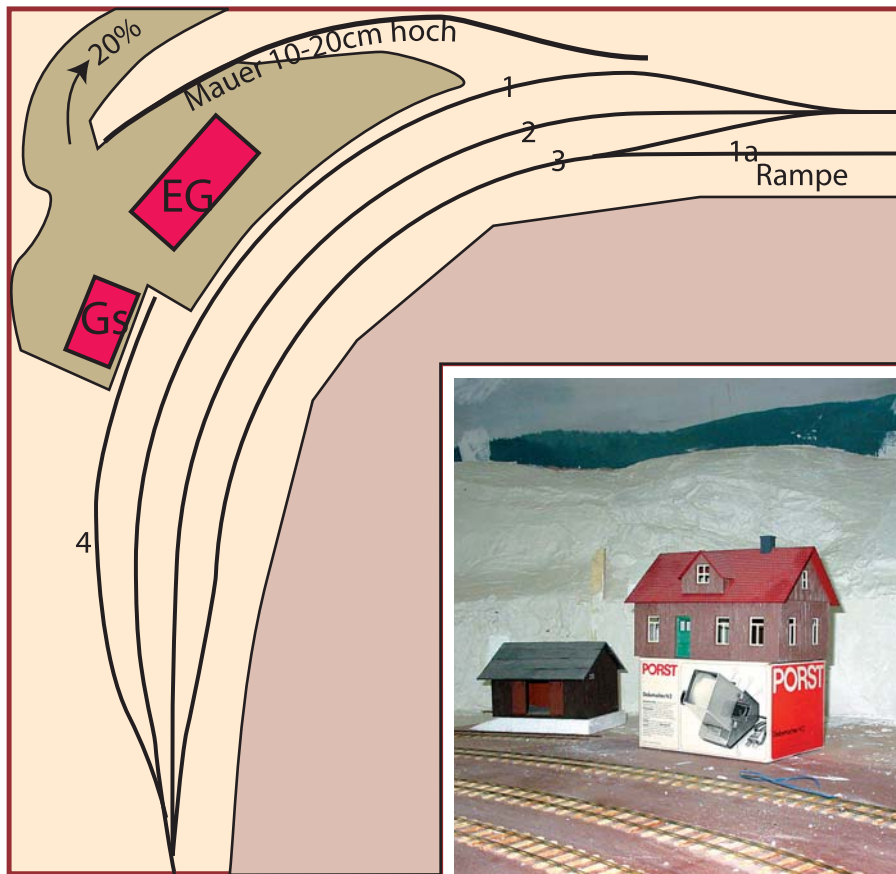
Es gibt BAE-Freunde, für die ist das Fahren eines solchen Ng „das Eigentliche“, der Inbegriff von Eisenbahn-Betrieb. Andere pendeln lieber ganz ruhig mit einem Triebwagen, nehmen an einer Endstation einen Verstärkungswagen auf und setzen ihn an der anderen wieder ab. Die meisten aktiven BAE'ler lieben beides und bekommen es auch.

Ein typischer Harzer alter Knacker

Bf Königskrug und Steinbruch Königskopf

Der Steinbruch Königskopf mit seiner markanten Brecheranlage wirkt heute so, als sei die Station Königskrug extra für ihn entworfen und gebaut worden. Dabei wurde Königskrug zunächst ganz ohne Steinbruch geplant und gebaut.





Nachdem die Stellprobe (kleines Bild) mit Platzhaltern für EG und Güterschuppen gezeigt hatte, dass der Bahnhof von hohen Bergen eingekesselt war, plante ich eine Zufahrtsstraße, die hoch auf den Kamm des Bergrückens führen sollte. Und die musste steil werden, sehr steil.

Wieso es überhaupt einen Bahnhof Königs-krug geben kann, im Modell natürlich, das habe ich ausführlich im Kapitel „Konzeption der BAE“ erläutert. Wie bei meinen anderen erfundenen Stationen auch, sollte es hier zwei Gleise zum Kreuzen geben und ein drittes als Ladestraße und Rampengleis und schließlich noch einen Stummel für den obligatorischen Güterschuppen. Normale Einheitsware also. Der Bahnhof Königs-krug der BAE liegt an der Innenseite der großen Anlagenzunge, dort wo sie ihren 90°-Knick macht. Deshalb musste auch der Bahnhof diese 90° mit-machen, nicht als Knick natürlich, aber mit einem ziemlich scharfen Bogen in allen drei Gleisen.



Mit satten 20% Steigung legte ich die Zufahrtsstraße zum Bahnhof an, die mit serpentiniger Längenentwicklung bis auf den Kamm des Bergrückens führen sollte.

Das Empfangsgebäude wollte ich, wie üblich, hinter die Gleise stellen, damit man von der Anlagenkante gegen die Bahnsteigseite des Gebäudes schaut. Das hinterste durchgehende Gleis war somit das Gleis 1. Gleich hinter den Gleisen musste die Landschaft steil ansteigen, damit der unter der Anlage angestrebte Raum mit Stehhöhe realisiert werden konnte. Am schnellsten ging das mit einer hohen, fast senkrechten Felswand oder eventuell Mauer, daher modellierte ich eine solche, ca. 20 - 25 cm hoch, in einem Bogen um das Bahnhofsareal herum. Da ich gut im Schnitzen von Felsen bin, stellte ich mir die fertige Landschaft schon sehr ansehnlich vor.

Realitätsschub in der Nacht

In der folgenden Nacht hatte ich eine längere Wachphase, und während dieser kam mir schlagartig eine „Erleuchtung“: Wie kommen denn die Bewohner von Königs-krug zum Bahnhof und wie die ankommenden Fahrgäste zu den Skihütten und Gasthäusern? Gar nicht, der Bahnhof war mit hohen Felsen eingekesselt.

So ging das nicht, es musste doch zumindest eine glaubwürdige Straße zum Bahnhof geben, egal von wo aus.

Hoch drobn auf'm Berg

Die billigste Variante wäre gewesen, die entsprechende Siedlung virtuell im Bedienergang anzusiedeln und den Weg dorthin einfach durch einen Bahnübergang quer über alle Gleise hinweg darzustellen. Diese Lösung verwarf ich schnell. Sie war nicht nur billig, sie war zu billig.

Kurzerhand verlegte ich die Siedlung auf den Berg, versteckt hinter hohen Bäumen. Dieser Berg war noch zu bauen – und die Straße hinauf gleich mit.

Gesagt, getan. Damit die Straße glaubwürdig war, sollte sie mit einer Steigung realisiert werden, die es in der Realität auch gibt. Am Ende wurden es 20%, für Einwohner von St. Andreasberg zum Beispiel nichts Ungewohntes. Ich schnitt die Straßenform aus stabilem Karton und verlegte sie mit Hilfe einer Kurzwasserwaage und entsprechendem Klötzchen mit möglichst gleichmäßiger Steigung und erreichte den Bergkamm – fast. Einen kleinen, ca. 5 cm tiefen Einschnitt musste ich noch machen. Anschließend baute ich um das Schlangengebilde herum die gebirgstragenden Spanten und gipste das ganze wüste Gebilde zu.

Zum zweiten Mal total verpeilt

Als ich alles zugipst hatte, bewunderte ich mein Werk. Toll! Aber die Freude währte nicht lange. Nämlich nur so lange, bis ich ein bestimmtes Werkzeug vom Bastelplatz unter der Anlage holen wollte. Dabei stieß ich mir gehörig den Kopf, und zwar an dem 5 cm tiefen Einschnitt, den ich der Straße

oben auf dem Grat spendiert hatte. Schade, dachte ich, aber muss halt so sein. Ich werde das halt mit Schaumstoff polstern. Dann trat ich wieder vor mein Bergmassiv mit gewundener Straße und fand, dass es aussah wie in den Alpen. Eben. Im Harz sieht es anders aus.

Natürlich kann man bei der Modellbahn jede noch so außergewöhnliche Lösung irgendwie begründen, und meist findet sich auch irgendein „Beweisfoto“ mit einer passenden Vorbildsituation. Manche Anlagen scheinen hauptsächlich aus solchen Sonderfällen zu bestehen. Ich fand zwar immer noch, dass meine Straße in dem Gebirge toll aussah, aber halt nicht zum Thema der Anlage passend. Aber alles wieder abbrechen, was ich mit solchem Aufwand geschaffen hatte? Und zwar zum zweiten Mal? Das zu beschließen fiel mir schwer.

Dann passierte etwas, was mich entschlossfähiger machte, und zwar wieder unter der Anlage. Dort sollte ja irgendwann einmal die Andreasberger Strecke verlaufen, unter anderem auch unter dem Bahnhof Königskrug hindurch.

Kein Platz für die U-Bahn

Ein wenig Hantieren mit dem Zollstock und ein wenig Rechnen ergab, dass die Strecke nur 10cm tiefer liegen würde als das Planum von Königskrug. Selbst wenn das als Durchfahrtshöhe gereicht hätte, wie sollte ich da irgend eine Landschaftsgestaltung vornehmen?

Die rettende Idee kam durch einen Zufall. Ich studierte wieder einmal eine alte Harzkarte, ein Vorkriegsmesstischblatt, und entdeckte plötzlich,



Es gibt ja Leute, die meinen, die Landschaft müsse zuerst da sein und die Verkehrswege – wie im richtigen Leben – in diese Landschaft hinein trassiert. Da greift wieder das Faust-Zitat, wo Mephisto sagt: „Grau, teurer Freund, ist alle Theorie.“ Also gehen würde das: den ganzen Berg voll aus Polyurethan schäumen und dann die Strasse hineinschneiden. Lasse ich mir gerne zeigen von jemandem, der es so gemacht hat.

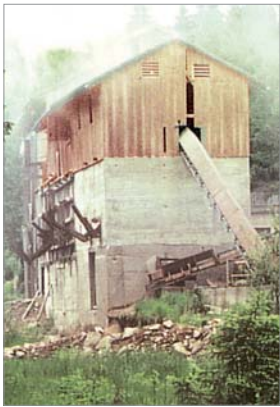
dass in unmittelbarer Nähe des Königskruges ein Berg namens Königskopf lag - mit einem Steinbruch. Holla!

Jetzt drehten sich meine Zahnrädchen blitzschnell. Einen Steinbruch hatte die BAE schon, zwischen Oderteich und Sonnenberg. Aber warum nicht noch einen? Steinbrüche gab und gibt es im Harz allenthalben.

Ein Steinbruch hätte den Vorteil, dass unmittelbar hinter den Gleisen die vorderste Abbaukante verlaufen könnte und damit das allgemeine Niveau ge-



Die ach so mühsam trassierte Straße und der Berg sind gnadenlos wieder weggerissen, jetzt wird unmittelbar hinter den Gleisen die erste Stufe des künftigen Steinbruchs errichtet, auf die der Brecher zu stehen kommen wird. OOK schnitzt schon, auf einer Leiter stehend, einen Teil der Abbaufäche.



Der Knacker an der Ladestelle Wurmberg der Südharzbahn war vages Vorbild für meinen Knacker Königskopf. Foto: H. Kindermann

Ohne den Steinbruch mit seinen stufigen Abbaukanten hätte das Planumsbrett von Königskrug viel zu niedrig über dem von Rehbergergrabenhaus gelegen.



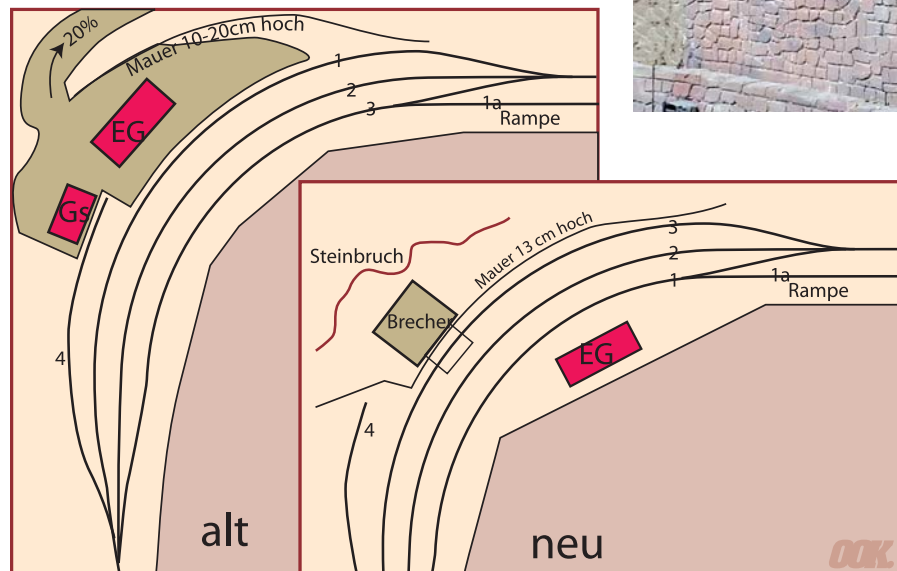
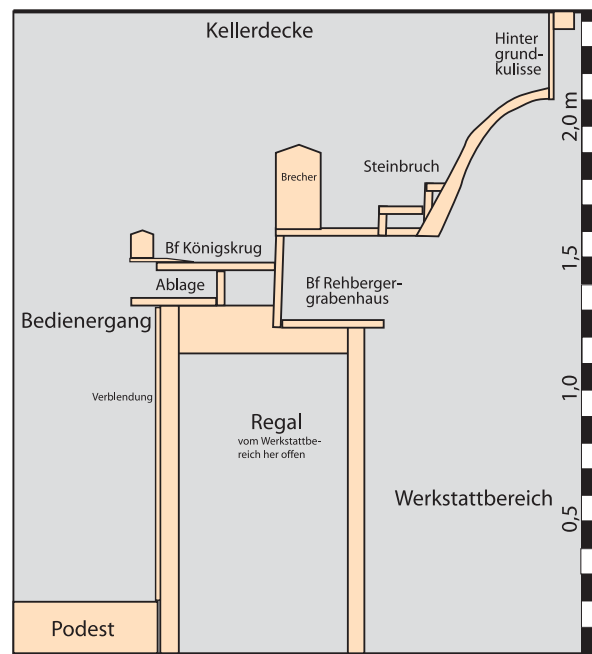
Der Rohbau des Knackergebäudes wurde aus blankem Sperrholz zusammengefügt und ist wegnehmbar auf einen Sockel gestülpt.

Bei unverändertem Gleisplan ist der Bahnhof mit dem Steinbruch völlig neu konzipiert. Der Brecher steht nun 13 cm höher als das zunächst geplante EG.

hoben werden könnte. Ich meine jetzt nicht das des Modellbahnhobbys, sondern das des Brettes, das die Höhe über dem Bahnhof Rehbergergrabenhaus auf der anderen Seite begrenzt. Die Erkenntnis machte es mir leicht, den schönen Berg samt Serpentinstrasse wieder zu zertrümmern und alles nochmal neu zu machen. Diesmal mit einem Steinbruch, aber einem richtig großen.

Ein Steinbruch, aber ein richtig großer

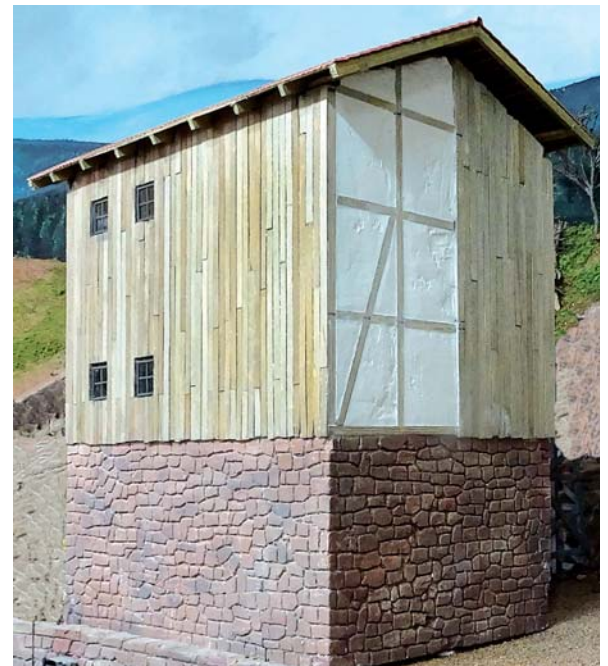
Gleich hinter dem hintersten Gleis errichtete ich eine 13 cm hohe „Mauer“ aus Hartfaserplattenresten, die dann ca. 1 cm dick mit Füllspachtel bestrichen wurde, in das ich nach dem Aushärten



Bruchsteinfugen ritzte. Das war angenommenerweise die ursprüngliche erste Abbaufäche, die den Platz für den Bahnhof schaffte. Später wurde dann knapp 6 m höher eine neue Abbausohle eingerichtet, auf der, nachdem genügend Platz entstanden war, der Knacker – so heißen im Harz die Steinbrecher – errichtet wurde. Nach und nach wurden beim weiteren Voranschreiten der Abbaufäche neue Sohlen in Betrieb genommen, was zu der typischen Stufenform des Steinbruches führte.

Ein vorbildlicher alter Knacker

Jetzt suchte ich ein ungefähres Vorbild für mein Knackergebäude. Die Aufnahme, die Harald Kindermann vom Knacker der Südharzbahn am Wurmberg machte, diente mir als Orientierung, wenn ich auch nicht so viel sichtbaren Beton haben wollte. Fotos von anderen Knackern, beispielsweise dem im Thumkühltal an der Harzquerbahn*, zeigten



Die Kaffeehühnstäbchen der Verbreterung wurden allesamt mit der gleichen dünn-schwarzen Brühe übertüncht und sahen dann doch so unterschiedlich aus. Teilfachwerk mit „verputzten“ Gefachen sowie ein Bruchsteinsockel geben dem Knackergebäude den typischen Look.

* Bericht und Zeichnung in Harzer Schmalspur-Spezialitäten Bd. I

eine teilweise verschaltete Fachwerkkonstruktion, die mir gefiel. So darf mein Knacker, der schon auf dem Titelfoto dieses Kapitels zu sehen war, als Mix von Elementen diverser Harzer Knacker gelten, der das Typische all dieser Bauwerke in sich vereint.

Das Fachwerk stellte ich aus 3x3 mm Kiefernleiste her und füllte die Gefache mit Füllspachtel. Die Verbretterung entstand „Brett für Brett“ aus Kaffeeührstäbchen. Das muss die dünne Variante aus gemasertem Hartholz mit geraden Enden sein. Ein paar nicht ganz gerade dürfen dabei sein. Die Verbretterungen solcher Steinbruchgebäude waren nie imprägniert oder gar gestrichen, sondern wurden einfach der Verwitterung überlassen, da man mit einer relativ kurzen Betriebszeit rechnete.

Nicht für die Ewigkeit

Wie streicht man Modellholz, um diesen Effekt zu erzielen? Ich weiß, dass es da elaborate Methoden gibt, je nach verwendetem Werkstoff mit beeindruckenden Ergebnissen.

Mit den Kaffeeührstäbchen hatte ich es da einfach. Ich überstrich sie mit stark wässriger schwarzer Tusche aus dem Schulkasten. Da die Stäbchen offenbar aus den unterschiedlichsten Hölzern sind, wurde auch die Tönung sehr unterschiedlich. Ich jedenfalls bin mit dem Ergebnis zufrieden. Sieht aus wie wettergegerbt. Soll es auch.

Wunsch dir was

Noch während ich am Knacker arbeitete, dachte ich darüber nach, wie ich denn das ganze Steinbruchareal detaillieren wollte. Bei Besuchen in alten stillgelegten Steinbrüchen war mir immer aufgefallen, dass häufig alte, verrostete und oft kaputte Winschen herumstanden und lagen, mittels derer man vermutlich früher die großen Steinblöcke bewegt hatte. So was musste es doch im Schiffsmodellbau geben, dachte ich. Da ich mich auf dem Sektor jedoch nicht so auskenne, lancierte ich eine Anfrage in meinem Harzbahnforum, ob mir jemand Links nennen könne, wo ich solche Winschen finde. Ein Mitglied postete tatsächlich die von mir gewünschten Links und ich sah sofort, dass ich da etwas Passendes finden würde. Und dann passierte etwas Ungeheuerliches, na,



So, der Steinbruch Königskopf ist im „Rohbau“ fertig. Auf insgesamt drei Sohlen wird hier künftig der Hornfels abgebaut werden.



Die Wunsch-Winsch aus dem Harzbahn-Forum, die mir „einfach so“ zugeschickt wurde. Es gibt eben doch Wunder. Genau so sahen die alten Winschen aus, die ich in stillgelegten Steinbrüchen gesehen hatte.

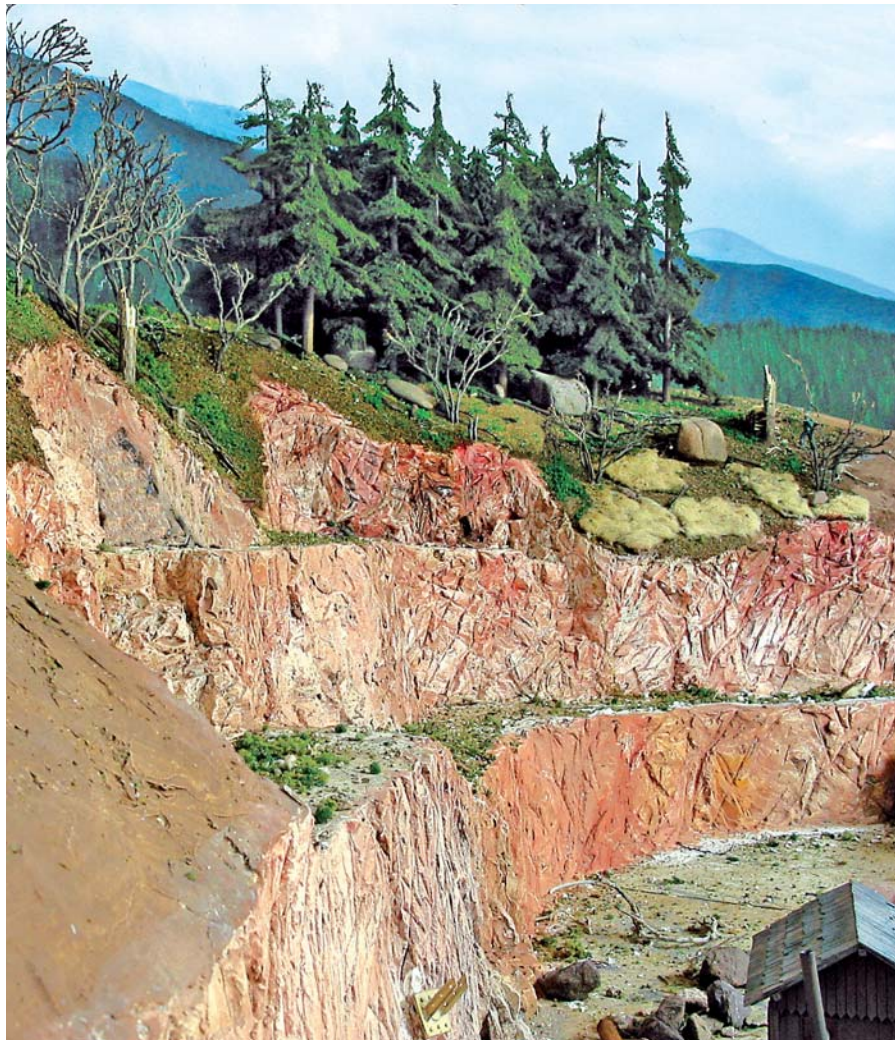
eher schon etwas ganz Wunderbares. Ein bis dahin unauffälliges Forumsmitglied stellte ein Foto einer Modellwinsch ein und fragte lakonisch: „Meinst du so was?“ Als ich das bejahte, schickte er mir das Teil, das er selber gebaut hatte, zu. Einfach so.

Das war der Beginn einer wunderbaren Freundschaft. Jürgen, so heißt der Wunschwinschbauer, der in der niedersächsischen Landeshauptstadt lebt und arbeitet, kam nämlich alsbald nach Hamm, um mal nachzuschauen, was seine Wunsch so macht, sah erstmalig den Steinbruch live – und verliebte



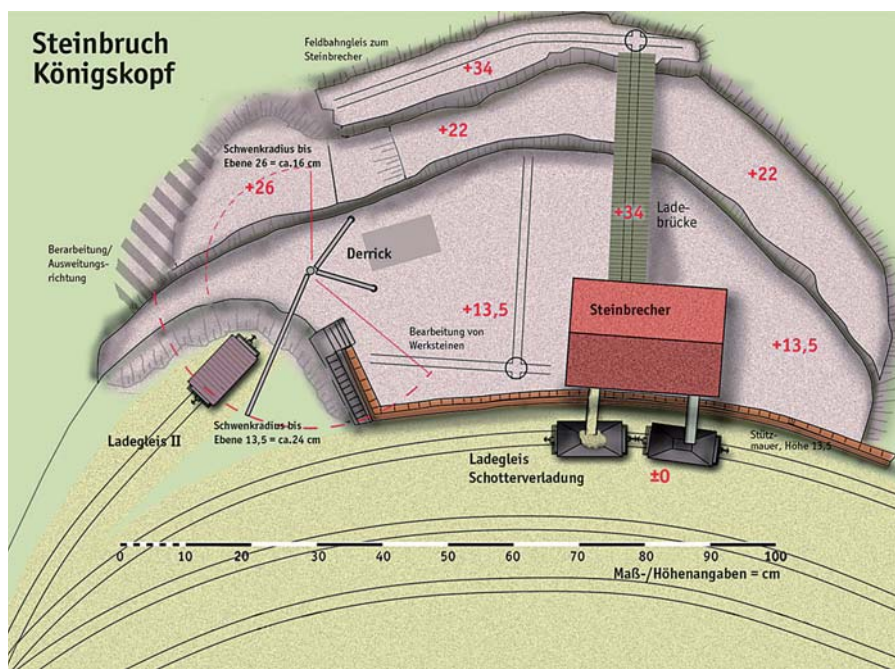
Bei der Gestaltung der Geländeform bin ich ganz gut, bei der Farbgebung sind andere besser, Michael zum Beispiel, der dem Steinbruch Königskopf die wunderbare rötliche Farbe verpasst hat, ganz so wie sie der originale Steinbruch am Wurmberg hatte. Dazu ist der Knackerrohbau noch einmal weggenommen worden.

In mehreren Abbaustufen (Sohlen) frisst sich der Steinbruch in den Berg hinein. Was für ein herrliches Areal für Detaillierungsfetischisten, die sich hier austoben können! Bei Jürgen machte es jedenfalls klick: Hier kann ich was machen.



sich Hals über Kopf in das Projekt. Nun gibt es platonisch-kontemplative Lieben und solche mit Leidenschaft, Hingabe und Aktivität. Um eine solche handelte es sich wohl bei Jürgen, denn er stürzte sich mit Elan in das Steinbruch-Thema und gestaltete fortan Königskopf völlig eigenständig.

Aus seiner beruflichen Gewohnheit heraus ging er jedoch ganz anders vor, als ich es getan hätte. Während ich immer nur die verschwommene Vision des fertigen Objekts vor Augen habe und spontan vorgehe, in einem Moment noch nicht wissend, was ich im nächsten tun werde und wie ich es tun werde, ging Jürgen systematisch und planvoll vor. Das heißt, er machte zunächst ein genaues Aufmaß des Zustandes, in dem er das Steinbruchprojekt „übernahm“ und zeichnete dann einen detaillierten maßstäblichen Plan, in den er sowohl das Vorgefundene wie auch seine Vorstellungen einzeichnete.



Von seinem Beruf her ist es Jürgen gewöhnt, zunächst eine genaue Planung vorzunehmen, bevor er ein Projekt anfängt. So machte er es auch mit dem Steinbruch Königskopf. Ähnlich wie ein Gartenarchitekt maß er die vorgefundene Situation peinlich genau auf und zeichnete dann diese Grafik. Feldbahngleise und Derrickposition sind bereits seine Planung.

Ein Steinbruch mit allen Schikanen

Jürgen wollte nicht einfach nur einen statischen Steinbruch, kein Diorama, er wollte einen mit allen Schikanen: Und das hieß zum Beispiel einen Knacker mit der Möglichkeit, echten Modellschotter in die Waggon zu füllen, oder einen Derrick-Kran, wie er für Harzer Steinbrüche absolut typisch ist, mit allen Details, so dass er tatsächlich funktionieren könnte, und einige Spezialitäten mehr.



Form und Farbe des Steinbruches sind schon da, und jetzt kommt Jürgen und geht in die Feinheiten. Hier streut er Gesteinsschutt auf die Abbausohlen. Aber das ist erst der Anfang.

ganz links: Ein typischer Harzer Steinbruchderrick im Steinbruch Knaupsholz an der Brockenbahn.
Foto: Slg Steimecke

Steinbruch-Modellbau?

Steinbruch-Modellbau hat in Deutschland - anders als etwa in Großbritannien, kaum Bedeutung und keine Tradition, ist eigentlich unbekannt. Das Desinteresse fängt schon beim Vorbild an. Während es in Großbritannien meterweise Steinbruchliteratur gibt, findet man hier ab und an ein eher heimatkundlich gehaltenes Büchlein, das gerade noch das Visuelle einigermaßen darstellt, das Funktionale kaum. Allenfalls die damit zusammenhängenden Feldbahnen haben ihre Fans. Da könnte mein Bericht über den Steinbruch der Südharzbahn am Wurmberg in meinem Buch „Harzer Schmalspur-Spezialitäten Bd.I“, obwohl längst nicht so vollständig wie ich es gern gehabt hätte, eine der detailliertesten Darstellungen sein.

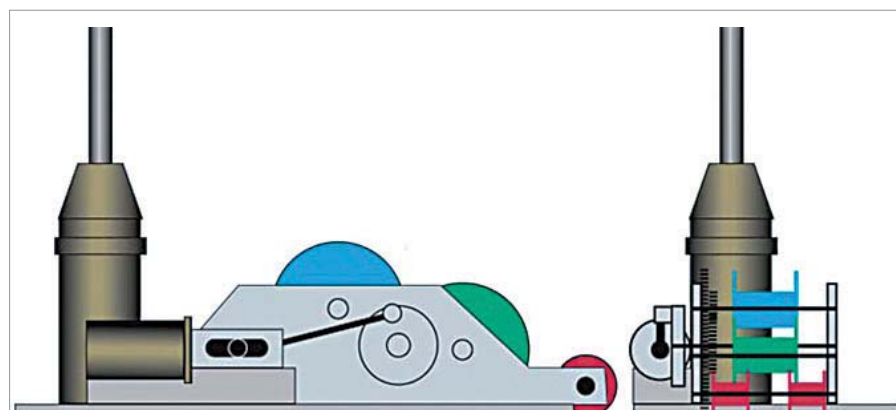
Auf Anlagen ist zwar das Aufstellen eines käuflichen Brecher-/Bunkermodells vor ei-



Das Treibehaus des musealen Derricks in der Steinernen Renne: Trotz des vor Vandalismus schützenden Maschendrahtes gut zu erkennen die diversen Seiltrommeln zum Antrieb des Derricks; Heben und Senken des Baumes, Schwenken des Baumes sowie Heben und Senken des Kranhakens.



Durch teilweises Wegretuschen des Maschendrahtes wurden die Hebel zum Einkuppeln der diversen Winschen deutlicher hervorgehoben. Man beachte auch die beiden Bandbremsen, die verhindern sollen, dass die Last unkontrolliert „abgeht“.



Eine der diversen Zeichnungen, die auf der Basis von Fotos und „Maßnahmen“ angefertigt wurden, bevor es mit dem Bau des Derrick-Antriebes losgehen konnte. Grafik: Jürgen Hans

Probeaufstellung des von Jürgen gebauten Derricks nebst Antrieb. Wie beim Vorbild wird der Baum dadurch geschwenkt, dass der Mast durch das Verkürzen und Verlängern des um die Seilscheibe am Fuß laufenden Seils um die eigene Achse gedreht wird.

ner senkrechten Felswand nicht unüblich, bleibt aber meist sehr detailarm und oberflächlich, und damit hat es sein Bewenden. Weiter geht das Interesse nicht.

Und jetzt kam Jürgen und wollte genau alle diese Details, die Steinbrüche so faszinierend machen, am Steinbruch Königskopf auf der BAE darstellen. Wow! Da konnte ich nur sagen: Freie Bahn!

Freie Bahn dem Tüchtigen!

Neun Zehntel von Jürgens Aktivitäten bezüglich des Steinbruchs wurden allerdings nicht in Hamm, sondern in Hannover in seiner bestens ausgestatteten Werkstatt durchgeführt. Und zwar nicht nur das reine Konstruieren am Bildschirm, auch das Herstellen von Teilen und das Vormontieren von Baugruppen.

Und jedesmal, wenn er nach Hamm kam, machte er vor Ort, also an der Anlage, weiter, baute das inzwischen fertig Gewordene in die Steinbruchszene ein, während OOK zwischenzeitlich beispielsweise die Förderbrücke herstellte und einbaute, auf der die Loren mit dem Ausbruchmaterial zum Bunker geschoben werden. So vervollständigte sich das Bild von Mal zu Mal. Die Bildseiten mögen deutlich machen, welche Liebe zum Detail (sic!) hier echte Steinbruchatmosphäre geschaffen hat.



Da liegen die wesentlichen Teile des Antriebs zur Montage bereit. Foto: Jürgen Hans



Derrick verspricht Spannung und Ächtschn

Die erwähnte Verliebtheit hatte zu Anfang erst einmal nur dem Derrick gegolten. Der faszinierte Jürgen. Den wollte er so genau wie möglich nachbauen, so genau, dass man ihn betreiben könnte - wenn man das denn wollte. Zunächst wurde festgestellt, dass der Derrickbausatz aus der Produktion von Panier, der seit Jahrzehnten in den Schubladen der BAE-Werkstatt schlummerte und den ich vorgehabt hatte irgendwann einmal (wenn Jürgen nicht gekommen wäre) einzubauen, kein Steinbruch-, sondern ein Sägewerksderrick war.

Er hatte zum Beispiel keine Vorrichtung zum Schwenken des Ladebaumes. Im Sägewerk ist das auch nicht notwendig. Man fasst die am Haken hängenden Stämme an und schwenkt das Ganze herum, indem man mit den Stämmen dahin geht, wo man sie hinhaben will. Mit den tonnenschweren Gesteinsbrocken geht das so nicht. Da muss der Baum motorisch geschwenkt werden. Aber wie? Alle verfügbaren Quellen wurden angezapft um herauszufinden, wie denn ein richtiger Harzer Steinbruchderrick gebaut war und funktionierte. Glücklicherweise standen zahlreiche historische Aufnahmen aus Harzer Steinbrüchen zur Verfügung, speziell die Sammlung von Jürgen Steimecke.

Die wichtigste Erkenntnis war, wie der Ausleger geschwenkt wurde: Gar nicht. Vielmehr war er mit dem senkrecht stehenden Mast fest verbunden und wurde durch Drehen dieses Mastes hin und



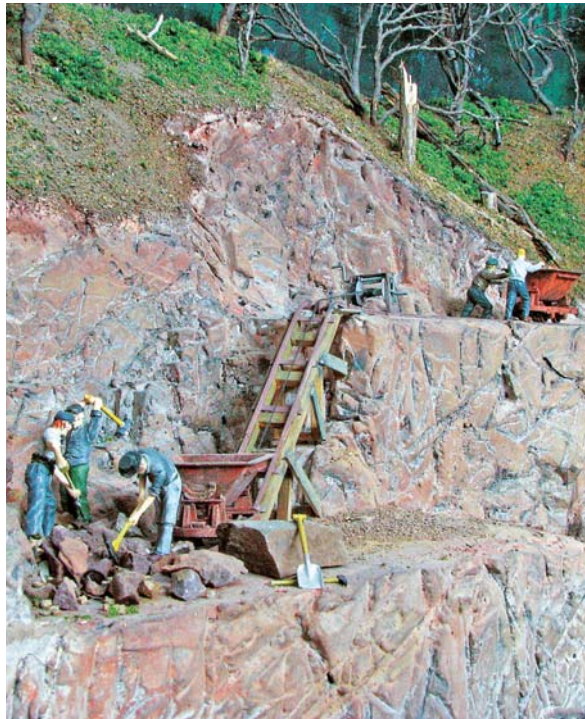
Ziemlich genau nach dem Vorbild in der Steinernen Renne bei Wernigerode konstruierte Jürgen dieses Treibehaus mit allen Seiltrommeln und der zugehörigen Dampfmaschine mit stehendem Kessel. Es ist nicht wirklich funktional, denn bei der BAE soll Zugbetrieb gemacht und nicht mit dem Kran gespielt werden, aber wenn Jürgen gewollt hätte

Lauter Details, die Jürgen in seiner heimischen Werkstatt in Hannover angefertigt und dann zur BAE mitgebracht hat, hier noch in Probestellung auf dem blanken Untergrund. Die Lorendrehmaschine entstand nach einer Zeichnung im Decauville-Katalog.

Die Hauptspaltarbeit der Blöcke geschieht trotz Pressluftbohrer immer noch mit Keilen und Vorschlaghammer. Bis der Block rechts auseinander bricht, können Stunden vergehen, eine echte Knochenarbeit.



Da nur von der obersten Sohle eine Lorenstrecke zum Knacker besteht, muss weiter unten abgebautes Material gehoben werden, um dorthin zu gelangen, mit Muskelkraft und mit einer dieser Winschen, die den Steinbruch bevölkern.



Hinter dem Knackergebäude hat Willi Dreymann seine Schärfbude, wo er Keile und andere Werkzeuge wieder scharf macht.



her bewegt. Und dieses Drehen wurde durch ein um eine Seilscheibe am Mastfuß umlaufendes Seil bewirkt, dessen Enden um zwei dampfgetriebene Seiltrommeln im Treibehaus auf- respektive abgewickelt wurden.

Auf und ab wie bei der christlichen Segelschiffahrt

Das Heben und Senken des Auslegers (Baumes) sowie des Lasthakens geschieht bei so einem Derrick ziemlich genau in der gleichen Weise wie beim Ladebaum eines Schiffes, nämlich mittels Flaschenzügen mit allerlei Taljen und Seilscheiben. Und deswegen konnte Jürgen die entsprechenden Teile auch ohne Weiteres im Bereich Schiffsmodellbau finden. Auch da zeigt sich übrigens ein großer Unterschied zwischen einem Steinbruch- und einem Sägewerksderrick. Bei Ersterem muss das Seil zum Heben und Senken häufiger hin- und her geschoren werden, um die Last mit vertretbarer Antriebskraft überhaupt gehoben zu bekommen.

Das Einzige, was die vielen Bilder von Steinbrüchen nicht zeigten, war der Antrieb, also die Maschinerie, die das Ganze in Bewegung setzte. Da bekam OOK den Hinweis, dass im Tal der Steinernen Renne ein Stück oberhalb des Bahnhofes gleichen Namens der Harzquerbahn ein Derrick als Museumsstück aufgebaut war – inklusive Treibehaus. Nichts wie hin und fotografieren!

Lokaltermin in der Steinernen Renne

Die reichhaltige Fotoausbeute (s. S. 213) erlaubte es Jürgen dann, ein Modell des Treibehauses mit dem Antrieb zu entwerfen und zu bauen. Den Bau kleinschrittig zu beschreiben, würde hier zu weit führen. Die Treibehäuser der Harzer Derricks waren oft luftige Bauten, manchmal war es nur ein Schuppen mit flachem Dach und sonst nichts, wie zum Beispiel der in der Steinernen Renne erhaltene, weil diese Anlagen mit fortschreitendem Abbau wandern mussten.

Dieser allseitig offene Schuppen war als Vorbild für einen Steinbruch auf einer Modellbahnanlage bestens geeignet, weil man ja dort das Innenleben, wenn es schon so detailliert ausgeführt ist, auch herzeigen möchte.

Und jetzt der Kleinkram

Knacker, Derrick, Treibehaus, Ladebrücke, all die großen und wichtigen Konstruktionen des Steinbruches Königskopf waren damit gegeben. Aber mit dieser Leistung gab Jürgen sich nicht zufrieden. Er, der sich bis vor kurzem überhaupt nicht für Steinbrüche interessiert hatte, hatte Blut geleckt und war auf den Geschmack gekommen. Er wollte mehr von diesem Blut.

Diverse Steinbruchbilder aus der Sammlung Steimecke, die ich Jürgen schickte, inspirierten ihn, sich mit der Darstellung von zweierlei zu beschäf-

tigen, erstens mit der Feldbahn mit ihren diversen Fahrzeugen, Gleisrecks, Weichen und Drehscheiben und zweitens mit den Steinbrucharbeitern bei ihren Tätigkeiten zur Spaltung der großen Blöcke. Was er da alles geschaffen hat, darüber geben die Bilder Auskunft.

Jetzt muss es funzen

Knacker, Derrick und Feldbahn, damit ist ein Steinbruch gut dargestellt. Aber Jürgen gab sich nicht zufrieden. Wenn schon der Derrick nur so aussah, als könne man ihn tatsächlich bedienen, so wollte er doch für den Ladebunker des Knackers volle Funktionalität. Mit anderen Worten: Er sollte Schütten haben, durch die man tatsächlich Waggons mit Schotter beladen kann.

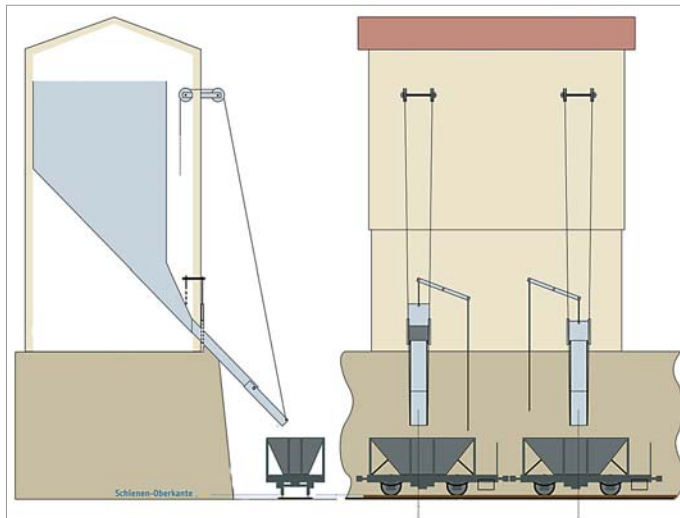
Ein Schotterbehälter war herzustellen, der in das Knackergebäude passte. Sodann musste Jürgen die eigentlichen Schütten konstruieren, die aus Profilgründen auf und ab beweglich sein mussten, und es brauchte Schließklappen in der Bunkerwand, um den Schotterausfluss unterbrechen zu können.

Good vibrations!

Nach der Konstruktion der ganzen Mimik am Bildschirm kam die praktische trial and error-Phase, die zeigte, wie störrisch Modellschotter sein kann. Normaler Bahnschotter, wie er zum Einschottern der BAE-Gleise verwendet wird, ging gar nicht. Die nächst gröbere Körnung tat es dann - aber nur, wenn die Rutsche in Vibration versetzt wurde. Das besorgte ein aus einem alten Handy stammender Vibrator (honni soit qui mal y pense).

Teil des großen Ganzen

Der Steinbruch Königskrug ist zwar nur einer von dreien auf der BAE-Anlage, wohl aber der größte und detaillierteste, der alle Aspekte eines realen Steinbruchs vollständig darstellt. Herausgetrennt aus der Anlage wäre er sicher ein hervorragendes Diorama, das auf entsprechenden Ausstellungen eine Menge Erfolg haben dürfte. Diese Art von „Erfolg“ wird ihm verwehrt bleiben, er ist und bleibt integraler Teil der Darstellung des Harzes rund um das Eisenbahnthema Braunlage-Andreasberger Eisenbahn. Das entspricht genau meiner Philosophie, nicht unzusammenhängende Teile in die Welt zu setzen, sondern ein Gesamtwerk, das alle zu einem Thema gehörenden Aspekte in sich vereinigt.



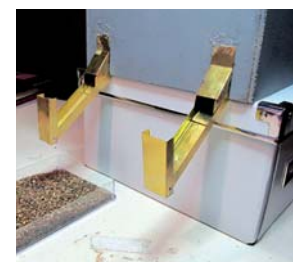
Jürgens Konstruktionszeichnung des Bunkers: Echter Modell-Steinschotter ist nicht so leicht zum Rutschen zu bringen, daher müssen die Schütten steiler angeordnet werden als bei einem echten Bunker, nur soll man das nicht bemerken. Grafik: Jürgen Hans



Wegen der hohen Mauer musste Jürgen die Schütten in diese statt direkt in den Bunker einarbeiten.



In den von OOK schon „errichteten“ Rohbau des Bunkergebäudes hinein konstruierte Jürgen einen (herausnehmbaren) Behälter für Schotter, der dann mittels beweglicher Schütten in die Waggons gefüllt werden kann. Fotos (2): Jürgen Hans



links: Neben dem Bowdenzügen für die Schütten lötet Jürgen hier die Kabel für die Vibration an die Taster.



Acht der vierzehn Mann der Steinbruchbelegschaft sind auf dieser Teleaufnahme von der Spitze der Teufelstürme zu sehen. Die anderen wirken im Verborgenen.
Foto: Jürgen Hans





linke Seite: Elektrizität gibt es in diesem abgelegenen Steinbruch noch nicht, wohl aber Pressluft zum Antrieb der Bohrhämmer. Die Spaltarbeiten sind genau nach Originalbildern vom Steinbruch Wurmberg gestaltet. Und der Stein, auf dem der Arbeiter mit dem Pressluftbohrer steht, stammt ebenfalls vom Wurmberg.

Nachdem Jürgen den Bunker befüllt hat, führt er den BAE'lern vor, wie der Schotter in die Trichterwagen rinnt, wenn er per Bowdenzug die Klappen öffnet und per Knopfdruck die Vibration einschaltet. Der Aufwand hat sich also gelohnt.





Alltag in Schluff ... Kaufmann Zietz hat auf Wunsch des Bürgermeisters eine Tankstelle eingerichtet. Das ist praktisch, aber eilig darf man es nicht haben. Die Bedienung im Laden geht vor.

Ein typisches Harzer Straßendorf

Schluff im Siebertal

Wenn eine (Modell-)Eisenbahn nicht irgendwo verkehrt, sondern geographisch festgelegt wie die BAE im Harz, dann kann man in einer Ortschaft nicht irgendwelche Häuser aufstellen, sondern nur solche, die regional passen.

Bei der Ursprungsanlage BAE I gab es neben dem Schattenbahnhof (Braunlage) nur die Stationen Königskrug und Sonnenberg. Und der knappe Platz erlaubte es nicht, die zugehörigen Siedlungen auch nur anzudeuten. Aber, wie schon in früheren Kapiteln berichtet, begann ich bereits während des Baus der BAE I mir eine wesentlich größere Anlage auszumalen, auf der die BAE jenseits von Sonnenberg weiterfahren sollte, nicht nur nach St. Andreasberg, wie ihr Name sagt, sondern auch hinunter nach Sieber. Und da sollte im oberen Siebertal das Dorf Schluff durchfahren werden, das es in der Realität gar nicht gab. Im Kapitel „Konzeption“ habe ich ausführlich dargestellt, wie und wo ich dieses Dorf hinphantasierte und warum.

Normalerweise – was ist schon normal? – gibt es auf Modellbahnanlagen eine Stadt, häufig eine

Altstadt. Das würde ich nur machen, wenn ich eine Straßenbahnanlage bauen würde. Ansonsten hat eine Stadt für meinen Geschmack zu viel Unnötiges, also Gebäude, die nicht bahnrelevant sind.

Identitätsstiftendes hat Vorrang

Anders sieht es aus, wenn eine städtische Häuserzeile identitätsstiftend ist. Das wäre beispielsweise am Bahnhof Nordhausen der Fall mit einer ganz typischen Reihe von Stadthäusern. Das habe ich mal auf einer Ausstellung bei einer gut gemachten H0m-Anlage perfekt wiedergegeben gesehen. Da wusste ich schon von weitem, dass es dort um Nordhausen geht.

Auf der BAE käme da allenfalls St. Andreasberg, zumindest nominell eine Stadt, in Frage, wo es die-

se typischen steilen Staßenzüge mit stufig nebeneinander stehenden Häusern gibt. Vielleicht kommt das ja auch mal, zumindest andeutungsweise, auf die BAE.

Die BAE durchfährt hauptsächlich sehr dünn besiedelte Waldgebiete, nur im Siebertal gibt es halt diesen ominösen Ort Schlufft.

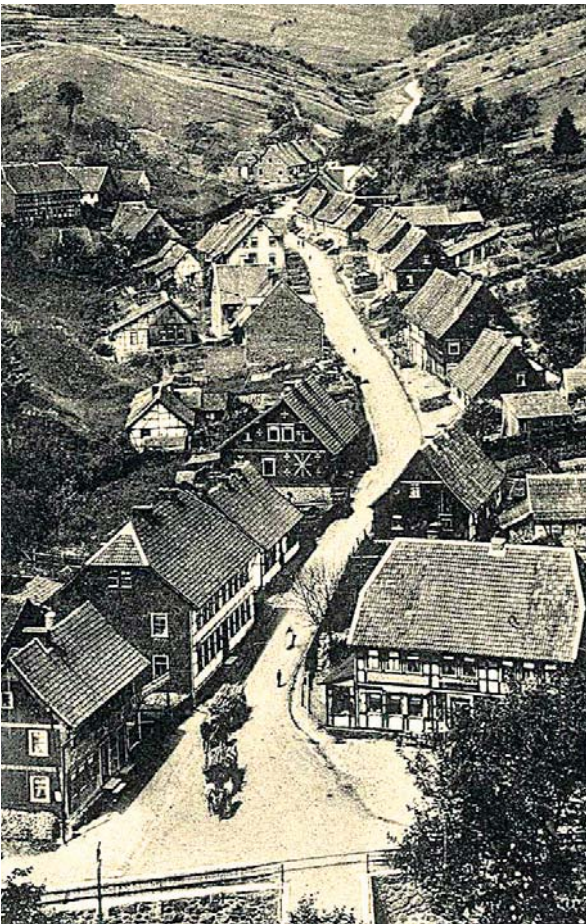
Papier ist geduldig

Wie der aussehen sollte, darüber machte ich mir schon recht früh Gedanken, wie man beispielsweise meinem Tagebucheintrag vom Juni 1992 (Abb. unten rechts) entnehmen kann. Ganz schön mutig war ich damals. „Sechs Meter oder mehr“ sollte das Dorf lang werden und auch eine Kirche nach dem Vorbild des Elender Kirchleins haben.

Wenn ich das bei der BAE II auch nur annähernd hätte umsetzen wollen, hätte ich dafür die lange

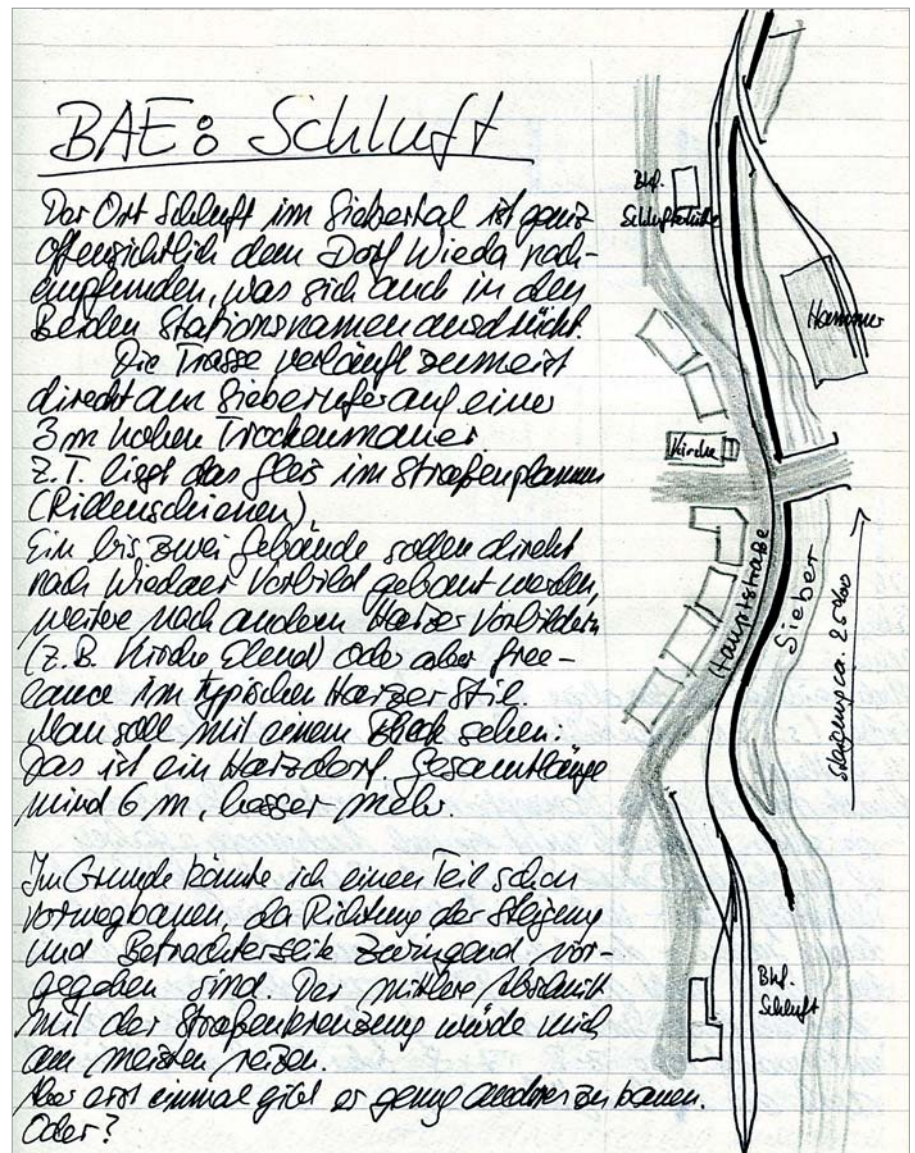
Strecke zwischen Schluffterhütte und Sonnenberg an der hintersten Wand entlang (s. Plan im Kap. BAE II) opfern müssen. Stattdessen kam die Schluffter Dorfstraße auf die Haarnadelkurve am Ende der Anlagenzunge. Das war nicht ideal, denn so konnte man, wenn man vom Niveau der Straße aus schaute, immer nur ein Haus sehen, die anderen verbargen sich dahinter. Eine Innenkurve wäre viel schöner gewesen, aber es war nun mal so wie es war. Trotzdem war es stets eine Freude, mit einem Zug im Schrittempo durch die Schluffter Dorfstraße zu fahren. Wir hatten zwar keinen Sound, aber ein Kassettenrecorder unter der Dorfstraße ließ das typische Läuten eines Triebfahrzeugs ertönen, wenn man die Straße entlang fuhr. Das war genau das „Feeling“, das ich mir erträumt hatte.

Als ich die BAE II baute, stand ich vor dem Problem, dass ich Häuser für die Schluffter Dorfstraße brauchte. Aber woher nehmen und nicht stehen?



Ein Harzer Sträßendorf, wie es im Buche steht: Wieda im Südharz. Im Vordergrund das Gleis der SHE. Slg. OOK

Am 14. Juni 1992 machte ich diesen Eintrag in mein BAE-Planungstagebuch. Heute staune ich über die maximalistischen Vorstellungen, die ich damals hatte. Immerhin ist die Essenz dessen, was mir seinerzeit vorschwebte, heute Realität.



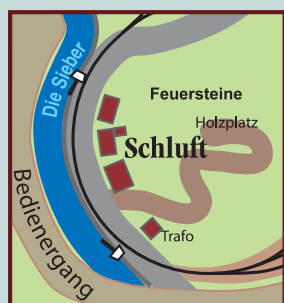
Die wenigen Wohnhäuser, die es im 0-Maßstab zu kaufen gab, waren erstens keine Harzer Häuser und zweitens viel zu niedrig. Ich brauchte etwas Ordentliches.

Schaffe, schaffe, Häusle baue

Da fiel mein Blick zum wiederholten Male auf den Bausatz „Bahnhof Waldheim“ von Addie. Der hatte ein gemauertes und teilweise verputztes Erdgeschoss, aber – und das war das Entscheidende – ein verbrettertes Obergeschoss mit Fugenleisten, ganz so, wie auch im Harz Häuser gebaut werden. Die Gaube im Dach sah ebenfalls recht harzig aus.

Dieter Kleinhanß von der Fa. Addie war so kulant, mir die Bausatzteile des Obergeschosses separat zu verkaufen. Das sparte Geld. Ich erweiterte

Auf 90 cm hatte der Radius der Dorfstraße bei der BAE II vermindert werden müssen, damit alles zusammenpasste. Das war nicht ganz das, was der Tagebucheintrag vom Juni '92 gemeint hatte.



Nicht mehr als drei Häuser säumten die scharfe Kurve der Dorfstraße auf der BAE II. Trotz dieser Minimalausstattung und der Außen- statt Innenkurve war das Wesentliche und das „Feeling“ eines Harzdörfchens durchaus vorhanden.

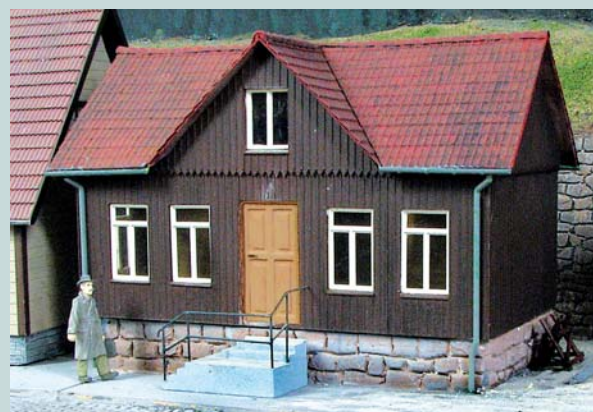


Das Haus Nr. 1 war das Obergeschoss des EG „Waldheim“ von Addie, bei dem ich ein Fenster durch eine Tür ersetzt hatte.

Da sitze ich im Sommer '94 in der Ferienwohnung und bastle aus rohen Polystyrolplatten sowie Evergreen board-and-batten-siding (Bretter mit Fugendeckleisten) an einem Haus für die Schluffter Dorfstraße. Die Häuser im Hintergrund sind jedoch nicht im Harzer sondern im Bündner Stil erbaut. Die Fewo war nämlich in Bergün an der Albulabahn.



Dem Haus Nr. 2 an der Schluffter Dorfstraße sieht man gar nicht an, dass es in der Schweiz gebaut wurde. Vom Stil her jedenfalls könnte es harziger nicht sein, auch wenn es kein konkretes Vorbild hat. Die Fenster stammen aus dem Sortiment von Addie.



Ein schlichtes Waldarbeiterhaus: das Haus Nr. 3 in Schlufft. Bei der BAE II stand es an der Dorfstraße, bei der BAE III jedoch steht es an der steil hinauf in den Wald führenden Forststraße, die nur der Holzabfuhr dient.

klebstoff. Außerdem war ich vermutlich der einzige Schweizreisende, der je einen Harz-Bildband in die Eidgenossenschaft mitgenommen hat.

Als Erstes fertigte ich nach Fotos in besagtem Bildband eine Zeichnung eines Hauses an, dann machte ich mich daran, entsprechende Teile aus den Evergreen-Platten zuzuschneiden. In einer halben Woche – es wurde ja nur abends nach dem Wandern gebastelt – war das Schweizer Haus für die BAE fertig. Zum Glück wurde ich bei der Einreise in die EU nicht kontrolliert, sonst hätte ich das Haus eventuell verzollen müssen.

Nach der Ankunft in Bremen stand noch am gleichen Abend das Schweizer Haus auf der Anlage, an der kurzen scharf gekrümmten Schlufter Dorfstraße. Aber heißt es nicht: Aller guten Dinge sind drei? Zwei Tage später stand das dritte Haus an der Dorfstraße, ein supereinfaches, bescheidenes Waldarbeiterhäuschen. Tja, und mehr sind es auch nie geworden. Lediglich das Trafohäuschen, das an der BAE I (wie auch sein Vorbild) in Königskrug gestanden hatte, vervollständigte bis zum Abbruch der Anlage das Schlufter Ortsbild.

Damit wäre die kompakte Geschichte der Schlufter Dorfstraße in kurzen Worten erzählt. Was aber wirklich zählt, ist nicht die Vergangenheit, sondern die Gegenwart: die Schlufter Dorfstraße heute, also bei der BAE III.

Dem Ideal ganz nah

Als ich mich daran machte, die Details der neuen Anlage zu planen, war es mir absolut vorrangig, nicht nur für diese insgesamt, sondern auch für das Dorf Schlufte allein doppelt so viel Platz einzuplanen wie bei der Bremer Anlage. Meine Idealvorstellung aus dem Tagebuch von 1992 (s. S. 223) konnte ich zwar nicht ganz realisieren (statt sechs nur zwei Meter Länge), kam ihr doch aber recht nah: ein weitläufiger Bogen, der zudem von der Innenseite her betrachtet werden würde.

Der Bau der neuen Anlage war eine so vielseitige und umfangreiche Herausforderung, dass ich unmöglich alle Aspekte auf einmal bedienen konnte. Für Schlufte an Häuser zubauen, war zunächst gar nicht zu denken.

Häusle baue lasse

Da passierte dann die Geschichte mit dem Empfangsgebäude von Schlufterhütte, die ich im Kapitel „Betriebsstellen“ erzählt habe, dass mir nämlich ein Worpssweder Künstler, will sagen ein hochbegabter Modellbauer eben jenes EG gebaut hat. Und da ich von der Ausführung absolut begeistert war, erfachte ich mich, ihn zu fragen, ob er mir eventuell auch ein Haus für die Schlufter Dorfstraße bauen würde. „Ja“, sagte er, „aber nicht eventuell, sondern bestimmt.“

Diese prinzipielle Zustimmung war für mich sehr aufregend. Natürlich würde ich von solch

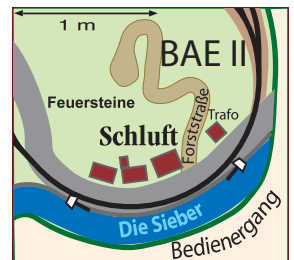
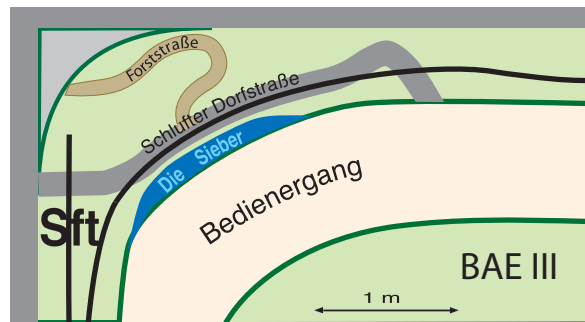
einem Künstler nicht einfach so einen vier-eckigen Kasten bauen lassen, wie ich gerade selber einen gebaut hatte. Da sollte es schon etwas Elaborateres und „Eindrücklicheres“ sein, aber was? Ich scrollte durch meine hunderte Aufnahmen von Harzer Häusern, die im Laufe der Jahre zusammengekommen waren und suchte nach etwas Anspruchsvollem, was gut an die Schlufter Dorfstraße passen würde.

Die Schlufter brauchen natürlich auch einen Kaufmannsladen, einen, in dem es so ziemlich alles für den täglichen Bedarf zu kaufen gibt. Am besten mit Bäckerei.

Ein Shopping-Center für das Dorf Schlufte

Daher suchte ich nach einem Geschäftshaus, das aber – unverhandelbare Bedingung – im Harzer Stil gebaut sein musste. Zu der anderthalb Stockwerke hohen Bebauung in Schlufte sollte es ebenfalls passen. Da landete ich ziemlich schnell bei dem La-

Doppelt so viel Platz nicht nur für die ganze BAE, sondern auch speziell für die Schlufter Dorfstraße, die nun statt im engen Außenbogen im viel günstigeren weiten Innenbogen (vom Bedienergang aus gesehen) verlegt werden konnte.



Probearbeitung einer aus Kartonstreifen zusammengeklebten Forststraßenanlage, entsprechend der Grafik oben rechts. Die wurde jedoch verworfen, weil (an der Stelle von OOKs rechtem Arm) erkennbar kein Platz für die Häuserzeile blieb. Versuch macht halt klug.



Dieser Gebäudekomplex in Wernigerode-Hasserode hatte mich schon häufiger im Vorüberfahren „angemacht“, wenn ich von Braunlage kommend nach Wernigerode hineinfuhr, sodass ich diverse Fotos davon schon auf meiner Festplatte hatte, als ich nach Vorbildern für ein Geschäftshaus in der Schlufter Dorfstraße suchte.

denkomplex in Wernigerode-Hasserode, der aus zwei im Stil sehr ähnlichen Häusern besteht, einer Polsterei und einer Drogerie. Beide Häuser zusammen wären für mein winziges Dörfchen allerdings ein bisschen bombastisch gewesen, deshalb trug ich meinem Worpsweder Baumeister „nur“ den Nachbau der Drogerie Fischer an.

Der forderte mich postwendend auf, ihm eine grobe Maßzeichnung und so viele Fotos wie möglich zu schicken. Maße hatte ich natürlich nicht. Denn nie hätte ich mich an den Nachbau dieses schönen Gebäudes gewagt. Also verlegte ich die nächste Harzreise kurzerhand ein paar Wochen vor, und meine erste Amtshandlung war, in Hasserode noch mehr Fotos von der Drogerie Fischer zu



So sah der Kaufmannsladen nach Hasseröder Vorbild bei seiner Anlieferung in Hamm aus. Der Erbauer hatte sich sichtbar Mühe gegeben. Das Schaufenster hat einen herausnehmbaren Einsatz, damit im Nachhinein eine Dekoration eingebracht werden kann.

machen und vor allen Dingen diverse Maße zu nehmen. Das alles mailte ich nach meiner Heimkehr meinem Baulöwen in Worpswede.

Dann ging alles sehr schnell, jedenfalls für Spur 0-Verhältnisse, wo man immer in Jahren denkt, wo Hanuller in Monaten rechnen. Wie auch immer, nach knappen drei Monaten kam Kulle, so wird Kurt Karpinski von seinen Freunden genannt, höchstpersönlich nach Hamm und lieferte sein zweites Meisterstück ab. Allein die Türen waren Modellbau der Spitzenklasse. Ich war hin und weg. Natürlich brauchte das hinterwäldlerische Schlufte keine Drogerie. Meine Idee war, in dem Haus einen „Colonialwarenladen“, wie man das früher nannte, mit Bäckerei einzurichten, so wie ich es aus einem Dorf meiner Kindheit kannte.

Die Schlufte Straßenbahn

So allmählich wurde es Zeit, das Gleis zu verlegen, das in der Dorfstraße entlang verlaufen sollte. Die üblichen Code-100-Schienen wurden ohne Schwellen direkt auf die Sperrholzplatte genagelt, die der Unterboden der Dorfstraße war. Damit ordentliche, saubere Spurrillen entstanden, wurde zu jeder Schiene im Rillenabstand eine Gegenschiene Code 83 genagelt und in Abständen mit ihr verlötet.

Wenn ich die Straße wieder selber gebaut hätte wie in Bremen bei der BAE II, hätte ich die fertigen Rillengleise bis SO eingegipst und dann asphaltschwarz gestrichen. Aber diesmal hatte sich Horst aus OL anboten, das zu übernehmen. Er verlegte den Straßenbelag aus kartonkaschiertem Schaummaterial und drückte mit einem selbstgefertigten Stempelwerkzeug Pflastersteine hinein. Das dauerte natürlich länger, als käufliche Pflasterplatten zu verwenden oder solche als Gipsabgüsse von handelsüblichen Formen herzustellen. Der Vorteil war jedoch, dass er die Pflasterung dem Kurvenverlauf der Straße bruch- und versatzlos anpassen konnte.

Typisch für den Harz sind aufwendige Haustüren auch an sonst eher schlichten Häusern. Diese hier müssen als Meisterleistung benannt werden.





Erste Probeaufstellung der vier vorhandenen Häuser plus Traföhäuschen im noch undekorierten Umfeld. So in etwa stellte ich mir die Dorfstraße vor. Auf der vor den Häusern sichtbaren Sperrholzplatte soll das Gleis genagelt werden, auf dem dann dermaleinst die BAE-Züge die Straße entlang rumpeln sollen.

Wo wohnt eigentlich der Bürgermeister?

Die auf der Anlage dargestellte Dorfstraße ist angenommenerweise nur ein Abschnitt einer wesentlich längeren bebauten Straße. Insofern muss hier nicht alles dargestellt werden, was ein Dorf haben soll. Dass ich den Colonialwarenladen in diesem Abschnitt haben wollte, ist nur meine persönliche Vorliebe.

Die Einwohner von Schlufth sind mehrheitlich Waldarbeiter, einige arbeiten im Sägewerk, einige andere sind Bergleute und fahren nach St. Andreasberg oder Charlotte-Elise zur Arbeit. Das sind alles keine reichen Leute, ihre Häuser sind schlicht und holzverschalt.

Aber natürlich gibt es auch Betuchtere in diesem Dorf, sie werden zu 100% von Herrn Kohlrusch repräsentiert, Sägewerksbesitzer, Bürgermeister und Vorsitzender der Marinekameradschaft. Wieviel von den umliegenden Wäldern ihm gehört, weiß keiner so ganz genau.

Noch ein Auftrag für Kulle

Aber wir sind ja noch beim Thema Häuser. Für diesen Bürgermeister brauchte ich ein etwas stattlicheres Gebäude, eins, das sich von den anderen im Dorfe repräsentativ abhebt ohne den Harzer Stil zu verlassen. Das Vorbild fand ich in Bad Lauterberg, bauen würde es wieder der besagte Baukünstler aus Worpsswede.

Fotos hatte ich reichlich, gemessen habe ich nur die linke Giebelfront, die ich ohne Aufsehen zu erregen erreichen konnte. Mit Hilfe der Verhältnisrechnung konnte ich eine in den Proportionen einigermaßen stimmige Zeichnung im Maßstab 1:45 anfertigen, die ich nach Worpsswede mailte. Wir einigten uns aber darauf, dass das Haus „damals“ nicht so schmuck war wie das in Bad Lauterberg Anfang des 21. Jahrhunderts.



HFy verlegt Rillenschienengleis in der Schlufth Dorfstraße, keine echten Rillenschienen allerdings, sondern normales Code-100-Schienenprofil mit einer Code-83-Schiene im Rillenabstand. Anschließend soll das Gleis eingepflastert werden. Die Häuser stehen da weiterhin nur probeweise und lose.



Hier drückt BAE-Mitmacher Horst aus OL der BAE seinen Stempel auf. Und zwar ganz wörtlich: mit einem selbstgefertigten Stempelwerkzeug drückt er Pflastersteine in die Schlufth Dorfstraße.



Hinter den Häusern von Schlufth beginnen gleich die bewaldeten Harzberge, erst real, dann weiter auf der Kulisse. Oberförster Michael forstet gerade auf.



So sieht dann das fertig eingepflasterte Rillenschienengleis in der Dorfstraße aus. Wenn das Hano-mag-Kommissbrot da mit seinen Vollgummireifen entlang fährt, dann bollert das heftig. Dagegen ist die Fahrt mit dem Zug vergleichsweise sanft und ruhig.

Es mag dem einen oder anderen Leser aufstoßen, dass ausgerechnet das Haus des Sägewerkbesitzers nicht mit Brettern verschalt ist. Der Grund ist vermutlich der, dass er es sich leisten kann, auf diese zusätzliche Wärmeisolation zu verzichten, denn er hat ja aus seinem Betrieb genug Abfallholz zu verfeuern. Stattdessen hat er die Wetterseite verschiefern lassen, ein einmaliger Fall in Schluf.

Diesmal dauerte es etwas länger, bis der reitende Bote aus Worpswede kam und das neue Bauwerk bei der BAE ablieferte. Und er kam nicht allein. Es war zufällig der erste Tag der Modellbauausstellung in Dortmund, wo „Kulle“ und seine Freunde eine Oe-Anlage ausstellten. Da kam die komplette Standbesetzung, nämlich drei Mann, abends vorbei, um bei der Gelegenheit gleich mal die BAE zu besichtigen. Den Platz für das Haus hatte ich schon „ausgeköffert“ – das ist wörtlich gemeint, denn tatsächlich musste ich dafür, wie im richtigen Leben, ein Stück von einem Berg abbaggern (war zum Glück nur Styropor) und eine neue Stützmauer errichten – sodass das Bürgermeisterhaus sofort an seinem definitiven Platz aufgestellt werden konnte.

Fehlt noch was?

Nachdem nun vier Häuser – jedes ein Unikat – für die Dorfstraße vorhanden waren, überlegte ich, was noch fehlte. Zwei Dinge: erstens eine Kirche und zweitens ein Handwerksbetrieb. Das kleine Holzkirchlein von Elend an der Harzquerbahn hatte ich schon lange im Visier. Kleiner geht's nimmer, also wäre das das Richtige. Mein Worpsweder Künstler hätte mir dieses Minisakrallbauwerk liebend gern gebaut, aber ich nahm dann doch davon Abstand, nachdem ich mir einmal ein maßstäbliches Papiermodell hingestellt hatte. Obwohl sie eigentlich für eine Kirche wirklich klein ist, erschlägt sie im Modell doch das ganze Umfeld.

Handwerk hat goldenen Boden

Gold im Boden gab es zwar früher im Harz. Es fiel zum Beispiel in minimalen Mengen als Nebenprodukt am Rammelsberg an, aber in Schluf muss sich das Handwerk das Gold anders verdienen.

Zunächst dachte ich an eine Schmiede. Die



lässt sich sehr romantisch mit Schmiedefeuer und Soundmodul mit Hammerschlägen darstellen, aber so richtig rentieren würde eine Schmiede in Schlufft nicht. Nach diversen anderen Ideen kam ich auf eine Stellmacherei, auch Wagnerei genannt. Das könnte im Kern eine Tischlerei (Schreinerei) sein, die für viele Bewohner von Schlufft von Bedeutung sein könnte. Und außerdem befasst sie sich mit der Herstellung und Reparatur von Wagenrädern für Fuhrwerke und Handwagen.

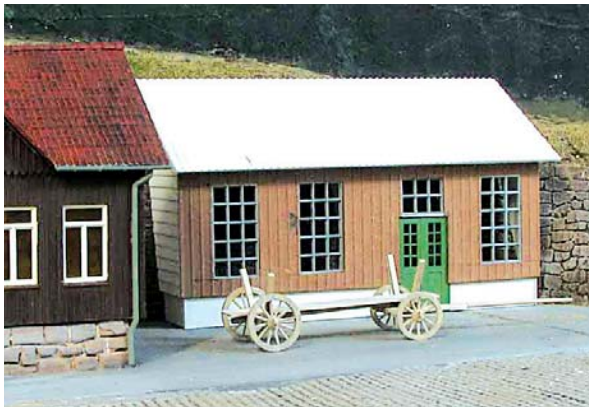
Hamm statt Woprswe

Diesmal sandte ich keine Anfrage nach Woprswe, sondern setzte mich selber an den Basteltisch. Beim Kramen in der Restekiste förderte ich eine Bretterwand von Addie zu Tage, in der ich schon Ausschnitte für Fabrikfenster von der gleichen Firma ausgesägt hatte. Das muss zu Zeiten der BAE II gewesen ein, und mir fiel gar nicht mehr ein, was das mal werden sollte. Jetzt würde es also eine Wagnerei werden. Nein, wurde es nicht, denn die erste Probeaufstellung des Rohbaus (Abb. S. 230

Ah, jetzt wissen wir auch, wem das Hanomag Kommissbrot gehört, dem Kohlrusch. Das hätte man sich auch denken können, das einzige Auto im Dorf! Da steht der Herr Bürgermeister auf seinem Balkon, und schaut: zu seinem Sägewerk am anderen Ende des Bahnhof.



In Bad Lauterberg, wo ich als Jugendlicher lange gelebt habe, steht dieses schucke Fachwerkhaus, das ich für den Herrn Bürgermeister Kohlrusch in Schlufft passend fand.



Oben links: Diese erste Variante der Wagnerei wirkte mir mit den Fabrikfenstern eher wie eine Schmiede oder Gießerei und wurde daher verworfen.

Oben: Die definitive Wagnerei entstand weitestgehend aus blankem Polystyrol sowie Dachplatten aus dem gleichen Material. Tür und Fenster sind wieder von Addie. Ein konkretes Vorbild gibt es nicht, aber in meinem Kopf schwirrten Bilder verschiedener Tischlereien im und am Harz herum, nach denen ich ganz freelance die Bauzeichnung anfertigte.



Links: Die Wagnerei ist eng an den Berghang geschmiegt, um noch Platz für einen Werkhof zu behalten. Das kleine Lagergebäude rechts bildet sozusagen den Abschluss der dörflichen Bebauung in Richtung Schluftherütte. Gleich dahinter kommt das Ortsschild.

Unten: Bei der Wagnerei Apel wird viel gearbeitet. Aber nicht ununterbrochen. Wagnermeister Apel ist gerade mit seinem Klemmbrett gekommen und bespricht mit den Mitarbeitern, was zu tun ist. Eine gute Gelegenheit für die Nichtbeteiligten zu einem Schwätzchen.



oben) führte nicht zu meiner vollen Zufriedenheit. Ich fand das Gebäude zu fabrikmäßig, es sah mehr nach Eisen- als nach Holzbearbeitung aus. Also das Ganze nochmal von vorn, diesmal aus blanker Polystyrolplatte 1,5 mm dick.

In der Schublade mit Addie-Fenstern und Türen fand sich etwas Passendes, der Rest war mit wenigen Messerschnitten und Klebevorgängen schnell bewältigt. Für den kleinen Hangar verbrauchte ich nur Schnittreste.

Blanke Polystyrolplatte ging natürlich nicht als Außenfront. Was hätte das darstellen sollen? Also verputzte ich die Wand mit Füllspachtel, wobei ich mir nur die zweitgrößte Mühe gab, denn bei solch einem Zweckbau legt man ja auch in der rauen Wirklichkeit keinen allzu großen Wert auf feschtes Aussehen.

Da bei einer Wagnerei viel im Freien gearbeitet wird, verwendete ich etwas mehr Sorgfalt auf die Gestaltung des Werkhofes. Der ist ja auch für alle, die mit dem Zug da vorbeifahren, einsichtig. Glücklicherweise war mir wenige Monate vorher im modernen Antiquariat ein Bildbändchen über alte Handwerkskunst in die Hände gefallen, und darin waren auch diverse Bilder von einer Wagnerei. Möglicherweise hatte dieses Büchlein bei der Entscheidung für diesen Handwerksbetrieb eine Rolle gespielt. Auf jeden Fall konnte ich dort abgucken, wie es in einer Wagnerei und auf deren Werkhof aussieht und was da abgeht.

Und was ist mit den „liebvollen Details“?

Die zur Ausgestaltung zur Verfügung stehende Länge der Dorfstraße war mit den nun vorhandenen Gebäuden gut zu füllen. Mehr Häuser brauchte ich also nicht. Aber eine einigermaßen realistische und überzeugend wirkende Szene braucht natürlich nicht nur grobe Teile, sondern auch Details.

In einem Forum haben wir mal diskutiert, was Ausstattungsteile einer Szene sind und was Details. Ganz einig sind wir uns nicht geworden, aber ein paar Grundunterschiede ließen sich festmachen.

Wenn wir nochmal kurz bei der Wagnerei verbleiben, so lässt sich sagen, dass ihr Vorhandensein kein Detail des Ortes ist – die meisten Orte haben keine Wagnerei – sondern ein Ausstattungsteil, das man auch weglassen oder durch ein anderes ersetzen kann. Der Hof der Wagnerei hingegen könnte fast leer und aufgeräumt sein oder aber voll detailliert wie im großen Bild auf der linken Seite zu sehen. Da zählt dann jeder Hobelspan als Detail. Die Frage ist nur, ob er als „liebvolles Detail“ durchgeht.

Über diesen Ausdruck, der sich in der Fachpresse, gleich aus welchem Verlag, eingebürgert hat, mache ich immer so meine Witzchen. Ein Detail kann ja nicht liebevoll sein, allenfalls kann es mit Liebe zur Sache aufgebracht, hingestellt oder eingesetzt worden sein. Die Frage ist nur, Liebe zu wel-

cher Sache. In meinem Fall sind es zwei Lieben: die zur Schmalspurbahn und die zum Harz. Alles, was ich an der Anlage tue, alles, was ich dort platziere, entspringt diesen beiden Lieben.

Das hat zur Folge, dass ich für Szenen, Ausstattungsteile und Details, die *überall* hinpassen, wenig Verständnis habe. Die beliebten Hochzeitspaare vor der Kirche, Autounfälle mit Polizei mit flackerndem Blaulicht oder das sich rhythmisch bewegende Liebespärchen im Tannendickicht, das mag hinstellen, wer will, Identität schafft das auf keiner Anlage, auf einer mit Harzthema schon gar nicht (was nicht unbedingt heißt, dass sich dort im Tannendickicht nichts tut). Deshalb lasse ich sie weg, genau so wie auch das an Originalität nicht mehr zu überbietende brennende Finanzamt.

Harz as Harz can

Bei der BAE werden also solche Ausstattungsteile und Details geschätzt, die Harzer Identität vermitteln. Das wäre zum Beispiel die Gedenktafel am



Das Kirchlein von Elend gibt es von Busch in H0 als Laser-Bausatz. Anfangs hatte ich vor, ein Modell dieser Kirche für die BAE zu bauen, musste aber einsehen, dass das, trotz der Kleinheit des Objekts, den Rahmen des Dörfchens schuft sprengen würde.



1914 1918
Unsere
Weltkriegstoten
Erich Dreyman
Heinz Edelich
Walter Fußgrabe
Max Köhnrich
Markenburger Schütz

Vorsicht!
Trampelpfad!

Wenn der Kuhhirte Walter Ederleh mit der „Schlufte Damenkapelle“ von der Waldweide zurückkehrt und dann vielleicht noch ein Fuhrwerk entgegen kommt, dann klemmt es aber doch gewaltig in der Schlufte Dorfstraße. Da hilft kein Läuten und Pfeifen und auch kein Fluchen. Soweit die Bildunterschrift auf Seite 72 im Kap. „Die BAE II“. Wie sich die Bilder gleichen – und doch mächtig unterscheiden. Schon deshalb, weil auf diesem Bild auf der BAE III die Herde nicht zurückkehrt, sondern gerade in den Wald zieht, wie an der aus dem Hoftor kommenden Kuh erkennbar, die sich der Herde zugesellt. Damenkapelle nannte man überall im Harz die Kuhherden, die durch die Ortsstraßen zogen und mit ihren blechernen Glocken bimmelten. Deren Töne waren nicht zufällig, sondern so aufeinander abgestimmt, dass der Kuhhirte das Fehlen einer Kuh am Fehlen deren Glockentons im Gesamtkonzert hören konnte. Die Schlufte Damenkapelle ist natürlich nicht so stark wie die anderer Orte, etwa Braunlage oder St. Andreasberg. Ein weiteres Detail wären die grünlichen Flecken, die das Hornvieh auf der Straße hinterlässt. Foto: Jürgen Hans



Kriegerdenkmal mit typisch Harzer Namen, die Holzstöbe vor den Häusern und auch die Steintreppen, die zum hochwassersicheren Hochparterre hinaufführen, die typischen Harzer Kuhglocken bei der „Schlufter Damenkapelle“ oder regional-typische Werbetafeln (Schierker Feuerstein) und Schilder. Und einiges mehr.

Schlufter Geschichten

In vielen Anlagenberichten nehmen die Geschichten, die die Anlage angeblich erzählt, einen wesentlich größeren Raum ein als der Betriebsablauf. Da ist eine vom Trecker gefallene Milchkanne ein extra Bild mit launigem Text wert, erst recht die dickbusige Frau, die ihre Betten am Fenster aufschüttelt, na, und derlei Dinge mehr. Das ist bei der BAE nicht so, aber dass es da so gar keine Geschichten gäbe, stimmt nun auch wieder nicht. Allerdings gehören sie nicht zur allgemeinen Dekoration, sondern sind allenfalls zeitweilig vorhanden. Weder laufen ständig die Kühe durch die Dorfstraße und halten den Zug auf, noch trifft die Mutter Füllgrabe endlos den alten Oberförster. Und der Bürgermeister bekommt auch nicht tagtäglich einen neuen Mercedes. Selbst die Arbeiter in der Wagnerei reparieren nicht jahrein jahraus das gleiche Wagenrad. Weniger häufig werden die Figuren im Steinbruch Königskopf in neue Positionen gebracht, zu speziell sind ihre zum Teil extra erzeugten Körperhaltungen für bestimmte Tätigkeiten.

Sicher wird es im Laufe der Zeit noch manche Szene zu sehen geben, die hier noch nicht erfasst ist. Aber immer werden es Alltagsszenen sein, die jederzeit und überall im Harz passieren können. Keine Ausgrabungen von irgendwelchen Flugzeugteilen oder von Dinosauriern, keine von Außerirdischen erzeugten Kornfeldkreise, keine Feuerwehreinätze an brennenden Gebäuden auf Bergeshöh.

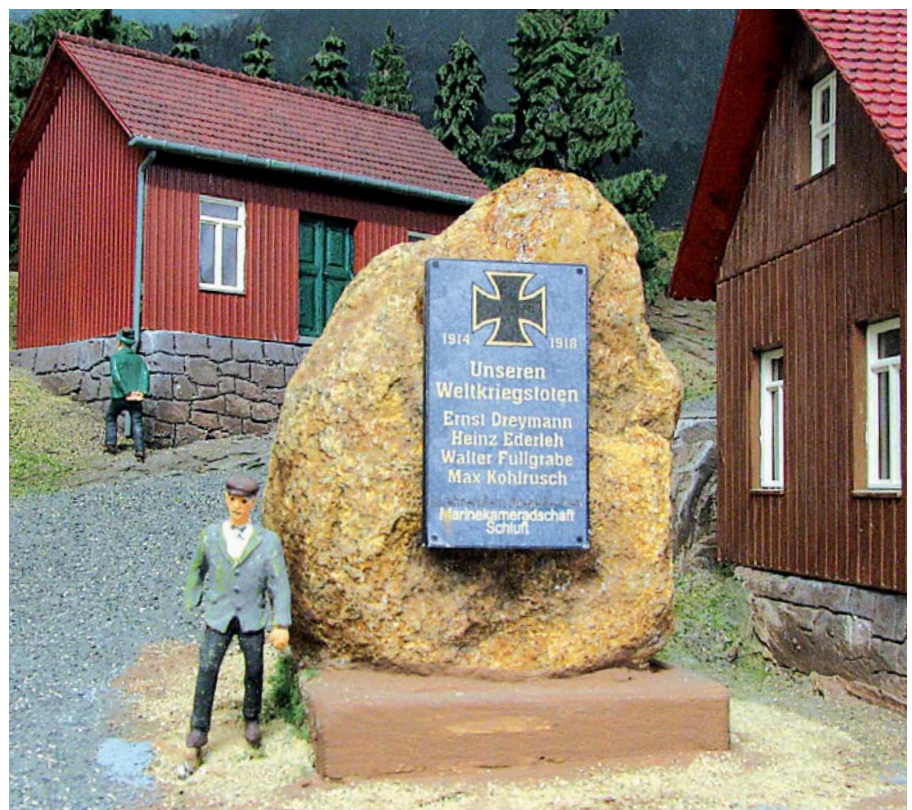
Dennoch habe ich durchaus noch ein paar Gags im Hinterkopf, die ich bei passender Gelegenheit mal umsetzen werde. Ich könnte mir zum Beispiel vorstellen, dass der Spielmannszug der Schlufter Marine-Kameradschaft mit klingendem Spiel durch die Dorfstraße zieht, um am Ehrenmal einen neuen Kranz niederzulegen. Dazu müssten meine Freunde und ich aber erst einmal eine Idee haben, wie man diese Spielmannszugtypen erzeugen könnte.

Eine andere Idee, die mir immer wieder durch den Kopf geht ist, dass die BAE eine neue Lok bekommt, die auf den Namen SCHLUFT getauft wird. Natürlich mit einer sehr feierlichen Enthüllung

Ein spezielles Ausstattungsteil der Schlufter Dorfstraße ist das Kriegerdenkmal der Marinekameradschaft. Vorbild ist ein ähnliches Denkmal in Bad Lauterberg, wo es auch eine Marinekameradschaft gibt. In dem großen Bild auf der vorhergehenden Doppelseite sind einige Details mit Liebe zur Sache hinzugefügt worden: Der Anker, der Kranz vom letzten Totensonntag und der Greifvogel oben drauf, der zwischen den Kriegen als besonderer Ausdruck vaterländischer Gesinnung galt.



Gibt es hier „liebvolle Details“? Der rote Reichspostbriefkasten ist gekauft (Paulo) und da hingehängt, weil es so von der gedachten Situation her Sinn ergibt. Wo ich wirklich Liebe zur Sache eingesetzt habe, ist beispielsweise das Schild mit den Salzheringen. Das habe ich in meinem Grafikprogramm gestaltet, ausgeschnitten und dann auf das Heringsfass geklebt und in das Schaufenster bugsiert. Auch die Ladentür ist liebevoll detailliert, aber nicht von mir, sondern von dem mehrfach genannten Kurt Karpinski aus Worpswede.



des Namensschildes mitten auf der Dorfstraße mit Freiausschank von Hasseröder Bier und Schierker Feuerstein. Warum nicht!?

Seitdem ich gehört habe, dass es eine Marilyn-Monroe-Figur im O-Maßstab gibt, so richtig mit hochwehendem Rock und so wie auf dem bekannten Filmfoto, zerbreche ich mir den Kopf, wo auf der BAE ich das dazu notwendige U-Bahn-Entlüftungsgitter einbauen könnte. Sobald es mir einfällt, kommt die Marilyn da hin. Aber hallo.

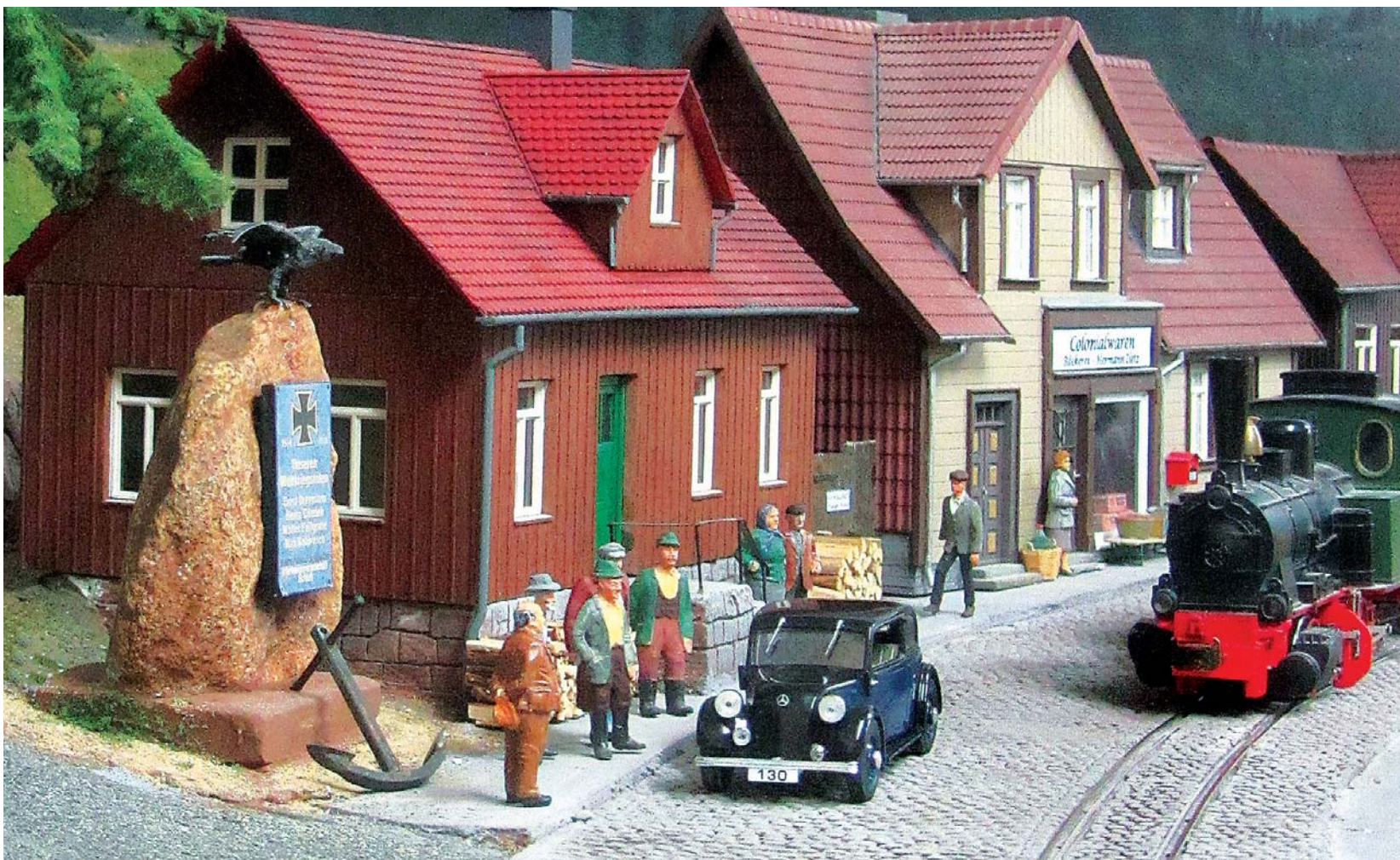
Aber auch derlei Szenen werden sehr kurzlebig sein, im Alltag ist hier, wie schon der Name sagt, Alltagsstimmung. Schlichtes unaufregendes Leben im abgelegenen Harzer Seitental, wo jeder seiner alltäglichen harztypischen Tätigkeit nachgeht.

Bei all den hübschen Geschichten muss die Eisenbahn stets im Mittelpunkt des Interesses bleiben, denn sie ist der Star, der Hauptakteur. Ihretwegen habe ich dieses 70-qm-Trumm gebaut, nicht wegen der Begegnung der Mutter Füllgrube mit dem Oberförster, nicht wegen des Spielmannszuges

Wow, der Kohlrusch (1. v. links) hat ein neues Auto, einen Mercedes Benz 130! Stolz beantwortet er Fragen der Schlufter Rentnergang: 1,3 I-Maschine mit 26 PS, eine unvorstellbare Höchstgeschwindigkeit von 94 km/h, Verbrauch 10 l/100 km. Das Hanomag Kommissbrot hat Kohlrusch an den Wirt der Waldschänke Oderteich verkauft, sodass es weiterhin im Bereich der BAE zu sehen sein wird.



Ein „liebvolles Detail“ der ganz besonderen Art: Ein Scherzkeks unter den BAE-Mitmachern hat heimlich (als der Chef gerade Kaffee kochte) einen Kondomautomaten an den Colonialwarenladen gehängt, fotografiert und das Bild dann als Rätsel ins Harzbahnforum gestellt: Warum ruft die Frau: „Das kann ja wohl nicht wahr sein!“? Total anachronistisch, aber voll lustig, äy. Foto: Heinz-Rudolf Kunze, äh Ott (Auf einen Schelm anderthalb, oder?)



Zweimal im Jahr kommt Heini Heitmüller mit seiner fahrbaren Bandsäge aus Sieber nach Schluf, um im Lohnsägen Brennholz zu schneiden. Auf der Straße wäre das mit dem 5 km/h schnellen Vehikel eine lange Reise. Aber die BAE befördert ihn und sein Gerät kostenlos. Auf dem kleinen Dienstweg wurde formlos vereinbart, dass er dafür den Bahnhofsvorstehern von Schlufthütte, Sonnenberg und Oderteich das Holz schneidet.

Peinliche Begegnung im Morgengrauen. Die Mutter Füllgrabe war in aller Herrgottsfrühe aufgebrochen, um Brennholz zu sammeln. Ohne Sammelschein versteht sich. Da passte es gar nicht, dass ausgerechnet an diesem Morgen der alte Oberförster hier seinen Morgenspaziergang machen musste. Was soll er sagen, wo sie doch auch noch weitläufig verwandt sind?





Wenn die Bandsäge kommt, müssen alle mit anpacken, denn Heini Heitmüller macht „nix wie sägen“, das Zuführen der Rohspalten sowie das Wegtransportieren des Kleinholzes ist Sache des Kunden. Ab und an gesellt sich zum Rattern des Dieselmotors und dem Kreischen der Säge das Rumpeln eines BAE-Zuges. Aber Heini arbeitet unbeirrt weiter.
Foto: Jürgen Hans



und ebenso wenig wegen „dem Bürgermeister sein Mercedes“. So wird man in Schluft vergeblich nach den Aufmerksamkeit erheischenden „Hinguckern“ suchen – es sei denn, man befindet das ganze Dorf des Hinguckens wert. Dagegen hätte ich nichts einzuwenden.

Die Holzschneideszene mit der Bandsäge hat zwar auch nicht direkt etwas mit der Bahn zu tun (lediglich, dass Säge und Fahrer wie im Bildtext auf der linken Seite erwähnt, gratis mit der BAE reisen), aber sie ist derart typisch für den Harz, dass sie unbedingt „drauf“ musste. Die filigrane Bandsäge selber ist ein Geschenk eines BAE-Mitmachers, der sie aus Karton gelasert hat. Früher nannte man das Vitamin B.

Dass meine Vision eines typischen Harzdorfes Wirklichkeit werden konnte, ist, wie eigentlich die ganze BAE, das Resultat einer wunderbaren Synergie von vielen Mitmachern.

Wie entsteht (Harzer) Identität?

Landschaft und Gestaltung

Jede Modellbahnanlage hat in irgendeiner Form Landschaft: Berge (besser gesagt Erhebungen), Grasflächen, Felder, manchmal auch Wälder (Gehölze).

Die Landschaft hat die Aufgabe, der Modellbahn ein Setting zu geben und dem Betrachter einen erfreulichen Anblick. Bei der BAE hat die Landschaft die Aufgabe, dem Betrachter zu sagen, dass er im Harz ist.

Blick vom Rehberg über die Jordanshöhe Richtung Stöberhai. Das ist Harz par excellence. Kann man im Modell darstellen, was dieses Foto vermittelt? Das Bild zeigt auch gleich das Hauptproblem: Noch keinem Hersteller ist gelungen, die Fichtenspitzen einigermaßen überzeugend nachzubilden.

Schon bei der BAE II habe ich mir große Mühe gegeben, Landschaften zu gestalten, die die des Harzes erkennbar wiedergeben und war mit meinem Werk einigermaßen zufrieden. Da kam eines Tages Herbert Fackeldey und riss folgende Schote: Er könne sich vorstellen, dass ein Besucher – zum Beispiel aus Michelstadt oder Heidelberg – kommt und beim Anblick der Anlage in ein begeistertes „Boah äy, total der Odenwald!“ ausbricht.

Zähneknirschend musste ich ihm recht geben. Was ich da gestaltet hatte, konnte *jedes* deutsche Mittelgebirge darstellen: Harz, Odenwald, Thüringer Wald und einige mehr.

Nun habe ich ja an vielen Stellen, zum Beispiel in meinem Blauen Buch oder im MAPUD-Forum, intensiv dafür geworben, dass eine Anlage Identität haben soll, und zwar eine möglichst eindeutige. Und da musste ich mir schon früh sagen lassen, dass das



so einfach nicht ist und selbst die beste Nachgestaltung von Harzbergen nicht reicht, der Anlage eine eindeutige Harz-Identität zu verleihen.

Nun, in diversen anderen Kapiteln habe ich typische Harzdinge gezeigt: Wohn- und Geschäftshäuser, Trafohäuschen, Kleinindustrien und natürlich vor allem wiedererkennbare Empfangsgebäude von Bahnhöfen. Die Summe von all dem ist es dann, was die Information *HARZ* vermittelt oder zumindest vermitteln soll.

Landschaft vs. Zivilisation

Auch wenn es die Landschaft allein wie gezeigt nicht tut, ist sie dennoch ein wesentliches Element der angestrebten Identität. Insofern ergibt es schon Sinn, ein wenig über Harzer Landschaftselemente und die Versuche, sie nachzugestalten, zu berichten.

Wenn man heute Anlagenberichte in der Modellbahnpresse anschaut, dann wird so gut wie gar nicht gezeigt, wie Landschaft(en) hergestellt werden. Heute ist es modern, kleine nette Szenen zu gestalten, Modellschrebergärten anzulegen, in denen es vor Blüten und Früchten nur so bunt knallt. Wer es weniger bunt mag, pflanzt Farnkräuter und andere aus Neusilber geätzte feine Gräser. Was ist dagegen zu sagen? Nichts.

Was aber irgendwie untergeht ist die Tatsache, dass Eisenbahnzüge zwischen zwei Stationen in der Hauptsache „Gegend“ durchfahren, also Feld-, Wald- und Wiesenlandschaft im besten Sinne. Durch die voranschreitende Zivilisation mit ihrem enormen Landverbrauch schmelzen diese Bereiche freilich dahin und die besiedelten und industrialisierten Flächen nähern sich einander an. Das mag der Grund sein, warum viele Modellbahner ihre Anlagen mit zivilisatorischem Kleinkram vollstreuen.

Der Harz hat gottlob noch heute viele unberührte Landstriche, zumeist mit dichtem Fichtenhochwald bewachsen. Zur Zeit der BAE, also im Vorfrühling des Jahres 1936, war das noch weit mehr so. Und deshalb sollen auch die BAE-Züge von einer Station zur nächsten hauptsächlich durch naturbelassene Bereiche fahren. Zumindest soll der Eindruck erweckt werden, dass sie es tun. Und wie das zu bewerkstelligen ist, darum geht es hier.

Man sieht vor lauter Wald die Bäume nicht

Wenn man ein Waldgebirge darstellen will, muss man viele Bäume setzen, unendlich viele. Aber Bäume sind sehr teuer oder machen sehr viel Arbeit, meist beides, im Null-Maßstab noch weit mehr als in H0 oder gar N. Also wird ihre Zahl endlich bleiben, so sehr man sich auch um Aufforstung bemüht. Hier kommt nun die Hintergrundkulisse rettend ins Spiel. Die ist eigentlich auf jeder Art von Anlage wichtig, bei einer Anlage im Waldgebirge umso mehr.

Deshalb legte ich schon bei der BAE II großen Wert auf die Erstellung einer guten Kulisse. Zum



Hier ist die Harzquerbahn – einmal abgesehen von der noch jungen Forststraße – das einzige Zeugnis der Zivilisation, alles andere ist Natur, Landschaft, „Gegend“. Den Eindruck zu erwecken, dass auch die Bahn auf der Anlage hauptsächlich solche Gegend durchfährt, ist ein anspruchsvolles Unterfangen.

Foto: J. Steimecke



Dünne, biegsame MDF-Platten sind bestens geeignet als Untergrund für Hintergrundkulissen. Hier wird ein Stück neuer roher Kulisse an ein Erbstück von der BAE II angesetzt. Die Platten werden auf eine an die Wand gedübelte Lattung gespaßt, deren Gefache bei den Außenwänden mit Styropor ausgefüllt werden. Im Kapitel „Bau der BAE III“ wird die Installation der Mittelkulisse gezeigt.



Die zur Kulissenkünstlerin mutierte Pferdemaierin ist oberhalb des künftigen Steinbruchs Königskopf dabei, einen Himmel mit Kumuluswolken herzustellen, anschließend folgt im unteren Bereich der Kulisse die Darstellung von bewaldeten Harzbergen.

Glück konnte ich den begabten Kulissenmaler Helmut Heinert dafür gewinnen (s. Kapitel „Die BAE II“ S. 60). Auf der Kulisse kann ein guter Künstler riesige Wälder entstehen lassen, die die Weite des Waldgebirges suggerieren ohne im Detail aufdringlich zu werden. Denn das ist wichtig: Wie im Theater ist die Kulisse notwendig, soll aber nicht eigentlich wahrgenommen werden. Man soll Wald sehen, keine Bäume.

OOK bei einer seiner typischen Tätigkeiten: Füllspachtelmasse mit einer Stukkateurkelle auf Fliegengaze auftragen. Früher jedenfalls. Heute nimmt er statt Fliegengaze lieber Styroporplatten.



In der Königsbergkurve wird die Landschaftsform durch schichtweises Aufeinanderleimen von Styroporplatten (linke Bildhälfte) hergestellt. Anschließend wird mit Füllspachtel die definitive Oberflächenform gestaltet. Weiter rechts in Bild ist das zum Teil schon geschehen.



Bilder rechte Spalte:

a) Gussform für ein Tunnelportal mit Armierung aus Alu-Fliesenschiene. Die Umrandungen aus Holz sind abschraubbar. Der 12 mm starke Sperrholzkern in der Form des Gewölbes ist teil- und herausnehmbar.

b) Füllspachtel mittlerer Viskosität (die Masse soll gut fließen, aber zu viel Wasser bringt ein mürbes Ergebnis) wird in die Form gefüllt.

c) Die Gussmasse ist erstarrt, aber noch zu weich zum Ausschalen. Die Fliesenschiene schaut noch ein wenig heraus und bietet gute Angriffspunkte zur Befestigung des Portals in der Landschaftskonstruktion.

d) Einbau des fertigen Portals in die Geländeform



Als die BAE III so allmählich Gestalt annahm, stand der Kulissenmaler der Bremer Anlage nicht mehr zur Verfügung. Aber im Freundeskreis der Familie gab es eine sehr begabte Künstlerin, die von Haus aus Pferdemaierin ist. Sie erklärte sich bereit, die über 50 laufenden Meter Hintergrundkulisse der BAE III zu malen. Das war ein Job, der nicht mal eben so an einem oder zwei Wochenenden zu erledigen war, sondern zog sich über ein ganzes Jahr hin. Zwischen der Kulisse und der Anlagenkante ist reale Geländeform und Landschaftsoberfläche zu gestalten. Aber wann, was und wie?

Gips oder nicht Gips, das ist hier die Frage

Idealerweise wird die Kulisse ringsum an den Außenwänden angebracht, bevor überhaupt mit dem Anlagenbau begonnen wird. Oft ist man jedoch zu gierig, zu befahrbaren Segmenten zu kommen (ich zum Beispiel) und verschiebt das Anbringen der Kulissenplatten auf später. Geht auch.

Jetzt könnte ein Lehrgang folgen, wie man denn Geländeformen herstellt: mit Fliegengaze über Sperrholzspanen und Gips, mit Styropor oder



Styrodur, mit gipsgetränktem Papier über getackerten Kartonestreifen, durch Aufschäumen von PU-Schaum, der Möglichkeiten sind viele und alle sind sie in zahlreichen Anlagenbaubüchern hinreichend beschrieben, sodass ich mir eine Wiederholung schenke. Jeder muss eh seine zu ihm passende Methode herausfinden.

Mein persönlicher Lieblingswerkstoff im Landschaftsbau ist zum Beispiel das Gips-Zellulose-Gemisch, das einst unter dem Namen Moltotill Furore gemacht hat und heutzutage auch in preiswerten No-Name-Varianten unter der neutralen Bezeichnung Füllspachtel erhältlich ist. Meinem Freund Jaffa hingegen graust es vor diesem Material. Die Harzberge seiner Innerstetalbahn entstehen hauptsächlich aus Styrodur. Jedem das Seine.

Während ich an diesem Füllspachtelmaterial beratungsresistent festhalte, hat sich etwas anderes geändert. Schwörte ich früher auf eine Unterkonstruktion aus Fliegengaze (feines Gewebe aus Aludraht), so bin ich davon mehr und mehr abgekommen und baue die Landschaftsform aus möglichst dicken Styroporschichten auf einer Grundplatte auf. Styropor krümelt grässlich, wenn das Messer, mit dem man es schneidet, nicht superscharf ist, aber es ist nunmal erheblich billiger als das fraglos bessere Styrodur. Sei's drum, es gibt ja Staubsauger.

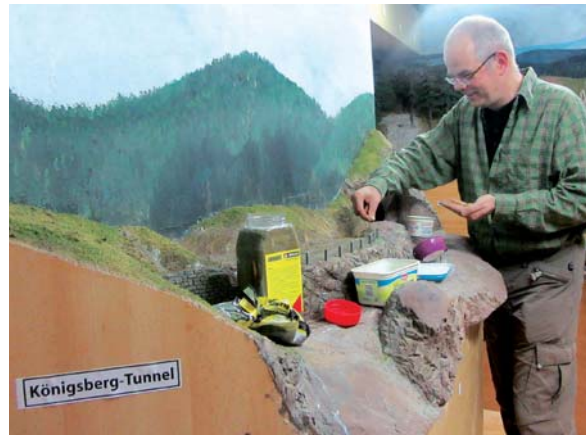
Wenn ich gerade Grundplatte sagte, dann meine ich damit nicht die berühmte Anlagenplatte, die so groß ist wie die ganze Anlage. Größere Platten installiere ich nur, wo ausgedehnte plane Flächen benötigt werden, also hauptsächlich in den Stationsbereichen oder Siedlungen.

Blieben wir noch ein wenig beim Gips. (Ich meine immer Füllspachtel, wenn ich Gips sage.) Daraus kann man wesentlich mehr gestalten als die grobe Geländeform, zum Beispiel Bruchsteinmauern, Tunnelportale, Felspartien. Das alles genau zu beschreiben, dafür fehlt der Platz. Hier mögen die Bilder auf dieser und der Vorseite für sich sprechen.



Ganz links: OOK bei einer weiteren typischen Tätigkeit: mit der Reißnadel Mauersteinfugen ritzen um Bruchsteinmauern zu erzeugen. Davon braucht es bei einer Landschaft mit starkem Relief viele.

Links: Die Pferde-äh Kulissenmalerin ist wieder da und erzeugt in ihrer unvergleichlichen Art Wald über der Königsbergkurve, das ist die gleiche Stelle wie in der zweiten Abbildung auf der Vorseite. Hier soll innerhalb des Gleisbogens eine Forstszene entstehen mit Holzabfuhrstraße und Waldstück.



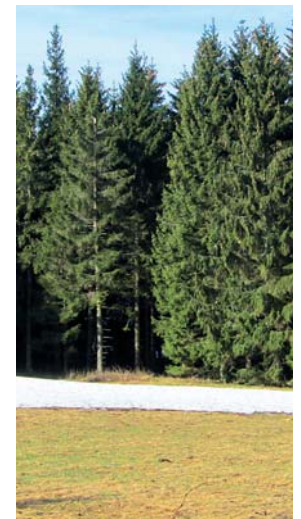
Michael begrünt dieses von der Form her nun fertige Landschaftsstück. Seine Geste sieht verdächtig nach „typischer Handbewegung“ bei Robert Lemkes heiterem Beruferaten seligen Angedenkens aus.

Sie lebe hoch ...

Die relativ kleine Erhebung, deren Entstehen in den Abbildungen rechts oben gezeigt wird, ist relativ untypisch für die BAE. Hier herrschen eher Bergmassive vor, die die Trassen um fast einen Meter überragen und deren Kuppen zwei Meter über Fußboden überschreiten können. Da gibt es große Flächen zu gestalten. Wenn man die gleich aufforstet wollte, müsste man steinreich, besser gesagt fichtenreich sein.

Grüner Schaum auf braunem Grund

Fichtenreich kann man erst nach und nach werden, durch Kauf oder Selbstbau von Fichten. Das heißt, zunächst gibt es große unbewaldete Flächen, der Wald ist auf der Kulisse. Allein diese Flächen mit einer Grundbegrünung zu versehen, ist ein Stück Arbeit, wenn auch eine, die Genugtuung verschafft. Nach einer Grundierung mit leicht verdünnter brauner Abtönfarbe wird grün beflocht. Das heißt, es kommen keine Grasfasern zum Einsatz, sondern zumeist das feine Streumaterial von Woodland's Scenics und deren inländischen Nachahmern. Grasfasern sind gar nicht nötig, denn im Vorfrühling im Harz ist das Gras so kurz, dass man aus zehn Metern Entfernung keine Halme mehr sieht.



Diese Randfichten können nicht singen und stehen auch nicht in Sachsen, sondern in Harz. Der Wald dahinter ist tiefschwarz. Hier geht es aber zunächst um die Wiese davor: Sieht man hier Gras halme? Eben.

Auch zur Gestaltung dieses typischen Harzer Waldbodens braucht man keine Fasern, denn aus einer Entfernung von 15 m (im Modell 33 cm) erkennt man keine Halme mehr.



Andererseits stelle ich keine reinen Wiesenflächen dar, sondern das meiste davon soll nach und nach letztendlich Waldboden werden, der mit allerlei Moosen und Bodendeckern überzogen ist. Das lässt sich mit den erwähnten Schaumflocken in diversen Grünschattierungen und Flockengrößen recht überzeugend nachbilden. Hier und da ein hoher Grasbüschel wird aus alten Pinselborsten geformt. Beim Anblick der Abbildung unten wird

es so manchem Modellbahner in den Fingern jucken: Mann, was könnte man da nicht alles an Hinguckern einbringen! Könnte da nicht noch irgendwo eine kleine Datsche hin oder zumindest ein Jäger-Hochsitz? Nein? Nicht? O. K., dann aber doch wenigstens ein paar Wanderer oder so. Irgendwie muss die Szene doch zum Leben erweckt werden. Ja, so haben wir es eingeleitet bekommen. Aber erinnern wir uns doch noch einmal an das, was ich anfangs sagte: Wir wollen unseren Zug über längere Strecken durch Gegend fahren lassen, nichts als Gegend. Und genau das kann er hier, wenn er Meter um Meter diesen hinguckerlosen Bergrücken umrundet und wir den Eindruck bekommen, er sei richtig weit gefahren.

Die Abbildung auf der nächsten Seite oben bringt uns aber auf eine andere Idee, was man hier noch einbringen könnte: Totholz. Jede Menge runtergefallene Äste, Stammreste aus Windbruch, alte Baumstümpfe, je nach Gegend auch kleine, mittlere oder große Steine. Da kann sich ein Detailfetschist endlos austoben. Ob das „liebvolle Details“ wären, sei einmal dahingestellt, korrekte authentische Details auf jeden Fall.

Nicht kleckern, klotzen!

Auf Anlagenfotos sieht man oft relativ gleichmäßig verteilte Bäume. Das muss nicht falsch sein, gibt's ja. Nur, wenn man eine Anlage im Waldgebirge dar-

Ein einsamer Schienenstrang, sonst nur „Gegend“. Über vier Meter lang und neunzig Zentimeter hoch ist dieser Bergrücken, der sich vom Achtermannstor (ganz links) bis zum Steinbruch Königskopf (gleich hinterm rechten Bildrand) erstreckt. Entweder muss das alles aufgeforstet oder aber als Kahlschlag mit hundert Baumstümpfen gestaltet werden.





stellen will, geht es so nicht. Wie man große, für eine Anlage im 0-Maßstab geeignete Fichten herstellt, beschreibe ich weiter unten. Wichtiger in diesem Zusammenhang ist, wie man Wald erzeugt, wenn man die Anlage – mangels Masse – nicht einfach mit Bäumen vollballern kann. Kurzfassung der Problemlösung: Man konzentriert die Bäume, die man hat, auf wenige Stellen.

Bei der BAE sind zur Zeit der Abfassung dieses Kapitels (12/2015) knapp 400 Bäume implantiert, davon 345 Fichten unterschiedlicher Provenienz. Diese gewiss nicht geringe Zahl von Bäumen bedeckt geschätzt 5% der vorhandenen Landschaftsfläche, eher weniger. Anders ausgedrückt: Fünftausend Bäume ließen sich ohne Weiteres unterbringen.

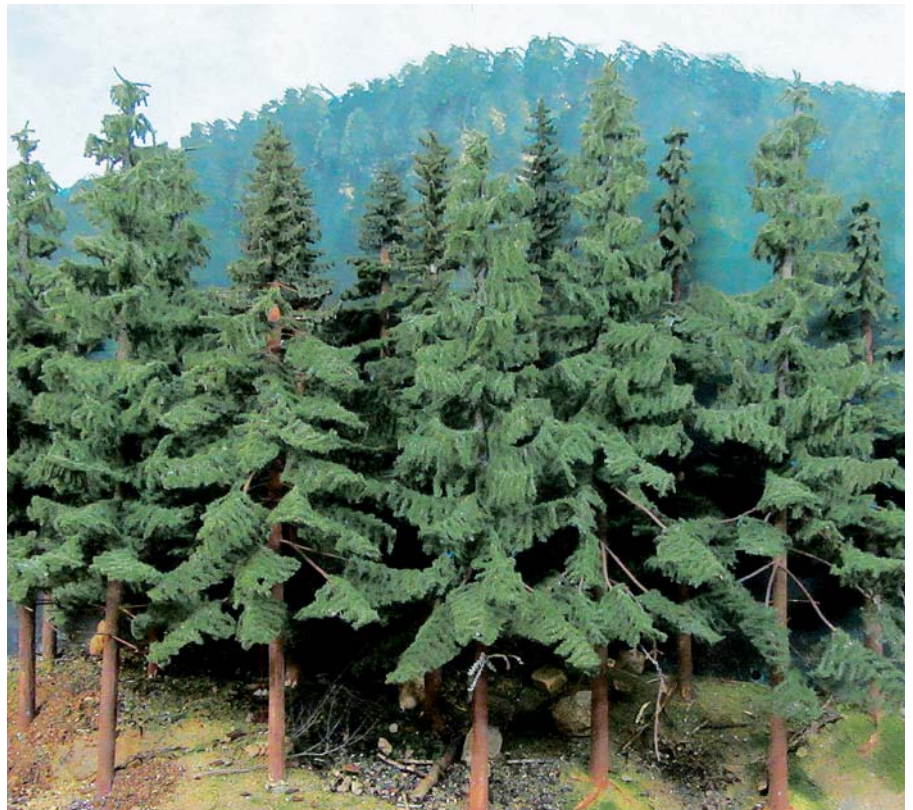
Nun, diese fünftausend Bäume wird es nie geben, das strebe ich auch gar nicht an.

Nicht klotzen, massieren!

Dazu braucht es keine Masseurin. Gemeint ist das enge Anhäufen einer gewissen Anzahl Bäume auf relativ kleiner Fläche wie zum Beispiel in dem rechts oben sichtbaren Königswäldchen. Auch wenn man natürlich bei genauem Hinschauen leicht erkennen kann, dass der Wald *fake* ist, hat man, wenn man dem fahrenden Zug folgt, den Eindruck, dass er an einem tiefen Wald entlangfährt. Darum geht's.

Um diesen Effekt zu erreichen, ist es wichtig, die Bäume so dicht zu setzen, dass sie zu einer grünen Masse verschwimmen und nur noch unter Schwierigkeiten zu zählen sind. Und man muss, wenn man in den Wald hinein sieht, ins Dunkle schauen. Da hilft es, wenn man an der betreffenden Stelle die Kulisse schwärzt, aber natürlich erst unterhalb des Bereiches, den man zwischen den Wipfeln sehen kann. Soviel also zum Thema Walderzeugung, wenn man nicht genug Bäume hat.

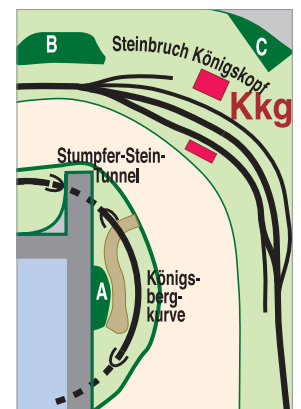
Noch mehr Tiefe kann man suggerieren, wenn man die Bäume vor einen schwarzen Klotz setzt, auf dem man den „Wald“ nur mit Baumspitzen (oder halt sehr kleinen Bäumen) fortsetzt. So habe ich das bei der BAE II bei der Bewaldung des Schlufter Butterberges gemacht und bei der BAE III bei dem Dreieckswäldchen oberhalb des Steinbruches Königskopf (Fläche C in der Grafik am rechten Rand). Schwarz muss der Klotz sein, wirklich tiefschwarz,



Das ist das Dreieck C in der Grafik rechts, ein Klotz aus Styropor, direkt an der Hintergrundkulisse, der mal ein Waldstück werden soll. Die Vorderseite wird auch noch tiefschwarz gestrichen. Die Oberfläche darf nach hinten leicht ansteigen. Obendrauf kommen dann kleine Fichten aus der Massenproduktion von NOCH. Die völlig unrealistischen Baumspitzen werden am Ende kaum auffallen.



Gerade mal 18 Fichten sind hier auf 50 Zentimeter Breite (1:45!) vor der Kulisse zusammengedrängt, um einen Waldausläufer zu suggerieren. Dieser befindet sich auf dem Geländestück hinter der Königskurve, dessen Entstehen auf den Bildern S. 240/241 dokumentiert ist. In der Abb. unten ist es der dunkelgrüne Fleck A.



„Noch“ faker als fake. Gerade mal zwei Reihen hoher Fichten verdecken die Sicht auf den Styroporklotz mit den aufgesteckten kleinen Noch-Fichten.



Dieses Bild mit dem tiiiiefen Wald (gerade mal 10 cm) am Schlufte Butterberg der BAE II führt uns gleich zum nächsten Thema, dem Goldenen Fell des Harzes.





Im Herbst wird das Reitgras, das die kahlen Flächen des Oberharzes bedeckt, goldgelb und wogt attraktiv im Winde. Wer den Harz im Herbst nachstellen will, hat also mit Webpelz entsprechender Farbe relativ leichtes Spiel. Auf der BAE jedoch ist nicht Herbst.

damit er nachher praktisch unsichtbar ist. In die nach hinten leicht ansteigende Oberfläche werden dann kleine preiswerte Bäume (Stecktannen) eingesetzt. Flaschenbürstenbäume sollten es aber dennoch nicht sein, die gehören auf keine Anlage. Sorry, meine Meinung.

Die erste Baumreihe vor dem Klotz darf auch noch aus der preiswerten Massenproduktion sein. Bei den vordersten ein bis zwei Reihen sollte man jedoch keine Kompromisse mehr machen. Das Beste ist hier gerade gut genug. Und die besten Fichten für Baugröße 0 gibt es meines Erachtens von Manfred Grünig in Unterschleißheim, zumal wenn man sie noch ein wenig aufbrezelt. Was ich damit meine, darüber später mehr.

Das „Goldene Fell“ des Harzes

Nun sieht der Fichtenwald im Harz nicht erkennbar anders aus als im zackeligen Sauerland. Insofern ist er nur beschränkt identitätsstiftend. Bedeutender ist da schon das Reitgras, das es zwar auch anderswo gibt, das jedoch im Harz nach meiner persönlichen Einschätzung in einer besonders typischen Form und Menge auftritt. Und das daher auf die Anlage muss. Nur ist es leider noch viel schwieriger überzeugend nachzustellen als Fichtenwald.

Natürlich habe ich da unter anderem auch mit käuflichen Grasfasern experimentiert, die es auch in entsprechender Länge gibt. Alle haben sie einen gemeinsamen Nachteil: sie sind gerade und starr, biegen sich auf die kurze Länge nicht. Genau das ist aber erforderlich, um den im nebenstehenden Bild gezeigten Effekt zu erreichen: lange weiche Halme, die sich dem Untergrund in der Form anpassen. Auch dürfen sie nicht kreuz und quer herumliegen oder stehe sondern sie müssen nach unten hängen. Schwierig, schwierig, schwierig.



Im Frühjahr nach dem Abschmelzen des Schnees wird das Gras wieder sichtbar und ist nun platt gedrückt und hat seine leuchtende Farbe verloren. Das ist jedoch die Jahreszeit, die auf der BAE-Anlage nachgestellt wird. Deshalb ist es wichtig, diese Erscheinungsform des Harzer Fells irgendwie hinzukriegen.

Die entscheidende Idee bekam ich im *Model Railroader*, wo jemand in einem Artikel die Nachbildung von Präriegras mittels Webpelz (*fake fur*) beschrieb. Sah ja toll aus, aber würde ich solches Material in diesem unserem Lande in der richtigen Farbe finden können? Das war noch zu Zeiten der BAE II, und der erste Bremer Stoffladen, den ich betrat, hatte das Material. Den genauen Preis erinnere ich nicht, aber keineswegs teuer.

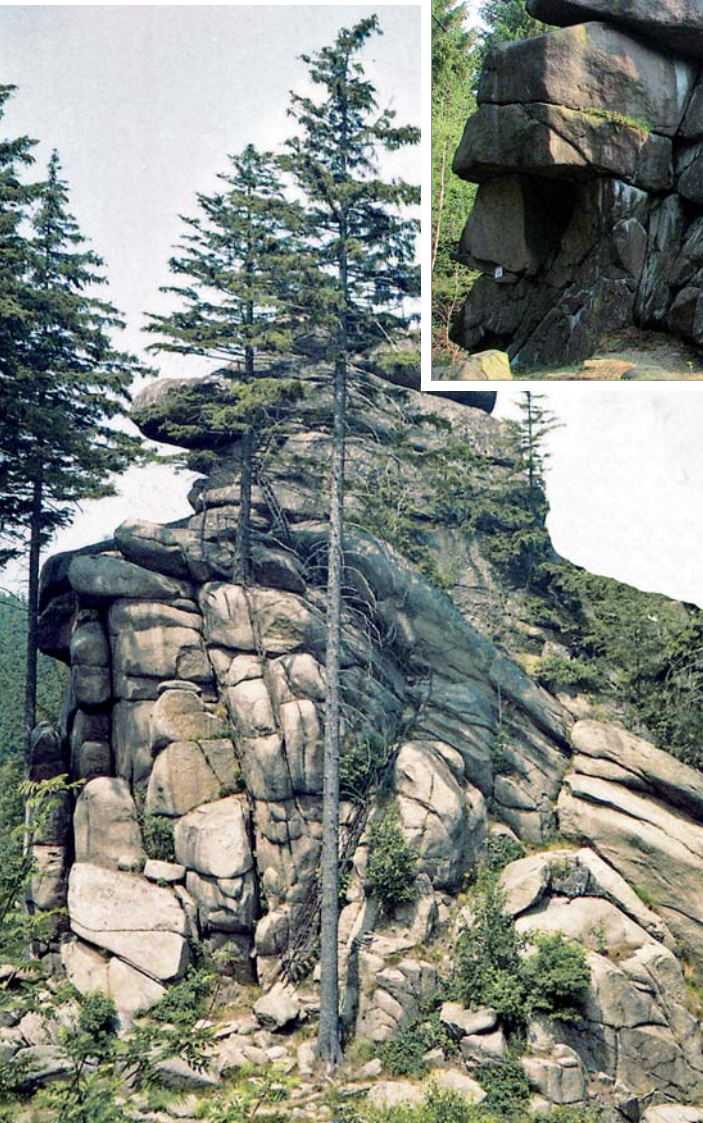
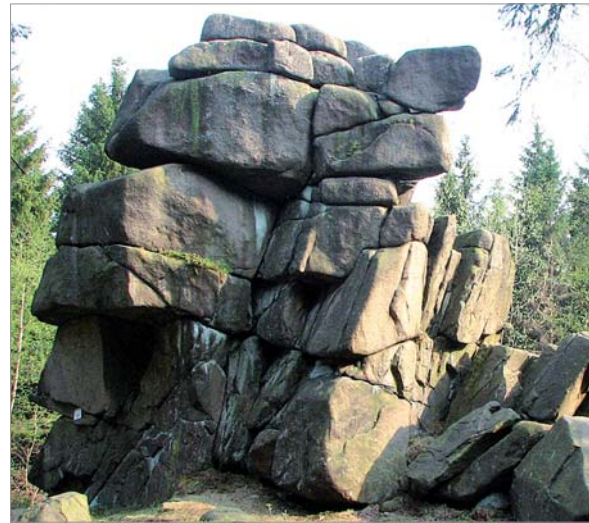
Eines konnte ich aber sofort feststellen: das herbstliche Goldgras wie in der Abbildung ganz oben würde ich daraus ohne Schwierigkeiten herstellen können, für das nachwinterlich darniederliegende Gras war die Farbe jedoch zu intensiv.

Einmal effilieren bitte

Ein anderes Problem war und ist die enorme Faserdichte des Webpelzes. Bei normaler Betrachtung sieht man da keine einzelnen Halme sondern halt nur Fell. Also muss es ausgedünnt werden, effiliert, wie der Friseur sagt. Das versuchte ich mit einer kleinen Hautschere, später dann mit einem Skalpell, beides mühsam, aber mir ist noch keine bessere Methode eingefallen. Wenn man den Webpelz in trockenem Zustand effiliert, ist unbedingt ein Mundschutz zu tragen, denn die feinen Härchen fliegen unsichtbar herum wie Katzenhaare und gehen in die Lunge. Besser ist es, das Material gut feucht zu machen, dann kann man die losen Fasern mit einem feinen Kamm herausstreifen, ohne dass sie herumfliegen.

Die Ergebnisse, die ich hier präsentiere, sind noch nicht der Weisheit letzter Schluss. Da fällt mir (oder jemand anderem) sicher noch etwas Besseres ein; man achte in der Fachpresse auf Updates..

Die so genannte Hexenküche oberhalb des Okertals (siehe Harzkarte auf dem vorderen Vorsatzblatt) ist ein markantes Beispiele der harztypischen so genannten Wollsackverwitterung.



Der Ottofelsen zwischen Hohenkamm und Steinerne Renne wurde nicht nach OOK benannt, wie man denken könnte, sondern nach dem Fürsten Otto zu Stolberg-Wernigerode. Meinetwegen. Mit 36 m Höhe ist er ein imposanter Turm von „Wollsäcken“ aus Granit.

„A messy job“ nennen die amerikanischen Modellbahner das freihändige Arbeiten mit Gips. Entsprechend sieht es bei der Formung der Teufelstürme für die BAE II auf diesem Werkstisch aus. Ein Foto des Ottofelsens stand Modell.

Gestapelte Säcke als Landschafts-Ident-Element

Der Harz ist ein uraltes Gebirge, zehnmal so alt wie die Alpen, und all die schroffen Zacken, die das Profil des alpinen Faltengebirges ausmachen, sind im Harz im Laufe mehrerer hundert Millionen Jahre von der Erosion abgetragen, verrundet und „eingeebnet“ worden, sodass wir den Harz heute mit einem sanft gewellten Profil kennen, wie wir es beispielsweise auf dem Titelbild dieses Kapitels gesehen haben. Dennoch sind bei dieser Erosion hier und da Felstürme stehen geblieben, die vor der Freilegung unterirdisch zu besonderen Formen, die Baumwollsäcken ähneln, erodiert waren. Dieses Phänomen gibt es natürlich nicht nur im Harz. Die Externsteine im Teutoburger Wald gehören dazu oder die Greifensteine im Erzgebirge. Die bekanntesten Vertreter der Wollsackverwitterungstürme im Harz sind der Ottofelsen sowie die Feuersteine und die Schnarcherklippen bei Schierke.



Wenn man diese O-Wagenladung mit Säcken voller Wolle sieht, die der Triebwagen der Aachener Straßenbahn in die Wollwäscherei drückt, dann versteht man problemlos die Bezeichnung Wollsackverwitterung. Foto Slg. Bimmermann



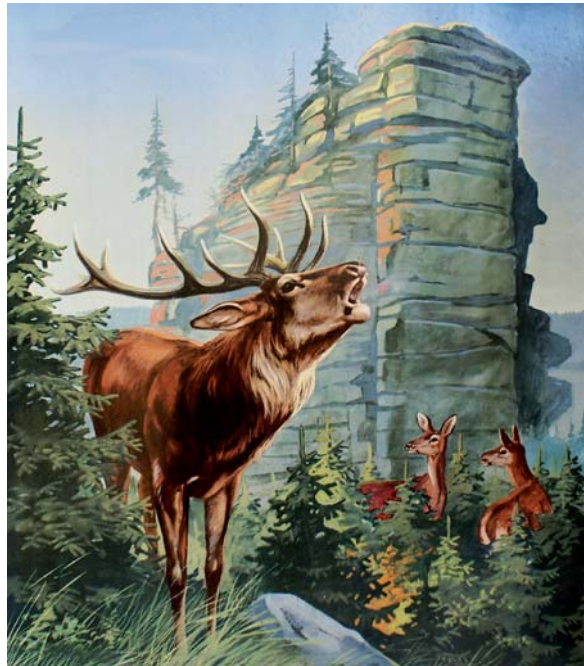
Ohne solche Zeugen der Wollsackverwitterung würde der BAE etwas Wichtiges an Harz-Identität fehlen. Daher machte ich mich schon bei der BAE II daran, so etwas nachzustellen. Einen in der Größe passenden Holzklotz umtackerte ich mit Drahtgewebe und trug dann ringsum reichlich zäh angemachten Füllspachtel auf. Bei diesem Vorgang und beim nachfolgenden Modellieren der erstarrten Gipsmasse hatte ich immer ein Foto des Ottofelsens vor Augen, das mir als Orientierung für die prinzipielle Formgebung diente, ohne dass ich anstrebte, genau die gleichen Formen herzustellen.

Meine Werkzeuge waren Cuttermesser mit großen und kleinen Abbrechklingen, gelegentlich auch ein alter Schraubenzieher sowie eine Reißnadel. Wie genau nun aus der erstarrten Gipsmasse Wollsäcke werden, kann nicht beschrieben werden. Da hilft nur ausprobieren und üben. Wenn ein Stück nichts geworden ist, kann man leicht nochmals Füllspachtelmasse auftragen und erneut schnitzen, schaben und ritzen. Und eventuell auch ein drittes Mal.

Und letztendlich gilt auch hier das, was immer beim Modellbau gilt: Das, was man nachgestalten will, muss man intensiv studiert haben. Wie oft habe ich vor dieser oder jener Wollsackformation gestanden oder bin um sie herumgeschlichen, um die Gesetzmäßigkeit ihrer Formen zu studieren. Und ich fotografiere dabei auf zweierlei Weise: einmal natürlich mit der Digitalkamera, zum anderen aber auch direkt durchs Auge ins Hirn.

Das kann man nicht in Worte fassen. Jeder, der das erzeugen will, muss seine eigenen Lehr- und Wanderjahre machen. Und das gilt, wie gesagt, für alle Aspekte des Modellbaus, speziell der Landschaftsgestaltung, zum Beispiel auch bei der Gestaltung von Felspartien.

Fels tritt aber auch dort zu Tage, wo durch das tiefe Einschneiden von Flusstälern im Laufe der Erd-



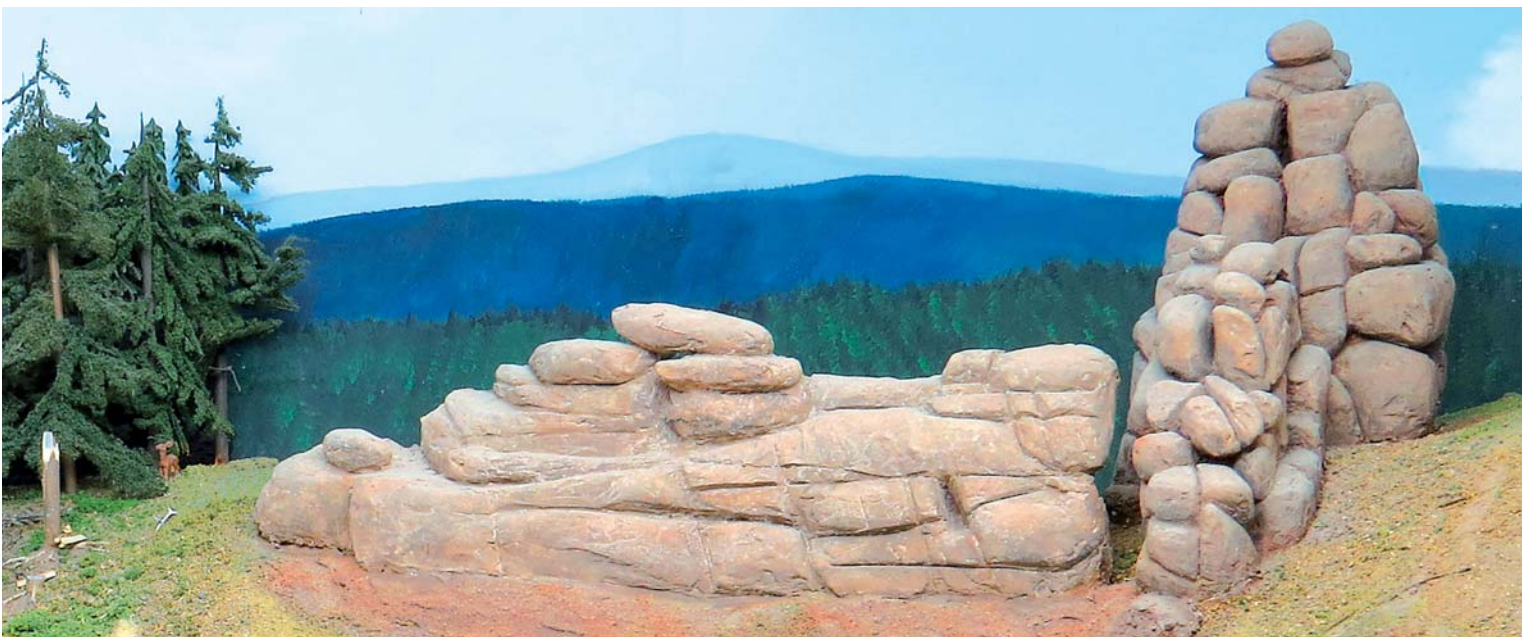
Einer der beiden Türme der Schierker Feuersteine auf einer Werbung für den Schierker Feuerstein-Likör aus den 30er-Jahren. Der höhere Turm ist 23 m hoch.

geschichte hohe, fast senkrechte Wände entstanden sind, etwa im Bodetal im Nordostharz oder im Bereich der BAE beim Tal der Oder (Hahnenkleeklippen) oder dem der Kalten Bode zwischen Schierke und Elend (Elendstal).

Felswände und Steilkanten

Die dritte Ursache für das Zutagetreten von Fels ist der Bau von Verkehrswegen durch den Menschen, speziell auch bei der Trassierung von Eisenbahnen. Dabei wurde häufig der Berg angeschnitten und es entstanden Steilkanten wie an der B 27 im Bereich der Odertalsperre (s. Bild S. 248 oben).

Die Schlufter Feuersteine von der BAE II (vgl. S. 73) sind als Teufelstürme auf der BAE III angekommen und haben Gesellschaft durch die Hexenmauer erhalten, die einer Formation auf dem Brockengipfel nachempfunden ist.



Beim Bau von Verkehrswegen werden Berge angeschnitten. Wenn das Gestein standfest ist, bleiben mehr oder weniger lotrechte Felswände sichtbar, wie hier an der B 27 an der Odertalsperre; wenn nicht, müssen sie durch Mauern in Schach gehalten werden.



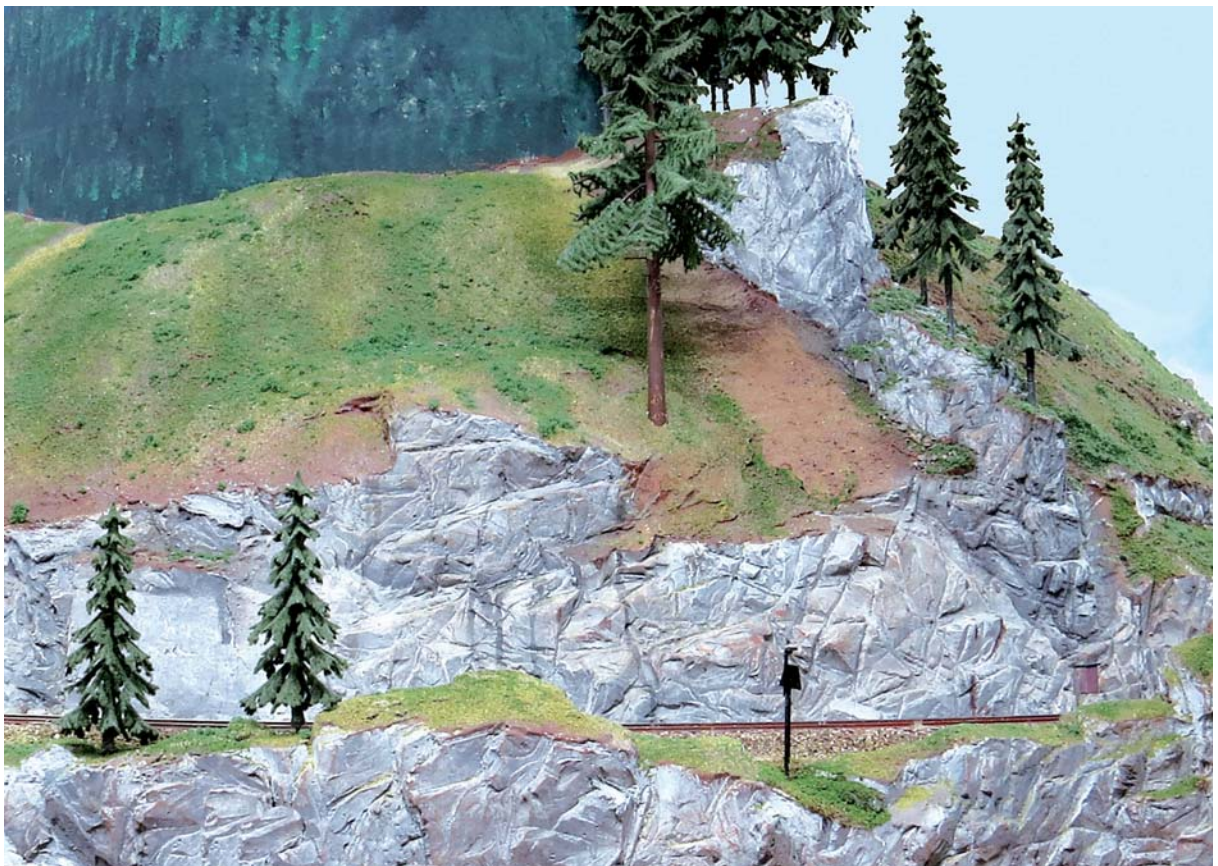
Tief eingeschnittene Täler gibt es bei der BAE nicht, sie wären auch schwer darstellbar, wohl aber felsige Steilkanten in großer Zahl wie die am Achtermannstor unten.

Der unterschiedliche Farbton zwischen den beiden Abbildungen oben und rechts sollte nicht stören. Der Harz ist ein geologisch ungeheuer vielfältiges Gebirge, das selbst Fachleute immer wieder durch die umfangreiche Palette an Gesteinen und Farben überrascht. Es gibt fast weißes, grünliches, hell- und dunkelgraues, bräunliches und rötliches Gestein in allen Abschattierungen. Ein Blick auf diverse Abbildungen im Kapitel über den Steinbruch Königskopf zeigt beispielsweise rötlichen Hornfels, wie er am Wurmberg und halt am Königskopf vorkommt.



ganz rechts: Auf der Fahrt von Harzgerode nach Alexisbad kommt die 1'E1'-Neubaulok mit ihrem Zug an einer Felskante vorbei, die durch Herausspungen der Trasse entstanden ist.

Als Fortsetzung der Szenerie von Seite 250 unten nach links sehen wir hier die Felspartien des Achtermannstors, die im oberen Teil durch Erosion, im unteren durch den Bahnbau entstanden sind.





Das beim Bau des Tunnels durch den Stumpfen Stein gebrochene Material wurde zwar für das Tunnelportal, nicht jedoch für die benachbarte Götterkentalbrücke verwendet, warum auch immer. Drei Fichten mussten zugunsten des Fotostandpunktes gefällt werden.

Sonderthema Schotter



Am Ortsrand von Braunlage hat die Warme Bode eine ruhige Stelle, wo sich das feine mitgeführte Material, das vom Fuße des Wurmbergs stammt, absetzt. Hier schaufelte ich es in einen unten durchlöchernten Eimer, aus dem das Wasser abfließen kann, und lege es dann auf dem Balkon der Ferienwohnung in St. Andreasberg (daher der Name Braunlage-Andreasberger Eisenbahn!) zum Trocknen aus. Das kann einige Tage dauern. Ab und zu umschauflern beschleunigt den Vorgang.



Zuhause wird das Material dann im Backofen (Umluft) auf 200° erhitzt (bei geöffneter Ofentür abkühlen lassen) und kann anschließend mit einem Sortiment von Sieben nach Korngrößen getrennt werden. Etwa die Hälfte des geernteten Materials wird so zu Bahnschotter, Feinschotter und Split sowie zu Grobschotter für die automatische Verladung im Schotterwerk, der Rest geht bei der nächsten Reise zurück in den Harz.



Da das Rohmaterial für den BAE-Schotter praktisch an der gleichen Stelle geerntet wird wie früher der SHE-Schotter, hat er auch genau dessen originale Farbzusammenstellung. Der Schotter wird trocken eingebracht und mit einem weichen Borstenpinsel verteilt (Der Vorgang ähnelt dem des Stopfens beim Original.), anschließend mit entspanntem Wasser gut feucht gesprüht. Schließlich wird verdünnter, nicht wasserfester Weißleim mit einer Pipette aufgeträufelt. Nach 24 Stunden ist der Schotter fest.

Et jrünt so jrün ...

So sang Eliza Doolittle in der deutschen Fassung von My Fair Lady, und Professor Higgins arbeitete verzweifelt daran, ihr das korrekte „Es grünt so grün...“ beizubringen. Wir haben es leichter, denn eine kleine Ein-Mann-Firma namens Grünig (nomen es omen) liefert uns das Material zur kreativen Herstellung von großen und auch sehr großen Fichten.



Eine Fichte von Noch (ganz links) und drei von Busch, Höhe von links nach rechts 25, 12, 20 und 17,5 cm. Die Wedel der Busch-Fichten sind fein detailliert und formrichtig, aber zumindest für H0 zu wenig volumig und zu einheitlich. Bei der Noch-Fichte ist das besser, jedoch ist die Spitze des Baumes irgendwie falsch und die unteren Wedel stehen zu sehr nach oben. Bei beiden Fabriken führen Versuche, die Wedel nach unten oder oben zu verbiegen, leicht zu Brüchen.

Das Thema Bäumebau kommt in schöner Regelmäßigkeit in Artikeln in der Modellbahn-Fachpresse. Das deutet nicht nur auf die Bedeutsamkeit des Themas hin, sondern auch darauf, dass es immer neue Ideen gibt, wie man es noch besser machen kann. Und auch die Industrie arbeitet ständig daran, wie man *Busch* und Bäume *Noch* naturgetreuer herstellen kann.

Bei den Laubbäumen und Büschen erinnern wir uns alle noch an die Zeit, als die Verwendung von Islandmoos das anerkannte Nonplusultra des Bäumebaus war. Das ist lange passé, jetzt gibt es immer besseres Flockenmaterial, und wieviele Äste und Zweige ein Baum haben soll, kann der Modellbahner selber bestimmen. Inzwischen weiß jeder, wie das geht.

Die BAE spielt im Mittelgebirge, genauer gesagt im Harz – wem sag ich das. Da gibt es zwar auch

Laubbäume, aber das Bild des Harzes wird (noch) durch die flächendeckenden Fichten-Monokulturen geprägt. Und bei Fichten sieht die Lage auf dem Modellsektor doch erheblich anders aus. Noch immer sieht man auf Anlagenbildern, gleich in welchem Maßstab, massenweise die so genannten Flaschenbürstentannen. Die sind sehr preiswert und auch leicht noch preiswerter selber herzustellen. Nur mit einer richtigen Fichte haben sie so viel Ähnlichkeit wie ein Falscher Hase mit einem richtigen. Das liegt daran, dass die Äste richtiger Fichten fächerartige Wedel haben, weil die Zweige rechtwinklig von den Ästen abgehen. Die fehlen den Bürstenbäumen total. Auf meine Anlage kommen solche Bürstenbäume so gut wie gar nicht, allenfalls in der dritten Reihe hinter „gescheiterten“ Modellfichten.

Ich will aber nicht verschweigen, dass es auch passable und sogar ganz gute Modellfichten zu kaufen gibt, wobei die Firmen Noch und Busch die Hauptlieferanten sind. Sie haben Fichten mit richtigen Wedeln entwickelt, wobei sie allerdings völlig unterschiedlicher Auffassung darüber sind, wie eine richtige Fichte auszusehen hat. Sie stellen diese Koniferen in diversen Größen her. Und jetzt kommt der Knackpunkt.

Size matters (Größe ist wichtig) – auch im Wald

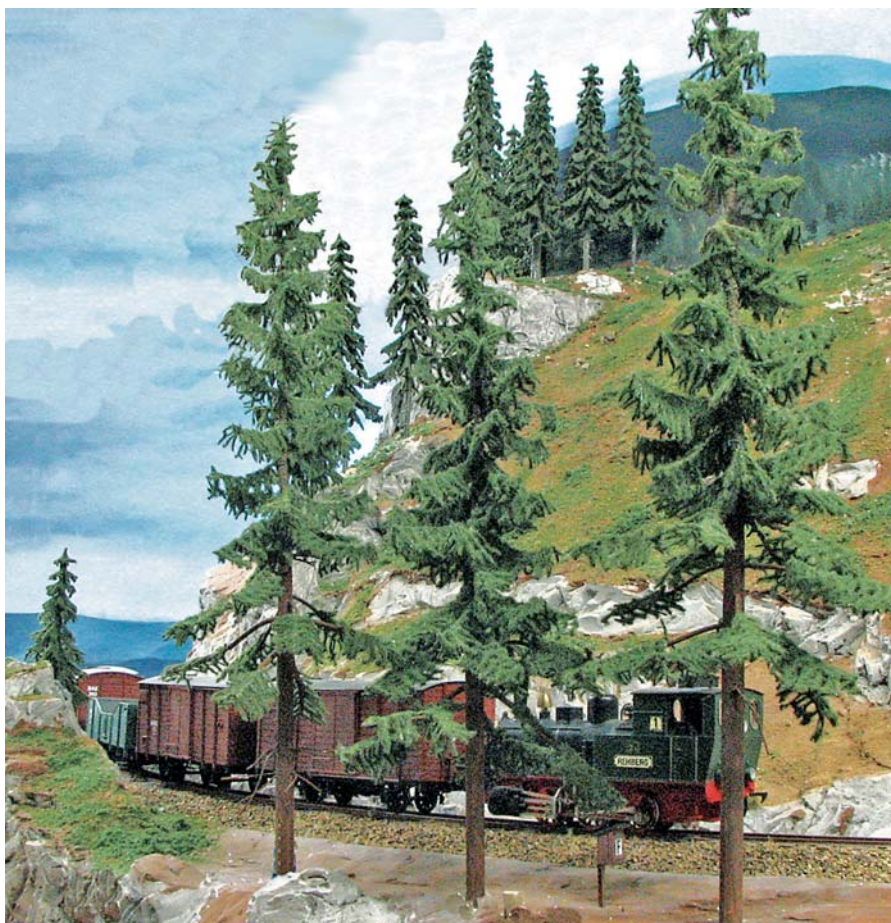
Ein durchschnittliche Fichte im Harzwald wird so ca. 30 - 40 m hoch, in Einzelfällen auch mehr. Das wäre in H0 34 bis 36cm, im O-Maßstab in etwa das Doppelte. Die höchsten Fichten bei Noch erreichen aber gerade mal 25 cm, bei Busch 19,5cm, das wäre umgerechnet in H0 22 beziehungsweise 17,5 m. Damit ist also kein Staat zu machen, schon gar nicht in O, wo sie nur 9 – 10 m hoch wären. Das reicht allenfalls für den Weihnachtsbaum auf dem Marktplatz. Die Hochstammfichte von Busch aus dem ersten Bild ergibt in Baugröße Z ein wunderbares 38,4m hohes Prachtexemplar von Fichte. Im Maßstäben >N wirkt sie doch recht mickrig.

Weiter kommt man mit den Fichtenbausätzen von Silhouette, die aber in einer ganz anderen Preislige spielen. Ja, da kann man schon mal zu 40 bis 60 cm hohen Exemplaren kommen, mit 50 bis 160 € ist man dabei.

Das macht eigentlich nichts, wenn man nur ein Diorama baut und dafür zwei richtige Superbäume benötigt. Anders ist es mit einer größeren Anlage, auf der hundert Bäume ganz unauffällig im Wald verschwinden. Da wird dieser Weg für Otto Normalmodellbahner unfinanzierbar.

Unser Auge ist Betrug gewöhnt

Können Sie sich vorstellen, auf einer H0-Anlage eine 45cm hohe Fichte aufzustellen? Wohl kaum. Die Frage ist auch zu stellen, ob das überhaupt sinnvoll wäre. Unsere Anlagen sind ausnahmslos in der Länge gestaucht, das weiß jeder. Eine fünf



Auf der 0m-BAE rumpelt hier ein Güterzug durch das Achtermannstor und dann hinter großen Fichten vorbei. Groß ist hier nicht relativ, sondern absolut: 40 cm Höhe erreicht die Fichte rechts im Vordergrund, auch im O-Maßstab ein stattliches Maß. Zu kaufen gibt es da nichts Passendes. Die ca. 20 cm hohen Noch-Fichten an der Hintergrundkulisse sind ca. 70 cm von der Anlagenkante entfernt und ergeben eine perspektivische Tiefenwirkung.

Kilometer lange Strecke zwischen zwei Bahnhöfen, was ja nicht viel ist, müsste in H0 57,5m lang sein, in der Praxis erreicht sie mit einigem Glück ein Zehntel davon. Die Bahnhöfe sind etwas weniger verkürzt, aber immer noch deutlich, und wir müssen jede Menge Tricks aufbieten, unser Auge zu beschummeln, um die Strecken und Bahnhöfe länger wirken zu lassen, als sie sind.

Das Aufstellen einer 45 cm hohen Fichte würde diese Bemühungen zum Scheitern verurteilen. Grundsätzlich gilt, dass jede Betonung der Höhe die Anlage und ihre Strecken kürzer wirken lässt. Da unser Auge derartige Schummeleien gewöhnt ist, weil wir es dazu erzogen haben, nimmt es einen 30 bis 35 cm hohen Baum als „ziemlich hoch“ wahr.

Zum Vergleich: Ein Hochspannungsmast für eine 220-kV-Leitung, der in natura in etwa genauso hoch ist wie eine ausgewachsene Fichte, nämlich ca. 40 m, ist als H0-Modell von Märklin 24 cm hoch, umgerechnet also 21 m.

Während man zu kleine Hochspannungsmasten auf der Anlage einfach weglassen kann, ohne dass etwas Wesentliches fehlt, geht das bei Bäumen nicht. Bäume müssen sein, wenn man nicht gerade die schweizerische Jungfraubahn als Vorbild hat.

Ich stelle mal die Behauptung auf, dass wir um ca. 50% verkürzte Bäume als zu klein empfinden,

So aufwendig baute Herr Meyer seine Fichten: An die Äste aus starkem Draht wurden die Zweige aus dünnerem Draht einzeln angelötet, die „Nadeln“ dann mit „Foliage“ aufgebracht. Typisch für seine Produkte waren die weit-schweifenden geschwungenen Wedel. Jeder Baum war ein Unikat. Und hatte seinen Preis.



Das Wäldchen über dem Steinbruch Königskopf besteht noch vollständig aus Fichten à la Meyer. Auf S. 251 steht, wie aus wenigen Meyer-Fichten ein Wald mit Tiefenwirkung entstanden ist.



korrekt maximal hohe jedoch als zu hoch. Bäume die etwa um 25-30 % in der Höhe gestaucht sind, empfinden wir als richtig. Das gilt zumindest für Maßstäbe $\leq H_0$. In größeren Maßstäben, also ab 0, sieht die Sache schon wieder anders aus. Den Beweis liefert das Bild auf der Vorseite. Die größte Fichte dort ist 40cm hoch, was wie wir gesehen haben, in H_0 ein recht ordentlicher maßstäblich hoher Baum wäre. Da die Anlage aber in 1:45 ausgeführt ist, sind die Fichten dort also um 50% gekürzt – und wirken immer noch mächtig. Womit meine eben aufgestellte Theorie zwar nicht grundfalsch ist, aber doch ein paar Zusätze benötigt.

Woher nehmen und nicht stehlen?

Na, stehlen wollen wir sowieso nicht, aber zu kaufen gibt es solche 40+ cm großen Fichten jedenfalls nicht. (Flaschenbürstenbäume zählen nicht.) Also selber bauen. Ich bin bei weitem nicht der erste, der sich diesem Problem widmet, da ist schon so manche Idee geboren, umgesetzt, publiziert – und überholt worden.

Als ich in Bremen mit dem Bau der BAE II begann, stand ich natürlich auch schon vor diesem Problem und suchte nach passenden großen Fichten. Und wo fand ich sie? In der MIBA.

Fichten à la Meyer

Nicht als Bauartikel, sondern einfach als Hintergrund auf irgendeinem Anlagenbild. Sie waren gar

nicht Gegenstand des Artikels, aber ich hatte halt ein wachsames Auge, was Modellfichten betrifft. Jedenfalls gab es bei mir den Boah-äy-Effekt: Das isses! Die Redaktion war so nett, mir die Adresse des Erbauers mitzuteilen, das war ein Herr Meyer aus Oldenburg, also bei mir gleich um die Ecke. Herr Meyer war damals bei der Bundeswehr und nutzte die langweiligen Nachtwachen – na, wozu? – zum Bau großer Fichten natürlich.

Er war zwar durchaus bereit, auch für meine Anlage einige Exemplare herzustellen, aber seine Zeit war ihm lieb und teuer, die Fichten daher auch, weshalb ich davon auch keine Hundertschaft ordern konnte, nicht einmal eine halbe. Immerhin gibt es auf meiner jetzigen Anlage noch zwei „Meyer“-Wäldchen aus eben diesen Fichten. Da die neue Anlage im Hamm noch einiges größer war (und ist) als die in Bremen, stieg der Bedarf an Bäumen inschier Unermessliche. Mir war bald klar, dass ich Fichten à la Meyer in der benötigten Menge weder von Herrn Meyer persönlich beziehen noch selber herstellen konnte. Und nun?

Die Lösung war diesmal (noch) nicht in der MIBA, sondern im Internet und Miss Google half mir, sie zu finden: die Homepage des schon eingangs erwähnten Herrn Grünig – welch sinniger Name – im Süddeutschen. Was er da auf seiner Website zeigte, gefiel mir so sehr, dass ich eine Probestellung bestellte. Da mir seine großen Bäume um einiges zu teuer waren, orderte ich zunächst einmal einige Exemplare der 12- und der 25-cm-Klasse. Mal schauen, ob sich daraus etwas Größeres machen ließe.

Beim Auspacken der trickreich verpackten Bäume rief ich spontan: „Wow!“ Die waren ja noch toller als auf der Website. Es waren allesamt Mantelfichten, also mit den Wedeln bis zum Erdboden, und diese derart dicht gesetzt, wie ich es noch nie gesehen hatte, vielleicht sogar ein wenig zu dicht. Allerdings waren viele Äste, vermutlich durch den Verpackungsvorgang, verbogen und zerknautscht, sodass einige Richtarbeit nötig war, bis die Bäume ihre volle Pracht zeigten. Spontan kam mir die Idee, die 12-cm-Bäume nach unten zu verlängern und mit lockerer und breiter werdender Beastung zu versehen. Nur wie?

Aus kurz mach lang, mit chinesischer Hilfe

Die Chinesen wussten Rat. Sie hatten vorsorglich jede Menge Künstler-Borstenpinsel produziert und containerweise als Sortiment gebündelt nach Europa verschifft. Im 1-€-Shop gibt es diese Sortimente zwar nicht, etwas mehr als das Doppelte muss man schon springen lassen. Natürlich kann man diese Pinsel benutzen, um die Stämme der Bäume zu bemalen, aber so weit sind wir ja noch nicht. Man kann aber mit einem entschlossenen Handgriff, eventuell unter Zuhilfenahme einer Kombizange, die Borsten inklusive Halterung abziehen und behält den Stiel als Baumstamm.



Die Meyer'schen Fichten waren seinerzeit (ca. 1995) absolut das Beste, was man auf eine 1:45-Harzanlage stellen konnte.

Der Lack muss ab

Warum diese Stiele lackiert sind, weiß ich auch nicht, jedenfalls muss dieser Lack ab, damit andere Farbe hält. Wenn man diese Entlackung mit einer groben Raspel macht, entsteht so ganz nebenbei eine gewisse Rindenstruktur.

Das abgerundete Ende des Pinselgriffes wird abgesägt und dann wird von oben mittig in den Stab ein Loch gebohrt, in das der Steckdraht am Fuß der Grünig'schen Fichte stramm hinein passt. Etwas Sekundenkleber begeben, schon hat unsere Großfichte eine Spitze und ist so an die vierzig Zentimeter hoch. Auch nicht schlecht, oder?

Jetzt zeigt sich, dass diese Grünig'schen Mantelbäume bei einer Verwendung als Spitze einer Großfichte viel zu dicht beaset sind. Da kommt ein kleiner Seitenschneider hilfreich ins Spiel. Mit ihm knipst man unregelmäßig einzelne Ästchen (Wedel) heraus. Wenn man direkt am Stamm abschneidet, kann man den Wedel anschließend wiederverwenden, dazu gleich mehr.

Loch an Loch und hält doch

Jetzt sind die Löcher für die neuen Äste in den Stamm (ex Borstenpinsel) zu bohren, ein leichter Minidrill leistet da gute Dienste. Die Durchmesser der Bohrer richten sich nach dem der verwendeten Drähte, oben recht dünne, ab 0,8 mm Ø, weiter unten dickere mit Durchmessern bis zu 1,5 oder gar 1,7 mm. Praktisch ist es, wenn der Durchmesser des Bohrers immer ein Zehntel Millimeter größer ist als der des Drahtes.

Stets durch den Stamm durchbohren und die Drähte so lang schneiden, dass sie beidseits weit genug heraus hängen. Wie dicht man die Löcher setzt, ist ein Frage des Fleißes und der Geduld, je dichter, desto realistischer, das ist klar.

Wenn die Drähte fest sitzen, werden sie in einem Arbeitsgang mit dem Stamm mit brauner Abtönfarbe gestrichen, es sei denn, man hat gleich braun isolierten Draht genommen.

Ein kleines Problem sei nicht verschwiegen. In dem Bereich, in dem der senkrechte Dorn der Grünigfichte in den Holzstamm ragt, also ca. 10 - 12 mm weit, kann man den Stamm nicht durchbohren. Diesen Bereich unbeaset zu lassen ergäbe aber eine auffällige und unschöne Lücke. Aber es gibt eine Lösung: Manfred Grünig hat aus den feinen Drähten, aus denen er den Stamm seiner Fichten verdrillt hat, am unteren Ende eine Wurzelplatte geformt. Nun brauchen wir genau hier jetzt keine Wurzelplatte, können sie uns aber zunutze machen. Die zu Feinwurzeln aufgefächerten Wurzelstränge verdrillen wir so, dass am Ende ca. vier bis sechs ungefächerte Stränge bleiben, das sind dann die Ausgangspunkte zusätzlicher Wedel.

Im Prinzip könnte man hier gleich abgezackte Wedel ankleben, aber da die Fichte ja nach unten breiter werden soll, brauchen wir längere Äste. Ich



Pinselstiele sind billiger als Rundstäbe und brauchen nicht mehr konisch gefeilt zu werden. Die Borsten kommen als Unkraut auf die Anlage



Die Grünig'sche Nadelmatte wird in ca. 35 x 45 cm großen Stücken geliefert, Diese wird in ca. 3 - 6 cm breite Streifen geschnitten, je nachdem, wie groß die Wedel werden sollen. Aus den Streifen schneidet man dann durch Schrägschnitte Dreiecke, die aber nicht unbedingt ganz spitz zulaufen müssen.



In einen Pinselstiel werden mit dem Minidrill Löcher für die Äste gebohrt, die aus isoliertem Draht mit Durchmessern von 1 bis 1,5mm bestehen. Die Drahtenden werden lang genug abgelängt, um durch den Stamm durchgeschoben zu werden und beidseitig heraus zu hängen. Ein Tropfen Sekundenkleber fixiert den Draht.



Die im Bau befindlichen mit Pinselstielen verlängerten Fichten werden in ein dickes Styroporstück eingesteckt, so dass man beim Anbringen der Wedel zwei freie Hände hat. Auch kann man sie so leicht drehen, um an alle Äste heranzukommen.

Die Grünig'schen Nadelbäume haben ein sehr realistisches Wurzelwerk, das aus den Enden der den Stamm bildenden Drähte geformt ist. Anders als gespritzte aus Kunststoff kann man diese Wurzeln biegen und einer Hanglage oder anderen Bodenebenen anpassen.



Die Grünig'schen Wurzeln kann man aufdrillen und dann zu sechs geraden Strängen neu verdrehen, die die Basis für neue Äste im Grenzbereich zwischen Originalstamm und Verlängerung bilden. Um je zwei solcher Astwurzeln wird ein längerer Draht gedreht, sodass zwei lange Äste entstehen.



Nun kann auch die Nahtstelle zwischen Verlängerungsstamm und aufgepropfter Grünigfichte, wo man nicht durchbohren kann, Äste bekommen. Auf diese werden dann die aus der Grünig'schen Nadelmatte geschnittenen dachförmig gefalteten Wedel geklebt.



wickle um jeweils zwei solcher Aststumpfen einen etwas dickeren Draht, den ich zu zwei längeren Ästen auslaufen lasse. Daran kommen dann entweder recycelte Wedel oder selbstgeformte aus der Grünig'schen Nadelmatte.

Nu' jrünt et wirklich

Wenn die Originalwedel verbraucht sind, müssen eh weitere aus der Nadelmatte zugeschnitten werden. Von der Matte werden zunächst drei bis sechs Zentimeter breite Streifen abgeschnitten und zwar parallel zur längeren Seite der Löcher in der Matte (siehe Abb. S. 253 oben) und daraus viereckige Dreiecke geschnitten. Gibt's nicht? Doch, doch! Ich meine damit lediglich dass die „Spitze“ des Dreiecks auch so etwa einen bis anderthalb Zentimeter breit sein darf. Diese werden dachförmig gefalzt und dann längs der Falz auf den Astdraht aufgeklebt (Alleskleber). Kleine Haarklemmer aus dem Drogeriemarkt helfen, das Mattenstück zu fixieren, bis der Kleber hält.

Draußen vom Walde komm ich her ...

Jetzt, wo wir das Handwerkliche beschrieben und verstanden haben, kommen wir zum visuell-künstlerischen Aspekt. Es soll also eine Modellfichte entstehen, die nach Möglichkeit so aussehen soll wie eine richtige im Walde, aber kein Abklatsch irgendeines ganz bestimmten Baumes, sondern ein Unikat mit eigener Ausstrahlung.

Von Bäumen gibt es keine bemaßten Konstruktionszeichnungen, jeder ist anders. Daher gilt: Wer noch nie draußen im Wald aufmerksam Fichten angeschaut hat, hat wenig Chancen, richtig wirkende Modellfichten herzustellen. Aber das lässt sich ja nachholen. Bei einer gemächlichen Wanderung durch den Odenwald, den Harz, den Thüringer oder den Bayerischen Wald achtet man einmal ausschließlich und ausdauernd darauf, wie Fichten aussehen, was das Typische und was das Besondere an ihnen ist, und unterstützt die Erinnerung durch möglichst viele Fotos.

Dann wird man vielleicht feststellen, dass die Äste im oberen Drittel der Fichten meist schräg nach oben stehen, im mittleren Drittel eher waagerecht und im unteren Drittel schräg nach unten hängen, dafür aber zum Ende hin häufig einen hübschen Schwung nach oben haben wie eine Himmelfahrts-nase. Und man wird eventuell auch bemerken, dass bei den langen untersten Ästen die Wedel erst nach der halben Astlänge beginnen. Und einige Besonderheiten mehr. Man staunt, was Mutter Natur sich alles ausgedacht hat.

Trotz allem: Was ich hier beschrieben habe, ist *eine* Methode, große Fichten herzustellen, aber gewiss nicht die einzige, vielleicht nicht einmal die beste. Das muss jeder für sich selber entscheiden.

Fest steht aber, dass, mit welcher Methode auch immer, der Bau solcher Prachtexemplare zeitauf-

wendig ist, und wenn man nicht nur ein paar Solitär-
bäume erzeugen will, sondern seine Anlage richtig
bewalden möchte, dann braucht das Zeit und Geld,
da beißt die Maus keinen Faden ab.

Wälder einfach, wie in der Natur, durch die mas-
senhafte Aufstellung solcher Bäume zu erstellen, ist
also aus den genannten Gründen ausgeschlossen.
Aber darüber habe ich mich ja schon im ersten Teil
dieses Kapitels ausgelassen.

Die höchsten Fichten zwischen Braunlage und Sieber
(auf der BAE-Anlage) sind 46 und 49 cm hoch. Sieht
beeindruckend aus, das sind umgerechnet aber nur
22 m. Das modellbahnerisch „geschulte“ Auge findet
diese Fichten dennoch riesig.





Nach dem viel zu frühen Tod von Wilfried Link kam der T 15 (Vordergrund) zur BAE und wurde so mit seinem Zwilling, dem im Hintergrund wartenden T 12, wiedervereinigt. Beide Triebwagen sind von W. Link und OOK zusammen nach dem Vorbild des T 02 der Südharzbahn gebaut worden. Der T 12 war das erste BAE-Triebfahrzeug überhaupt und hieß bei der BAE I und auch noch bei der BAE II T 02.

Ein schwieriges Kapitel

Die Fahrzeuge der BAE

In Baugröße Om nach deutschem Vorbild gibt es nichts. Von diesem Vorurteil ließ sich OOK nicht abschrecken, sonst hätte er das ganze BAE-Projekt nie beginnen dürfen. Mittlerweile sind genug Triebfahrzeuge, Personen- und Güterwagen zusammengekommen, um diese große Anlage zu betreiben.

Der Hauptteil des Wagenkastens des T 02 ist schon zusammengebaut, es fehlen noch die eingezogenen Führerstände. Neben dem halbfertigen Dach die Schablone für die Dachform.

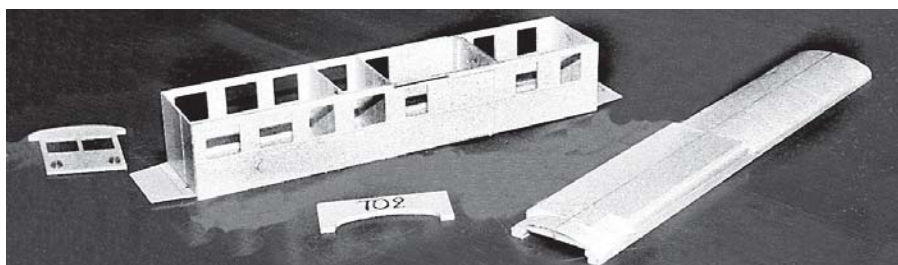
Für viele Modellbahner besteht das Hobby in erster Linie aus Fahrzeugen, unter denen wiederum vor allem aus Lokomotiven. Die Anlage, so vorhanden, ist eher als Auslauf für all die tollen Fahrzeuge gedacht.

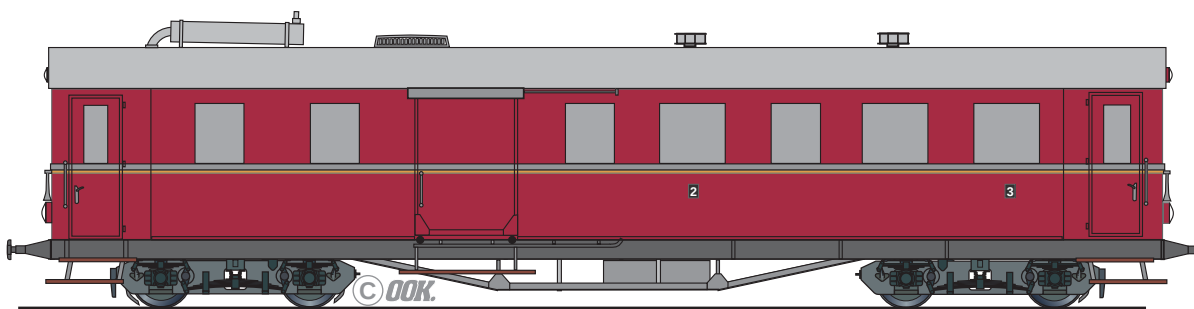
Bei der BAE ist es fast umgekehrt: Die Anlage ist das Eigentliche und die Fahrzeuge sind dazu da, sie zu beleben. Aber das ist natürlich übertrieben. Ich finde Fahrzeuge auch wichtig und zum Teil gerade-

zu hinreißend. Zu denen gehörte schon immer der T 02 der Südharzbahn.

Pony reiten ohne Ponyhof

Spätestens wenn man das Kapitel 17 „Om ist kein Ponyhof“ einigermaßen aufmerksam gelesen hat, wird man verstehen, warum diese Abhandlung über die Fahrzeuge der BAE „ein schwieriges Kapitel“ genannt worden ist. Wie kommt man zu Fahrzeugen, vor allen Dingen Triebfahrzeugen, wenn es a) keine zu kaufen gibt und man b) nur ein mittlerer Küchentischbastler ist? Die Antwort heißt: mit List und Tücke, Einfallsreichtum, Improvisation, guten Freunden und einigem mehr, vor allen Dingen aber mit schier unendlicher Geduld. Ach ja, noch eins: Man braucht den Mut, seine eigenen Grenzen zu überschreiten und sich an Projekte heranzuwagen, die eigentlich jenseits der eigenen Möglichkeiten liegen.





Der dieselelektrische T 02 der SHE hatte 2. und 3. Wagenklasse sowie ein Packabteil, sodass er allein einen kompletten Zug darstellen konnte. Außerdem war er in Grenzen als Schlepptriebwagen nutzbar, ein Mädchen für alles sozusagen und damit als Erstfahrzeug einer Modelleisenbahn bestens geeignet.

Wenn mir jemand zu Zeiten meiner Felsentalbahn (s. Kap. „Prägungen“) gesagt hätte, ich würde wenige Jahre später Gehäuse eines Om-Triebwagens aus blanken Polystyrolplatten komplett selber bauen, hätte ich ihn für einen Spinner gehalten. Ich war überzeugt, „sowas“ kann ich nicht.

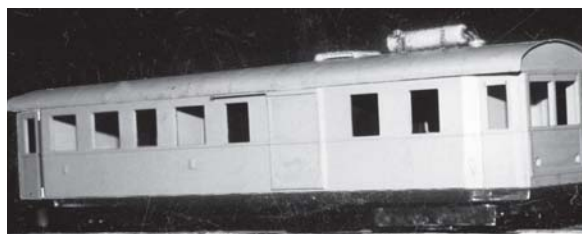
„Kann ich nicht“ gilt nicht, jedenfalls nicht in Om

Und dann machte ich mich doch ans Werk, nahm mir eine 1 mm starke Polystyrolplatte vor und begann, eine Seitenwand des Triebwagens darauf aufzuzeichnen. Der Anfang war gemacht, eine Schallmauer durchbrochen. Ich werde hier jedoch keine Baubeschreibung des Triebwagens liefern, das würde über den gesteckten Rahmen dieses Buches hinausgehen. Ein Bild der ersten Probefahrt des im Rohbau fertigen Triebwagens findet sich im Kapitel 3 über die BAE I „Die lüttje BAE“.

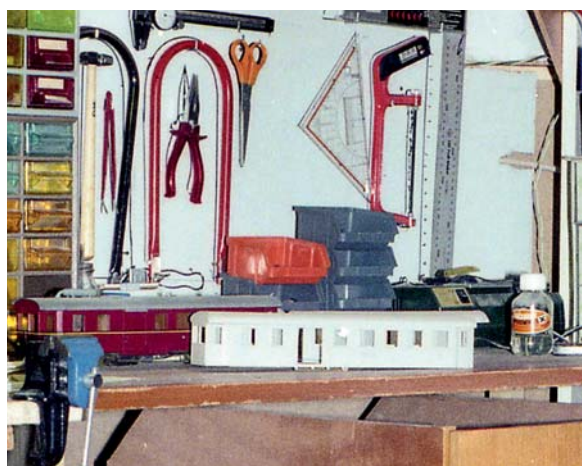
Die ersten Wagen der BAE wurden auch schon im Kapitel über die BAE I gezeigt, ein NWE-G-Wagen von Axel Hartig (AHA) und ein umgebauter Magic-Train-Niederbordwagen.

Als die BAE I demontiert wurde, um in die größeren Räume der BAE II umzuziehen, gab es nicht mehr als drei Wagen. (Bei Betriebstagen hatte HFY immer zwei Güterwagen mitgebracht.)

Jetzt aber war der Fahrzeughunger riesig. Wer mir den kleinen Magic-Train-B-Kuppler auf Om um-



Hochzeitslook nannte man im FKSB die ungespritzten Fahrzeuge aus Polystyrol. So ganz in Weiß präsentiert sich hier auch der T 02 bevor er unter dem Sprühstrahl erröte.



In der winzigen Werkstatt unter der BAE II steht der Wagenkasten für den zweiten Triebwagen vor dem schon fertigen ersten. Wenn der zweite fertig ist, werden sie sich fünfzehn Jahre lang nicht sehen.



Ein recht unorthodox konstruierter Geniestreich war dieser Gm der NWE von KS-Modelleisenbahn in Waldlaubersheim. Der Wagenkasten war aus Sperrholz, die Profile mit den Schraubköpfen gegossen und in Nutungen eingelassen, die Schiebetür aus Weißmetallguss. Ein maßstäbliches Modell eines typischen Harzquerbahnwagens.

gespurt hat, weiß ich heute nicht mehr, jedenfalls war das die erste Dampflok auf der BAE, völlig stillfremd, aber was will man machen.

Bei einem Treffen wurde einer der in der Oe-Szene verbreiteten MINEX-C-Kuppler angeboten, ich schlug zu und fand auch eine Firma, die ihn umspurt. Das war schon besser. Auch wenn das Vorbild württembergisch war, sah diese Lok doch den C-Kupplern der GHE sehr ähnlich. Die Lok konnte mehr Wagen ziehen, als ich besaß, also brauchte ich mehr Wagen.

Stilreines aus Waldlaubersheim

Karlheinz Stümpfl (KS Modelleisenbahnen) muss meine Stoßseufzer gehört haben, jedenfalls entwickelte er mit recht unorthodoxen Methoden ein Om-Modell eines typischen Gm-Wagens der NWE, wunderschöne Modelle, die leider nur mit erheblicher Nacharbeit ans problemfreie Laufen zu bringen waren. Heute sind auf der BAE sieben Exemplare davon unter korrekter NWE-Nummer im Einsatz, die mit ihrer Stilreinheit sehr zur korrekten Identität beitragen.

Im März 1974 konnte ich diese beiden Veteranen noch in Alexisbad ablichten, wenn auch schon abgestellt; links ein Blech-Hochbord (ex Trichterwagen) der SHE, daneben ein Bettgestellwagen ex GHE. Dass es von beiden einmal Om-Modelle geben würde, habe ich mir damals nicht träumen lassen.



Einige Trichterwagen baute die SHE zu Hochbordwagen mit Holzwänden um, davon links ein AHA-Modell. Im rechten Bild ein Bettgestellwagen, ebenfalls von AHA, beide zusammengebaut von Rainer Emmermacher.



Die originalen SHE-Trichterwagen, links ein Werkfoto, daneben das von Rainer Emmermacher konstruierte und fertig gelieferte Om-Modell. Die BAE hat fünf Exemplare davon, aber auch Modelle der Umbauten (s. oben links), die eigentlich nicht gleichzeitig existiert haben können. Auch eine Art von free lance.



Allerlei AHA-Erlebnisse

Nach und nach brachte Axel Hartig aus Unna, dessen kurzer NWE G-Wagen schon im BAE I-Kapitel erwähnt und gezeigt wurde, weitere Om-Güterwagen nach Harzbahnvorbildern heraus, allerdings nur Messingbausätze. Deren Zusammenbau traute ich mir nicht zu, aber da sprang Rainer Emmermacher aus Hamm in die Bresche, der diesen Job gegen Honorar übernahm. Auf diese Weise kam ich dann auch zu einigen GHE-Bettgestell- und SHE-Hochbordwagen. Am Ende legte Rainer Emmermacher noch selber einen Bausatz des SHE-Trichterwagens auf, den er mir gleich fünffach als Fertigmodell lieferte. So nach und nach kam also einiges zusammen in dieser unmöglichen Spur, wo es angeblich gar nichts gibt.

Da die BAE eine wachstumsorientierte Bahn war, dachte ich auch bei Wagen immer an größere Stückzahlen. Aber mein Budget ließ es nicht zu, für jeden Wagen drei Hunderter auf den Tisch zu blättern, sodass nicht alles Klasse sein konnte, es musste auch Masse her.

Der Standard-Magic-Train-Umbau: Der Wagenkasten wird in vier Teile geschnitten und 6 mm länger und 7 mm breiter mittels Zwischenlagen wieder zusammengeklebt. Eine G 10-Tür von Framos ersetzt die schmale originale Schiebetür. Die Verlängerung hatte ich selber „erfunden“, die Verbreiterung war die Idee von Wilfried Lange, Kiel, der das im Mittelpuffer Nr. 44 beschrieb.



Das brachte mich dazu, mit meinem damaligen Bremer Modellbahnhändler einen großen Deal zu verabreden, der mir einen Riesenkarton aus Nürnberg mit zahllosen Wagen und diversen Loks von Magic-Train ins Haus brachte. Aus diesem Vorrat

Magisches kistenweise

Das brachte mich dazu, mit meinem damaligen Bremer Modellbahnhändler einen großen Deal zu verabreden, der mir einen Riesenkarton aus Nürnberg mit zahllosen Wagen und diversen Loks von Magic-Train ins Haus brachte. Aus diesem Vorrat



sollten dann so nach und nach Umspurungen und Umbauten erfolgen. Da kam dann leider der erwähnte GAU dazwischen.

So richtig los ging es daher erst nach dem Umzug nach Hamm, als die BAE III so einigermaßen auf den Füßen stand. Über die Umspurerei stand schon etwas im Kapitel über die BAE I, muss ich hier nicht wiederholen. Die Abbildung oben zeigt die Varianten, die ich aus den gewöhnlichen Magic-Train-G-Wagen erzeugte. Sie alle sind keine exakten Nachbildungen von Harzer Meterspurwagen, sondern ungefähr nachempfundene und deshalb auch alle unter BAE-Nummern eingereiht. Bei Redaktionsschluss dieses Kapitels hatte die BAE über 50 einsatzfähige Güterwagen im Bestand. Da sind allerdings auch die so genannten Spatwagen mitgezählt, der Wagentyp mit der größten Anzahl.

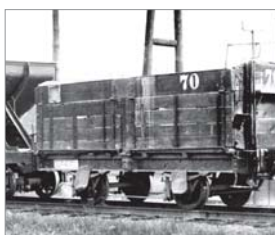
Wie aus dem Kapitel „Konzeption“ bekannt, war von Anfang an eine Schwerspatgrube mit eigener Grubenbahn vorgesehen gewesen. Auch die letzte nach passenden Wagen für den Spattransport. Zu Gartenbahnzeiten hatte ich u.a. ein Modell eines Eselsrückenwagens mit Seitenklappen der Kerkerbachbahn gebaut. Das waren primitive Eigenbauten der Bahn gewesen, alles Unikate, die wären auch passend für die HBI-Grubenbahn. Aber wie bauen?

Teile über Kreuz

Eines Tages zerlegte ich gerade einen Magic-Train-O-Wagen um ihn umzuspuren, und urplötzlich sah ich, dass die Stirnwände ziemlich passende Seitenklappen für die Eigenbau Ot-Wagen der Kerkerbachbahn abgeben würden und dass ich aus den Seitenwänden wiederum Stirnwände zusammenfrokeln könnte. Einige Stunden später stand das Urmodell des HBI-Ot-Wagens à la Kerkerbachbahn fertig vor mir (Bild ganz rechts). Einige Tage später hatte ich ein zweites Exemplar zusammengeschustert. Aber die jetzt in Serie bauen? Der Gedanke war nicht so prickelnd.

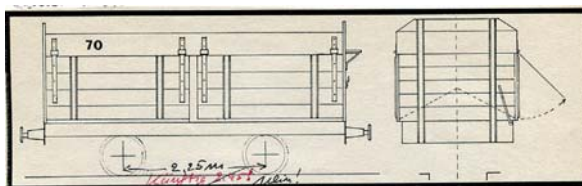
Genau zu dem Zeitpunkt – welcher glücklicher Zufall – lernte ich einen genialen Dortmunder Modellbahner kennen, dessen Hobby im Hobby es war, Resinabgüsse von allerlei Modellbahndingen zu machen. Mein zusammengefrokeltes „Urmodell“ sah er als spannende Herausforderung. Vierzehn Tage später trafen wir uns wieder, und er über-

Die „gemetzger-ten“ Teile eines Magic-Train-Fahrwerks werden unter Einlage von passenden Zwischenstücken aus Polystyrol zu einem Om-Fahrwerk für einen Spatwagen zusammengeklebt. Vom Obermetzger HfY persönlich. Der Ruderer-Plastikleber ist dabei unerlässlich.



Einer der so genannten Eselsrückenwagen der Kerkerbachbahn, die alle verschieden waren. Foto Slg Schweers und Wall. Rechtes Bild: Stirnwände aus Magic-Seitenwänden und Seitenwände aus Stirnwänden plus ein wenig blankes Polystyrol, so entstand das „Urmodell“ der Spatwagen der HBI in Baugröße Om.

gab mir einen Schuhkarton mit einem Dutzend Eselsrückenwagenkästen à la Kerkerbachbahn. Toll! Es hat zwar einige Jahre gebraucht, bis alle Wagenkästen ihre Fahrwerke hatten, aber die ersten vier rollten schon kurz danach auf der BAE II.



Alle fünf Wagen sind aus dem gleichen Magic-Train G-Wagen entstanden. Von links: 1. Verlängert, G-10-Tür statt Originalschiebetür, verbreitert; 2. keine Veränderungen außer Anstrich und Beschriftung; 3. verlängert (G-10-Schiebetür); 4. verlängert und verbreitert, G 10-Tür, NWE-typischer Bremsersitz im Dachausschnitt; 5. Verlängert mit G-10-Tür, Originalbreite, Fenster und Stirnwandtür eingeschnitten



Am Rande erwähnt: Sieben Exemplare solcher hochbordigen O-Wagen hat die BAE, Abgüsse eines von HfY aus einem langen MINEX O-Wagen gefrokelten Urmodell.



Wenn sie mal die Diagonalstreben und die Blechtüren haben wie dieser SHE-Wagen, dann können sie auch auf SHE umgezeichnet werden.

Selbstgefertigte „Typenskizze“ eines Eselsrückenwagens der Kerkerbachbahn. Auch das Vorbild war ein Eigenbau, daher eine ideale Vorlage für Frokler.

Der GHE G-Wagen (rechts) ist von AHA, der OOw ist aus zwei Magic-Train-O-Wagen entstanden. Mit umgespurten On3-Archbar-Drehgestellen und selbstgebautes Sprengwerk unter einer Messingbodenplatte sieht er einem SHE OOw sehr ähnlich.



Personenwagen ganz ohne Magie

Die Personenwagen von Magic-Train waren im Gegensatz zu den gut gelungenen Güterwagen schlichtweg unbrauchbar – zumindest für Om. Da war also von vornherein Selbstbau angesagt. Wieder mit Wilfried Link zusammen entstand ein Tonnendach BC4i der Südharzbahn, er wieder die Fahrwerke, ich die Wagenkästen. Nach einem von Wilfried konstruierten Urmodell stellte Axel Hartig dann die Drehgestelle her – und nahm das zum Anlass, den Wagen selber in Kleinserie aufzulegen, weshalb es bei der BAE davon jetzt drei Exemplare gibt (1. Wagen v. rechts im Bild unten) .



Aus schrill wird gefällig: Die drei Stückgutkurswagen der BAE (rechts) sind aus Bananenwagen von Faller Hit-Train (s. Bild unten) hergestellt und haben kein direktes Vorbild.



Weyer-Überraschung aus Weyhe-Dreye

Und dann geschah etwas ebenso Überraschendes wie Unglaubliches: Weinert legte einen O-Schmalspur-Personenwagen auf – wer hätte das gedacht – einen so genannten Weyerwagen nach einem Vorbild bei der Kehdinger Kreisbahn. Solche liefen zwar nicht im Harz, wohl aber zum Verwechseln ähnlich aussehende BC4i von HAWA mit den glei-

chen gekröpften Drehgestellen. Hauptunterschied: Stirnwandtür mittig statt seitlich versetzt wie bei den von Weinert. Die Weinert-Bausätze waren noch keine zwei Wochen auf dem Markt, da hatte AHA schon neue Stirnwände mit mittigen Türen entwickelt und Rainer Emmermacher baute mir gleich zwei Weinert-Bausätze mit AHA-Stirnwänden zusammen; schon hatte die BAE zwei HAWA-Personenwagen nach NWE-Vorbild.



Drei „richtige“ Harzer Personenwagen (von links): ein Eisfelder, ein HAWA und ein SHE-Tonnendachwagen. Der HAWA ist von Weinert, die beiden anderen aus der Schmiede von Axel Hartig. Der Tonnendachwagen wurde von Daniel Melzer in Blankenburg zusammengebaut und lackiert.



Zwischen zwei PwPost aus AHA-Bausätzen ein noch nicht zu Ende entwickeltes Projekt, ein so genannter Schwerer Stahlwagen der NWE nach einem Vorbild von der Waggonfabrik Wismar. Die Drehgestelle sind noch nicht die endgültigen.



Scheinanfahrt bei der BAE. Die E-gekuppelte Ts5 würde den Zehnwagenzug locker alleine wegreißen. Aber die vorgespannte Mallet (s. Abschnitt über die Lokomotiven) hat noch keinen richtigen Antrieb. Daher ist die Anfahrt nur vorgetäuscht.

Was macht ein Eisfelder im Harz?

Er transportierte einst Personen zwischen Nordhausen und Wernigerode. Was sonst? Mit „Eisfelder“ sind jene fünf von Linke-Hoffmann-Busch gebauten Personenwagen gemeint, die Mitte der Sechziger nach Umbau in Karl-Marx-Stadt zur Harzquerbahn kamen. Sie waren ursprünglich für die Strecke Eisfeld-Schönbrunn bestimmt gewesen, aber nie dorthin gekommen, nur der Name blieb hängen.

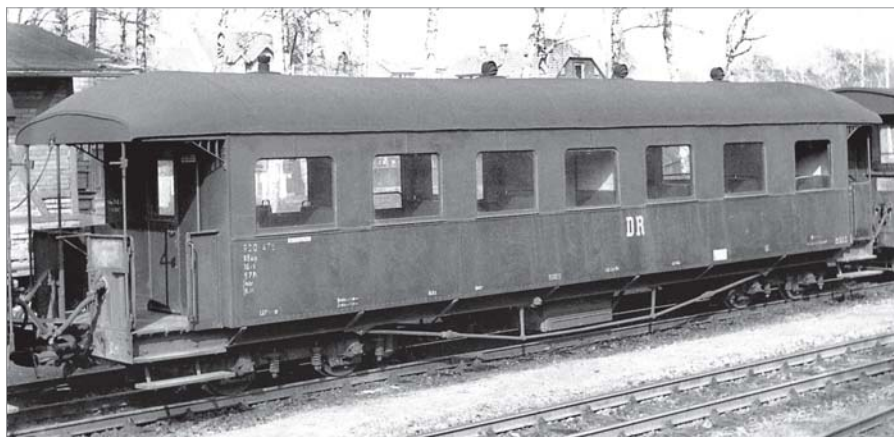
Irgendjemand gab Axel Hartig den Tipp, dass die von Hehl importierten Donnerbüchsen von Rivarossi die gleiche Fensterteilung wie die Eisfelder hatten. Axel kaufte sich eine solche Donnerbüchse, schnitt sie längs durch und trennte einen Streifen aus dem Dach heraus. Dann machte er die Stirnseiten schmaler und klebte das Ganze zu einem Om-Wagenkasten zusammen. Passende Drehgestelle hatte er schon im Programm. Das Ganze gefiel anderen Nullemern so gut, dass er gleich einen Arm voll solcher Donnerbüchsen aufkaufte und zu Eisfelder-Umbausätzen verarbeitete. So kam auch die BAE zu zwei Eisfeldern (zweitunterstes Bild auf der linken Seite), die optisch gut passen, obwohl sie ein wenig anachronistisch sind. Ein dritter (rot-crème; im Bild ganz oben im Zehnwagenzug) gelangte erst vor kurzem aus dem Nachlass von Wilfried Link zur BAE.

Heavy Metal for BAE

Ein alter Traum von mir ist es, ein Modell des schweren Stahlwagens der NWE* zu besitzen. Die Gehäuseteile habe ich mir schon vor geraumer Zeit von Harald Brosch aus Polystyrol herstellen lassen, aber es fehlen noch die Drehgestelle und ein paar andere Kleinigkeiten (s. unterstes Bild S. 260). Irgendwann aber wird der dann längste Wagen auf der Anlage fertig sein und als Kurswagen Wernigerode-Sonnenberg-St. Andreasberg eingesetzt werden.

Mannschaftswagen für schaffende Männer

Der im Kapitel über die Grubenbahn mehrfach erwähnte Mannschaftswagen, der werktäglich zwischen St. Andreasberg und der Grube Charlotte-Elise verkehrt, hat sein Vorbild bei der GHE. Dort gab es noch eine um zwei Fenster längere Variante,



Sargdeckelwagen war der Spitzname der schweren Stahlwagen der NWE von der Waggonfabrik Wismar. Mindestens zwei Exemplare davon sollen auf der BAE zum Einsatz kommen und als Kurswagen Wernigerode – St. Andreasberg laufen. Bis es so weit ist, wird noch einiges Wasser die Sieber hinunter fließen.



Die Harzer Baryt-Industrie (HBI) besitzt nur einen Personenwagen, den so genannten Mannschaftswagen. Es ist ein Modell eines GHE-Wagens aus der Produktion von Axel Hartig, zusammengebaut von Daniel Melzer.

die AHA ebenfalls als Bausatz herausgebracht hat. Zwei davon harren noch des Zusammenbaus.

Lieber 'ne STAINZ als keins

Soll heißen „als kein Triebfahrzeug“. Deshalb beschaffte ich gleich nach Erscheinen einen dieser niedlichen B-Kuppler von Magic-Train und ließ ihn auf Om umspuren. So kompromissfähig muss man sein, wenn man in Om startet. Ein Güterzug mit fünf Wagen, gezogen von diesem Maschinchen, sah auf der BAE II einfach ziemlich verkehrt aus.

*Zeichnung und zahlreiche Fotos in „Harzer Schmalspur-Spezialitäten Bd. 2“, VGB/Klartext-Verlag 2016.



Alle Neune gibts bei der BAE (noch) nicht, aber alle sechs Dampflok inklusive der kleinen Grubenlok der HBI sind hier am Steinbruch Königskopf versammelt und posieren für ein Pressefoto. Von den drei Fünfkupplern aus der Produktion von Henke sind zwei ganz aus Messing mit gefederten Achsen, eine hat ein Kunststoffgehäuse und ein starres Fahrwerk.



Hier versucht Stefan, dem B-Kuppler mit allerlei mechanischen und elektronischen Mitteln und Tricks etwas mehr Laufkultur beizubringen.

Bei der BAE III wurde die STAINZ zur ELISE der Harzer Baryt-Industrie und treibt nur noch auf der Grubenbahn ihr Wesen.

Württembergische Harzer

Dann kamen die schon erwähnten MINEX-Dreikuppler, eigentlich auch relativ kleine Maschinen, im Vergleich zur STAINZ jedoch schon dicke Brummer. Die brachten gleich das doppelte Lebendgewicht auf die Schienen und doppelt soviel Zugkraft. Und da sie zudem den Dreikupplern der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn trotz ihrer württembergischen Herkunft sehr ähneln, sahen die Züge mit diesen Lokomotiven stimmig aus. Und sehen es noch heute, denn sie sind immer noch im Rennen.

Immer wenn ich Wilfried Link besuchte, lief mir das Wasser im Munde zusammen, wenn ich seinen elegant über die Weichen schwebenden Fünfkuppler sah, eine Ts 5 meisterlich aus einem Henke-Messingbausatz zusammengebaut. So eine, ja, die hätte die richtige Zugkraft für die 33%-Rampen der BAE.

Andererseits sind solche Loks nie im Harz gelaufen. Die Ts 5 ist die württembergische Meterspurvariante der sächsischen VI K. Im Harz liefen stattdessen Mallets in allen möglichen Achsfolgen. Aber 0m-Mallets waren keine in Sicht, während Henkesche Ts 5 schon mal für gutes Geld auf dem Gebrauchtmart auftauchten. Da ich zu der Zeit mit meinem Mittelpuffer-Stand auf vielen Ausstellungen

herumtingelte, hatte ich diesen Gebrauchtmart gut im Blick und konnte zweimal zuschlagen: Zwei Henkesche Messing-Ts 5, wow! Ich hatte mir die Theorie gebastelt, dass die BAE, hätte es sie wirklich gegeben, mit einiger Sicherheit solche Maschinen angeschafft hätte. Und das ist ja der Riesenvorteil einer erfundenen Bahn, dass man auch den Triebfahrzeugplan erfinden darf, wenn er nur einigermaßen glaubhaft ist.

Die Katze äh Lok im Sack

Aber während man gebrauchte Autos „wie besehen und probegefahren“ kauft, war Letzteres auf den Gebrauchtmärkten nicht Usus, und so stellte sich in beiden Fällen heraus, dass die Maschinen bei weitem nicht so gut liefen wie die von Wilfried.

Dann entwickelte Torsten Winkler von der Fa. Henke eine „Großserienvariante“ der VI K, nämlich nicht als Messingbausatz, sondern als Fertigmodell mit Kunststoffgehäuse. Auf besonderen Wunsch einiger Nullemmer konnte er sich auch dazu durchringen, einige wenige Modelle in 0m, also als Ts 5, zu produzieren. Eins davon ist heute bei der BAE im Einsatz.

Alle drei Ts 5en sind mittlerweile durch das „AW Essen“ gegangen, das heißt über den Werkstisch eines Freundes und begabten Fahrzeug-Umbauers, der ihnen allen die richtige Laufkultur beigegeben hat. Spezialisten leisten halt mehr.



Die Ts5-Maschinen wären bei der „richtigen“ BAE, hätte es sie gegeben, auf jeden Fall hervorragende Loks gewesen, die den 1'E1'-Neubauloks der DR in nichts nachgestanden hätten. Deswegen ist die Ausstattung der BAE mit diesen Maschinen schon sehr stimmig und überzeugend. Und doch, ein Wermuthstropfen bleibt.

Auf Harzer Meterspur gehören Mallets. Die Südharzbahn hatte acht Exemplare, die GHE drei und die NWE 17, die Achsfolgen gingen von BB über BB1 und 1BB1 bis CC. Nichts davon ist je für 0m entwickelt worden. Jedenfalls nicht in Serie.

Ein Glücksfall

Anfang der Neunziger hat ein Kieler Bastler ein 0m-Modell einer Karlsruher Mallet gebaut, die dann später auf dem Gebrauchtmart angeboten wurde. Der Modellbahner, der sie erwarb, stieß später zur BAE-Truppe und wollte seine Lok gerne auf dieser Gebirgsbahn fahren sehen. Die Probefahrten waren nicht sehr ermutigend. Ohne angetriebenen Vorderwagen hat so eine Maschine auf 33% mit einem Zug aus Messing-Vierachsern keine Chance.

Nun hat die BAE zwar eine Menge toller Leute, aber jemand der sich zutraute, den Vorderwagen dieser Mallet mit einem Antrieb zu versehen, war nicht darunter.

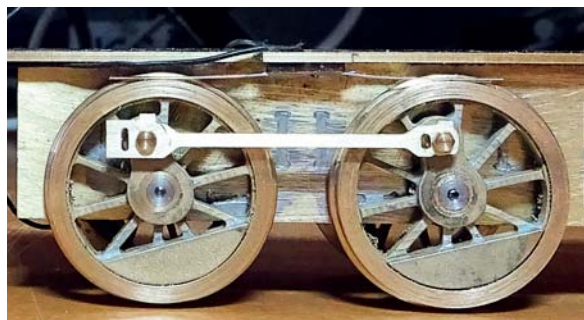
Doch da fiel mir Ulf Haußen aus Erfurt ein, der sich in der 0-Schmalspurszene einen Namen mit

alternativen Antrieben für den MINEX C-Kuppler in 0e und 0m gemacht hat. Der erklärte sich bereit, der Maschine Fahrwerk und Antrieb völlig neu aus Messing zu verpassen. Noch ist die Lok nicht fertig, aber erste Probefahrten unter Last verliefen sehr erfreulich.

Diese Karlsruher Mallet wird ihre Reichsbahnnummer verlieren und zu Nr.6 der BAE werden und auf den Namen ACHTERMANN getauft werden.

Alles hat ein Ende ...

... nur die BAE – ach, das hatten wir schon. Ich wollte eigentlich sagen, dass die Fahrzeugbeschaffung der BAE im Großen und Ganzen abgeschlossen ist. Es sind jetzt ein Dutzend Personenwagen und 55 Güterwagen vorhanden, und in der Lokliste sind nur einige wenige, die den Vermerk „zur Beschaffung



Zehnspeichen-Meterräder, die bei Harzer Mallets mehrfach vorkamen, gibt es nicht zu kaufen. Ulf Haußen fertigte daher selber welche an.

Ja, das ist eine echte Harzmallet, die da der Ts5 vorgespannt ist, eine nach dem Vorbild der 995906 der Harzquerbahn (Karlsruher Mallet). Sie ist eine Dauerleihgabe eines BAE-Mitmachers, der sie seinerseits vor vielen Jahren auf dem Gebrauchtmart von einem Bastler erworben hat. Der Hauptrahmen hatte einen nicht besonders guten Antrieb, der Vorderwagen gar keinen.



Das sieht ja schon sehr gut aus, was Ulf Haußen da bereits gemacht hat: ein völlig neues Messingfahrwerk mit höhenbeweglichen (über Ausgleichshebel) Radsätzen im Hinterwagen und einem frei schwenk- und kippbaren Vorderwagen.

vorgesehen“ tragen. In den Schubladen liegen noch ein paar Bausätze, deren Fertigstellung nun aber nicht mehr dringend ist. Der Betrieb funktioniert auch so. Ehrlich gesagt kann ich es selber kaum glauben, dass ich in dieser esoterischen Baugröße, wo es nichts von der Stange gibt, so viele Fahrzeuge zusammenbekommen habe, dass eine ganze Bahnge-

sellschaft komplett ausgerüstet ist. Natürlich weiß ich, dass der durchschnittliche Hanuller zehnmal so viele Fahrzeuge besitzt (aber höchstens halb so viele Bahnhöfe), aber hier bei der BAE zählt nur das, was wirklich gebraucht wird und sinnvoll eingesetzt werden kann, damit die Braunlage-Andreasberger Eisenbahn ihre Transportaufgaben im Personen- und Güterverkehr erfüllen kann. Und das kann sie.

Triebfahrzeugverzeichnis

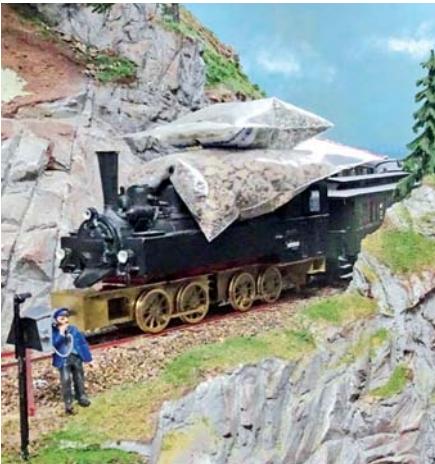
der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn sowie der Harzer Baryt-Industrie Dr. Albert Rudolphi

BAE Dampflokomotiven		
Bauart	Nr.	Name
Cn2	1	REHBERG
Cn2	2	WURMBERG
Eh2	3	KÖNIGSBERG
Eh2	4	HÜTTEBERG
Eh2	5	SONNENBERG
B'Bn4v	6	ACHTERMANN*
(1'B)'B1'	7	KÖNIGSKOPF**

Das Triebfahrzeugverzeichnis der BAE/HBI zeigt nur noch wenige Lücken, die es zu füllen gilt. Die Zeit wird's bringen.

* Fahrzeug derzeit in HU ** Fahrzeug zur Beschaffung vorgesehen

BAE Triebwagen		
Bauart	Nr.	ggf. Name
1A	11	ex GHE*
B'B'	12	ex SHE
B'B'	13	ex NWE*
B'B'	15	ex LBW
HBI Dampflokomotiven		
Bn2	1	ELISE
B1'n2	2	SOPHIE**



Kurz vor Redaktionsschluss kam die Lok zu Lastprobefahrten zur BAE: 150 t bei 33‰ steht im Pflichtenheft. Nachdem die Maschine mit Sandsäcken auf die Achslast der Ts 5 gebracht worden war, schaffte sie das auch.

Bei der BAE ist alles etwas schwieriger Om ist kein Ponyhof

„Das Leben ist kein Ponyhof“ ist ein Comic-Strip von Sarah Burrini (in deutsch und englisch). Der zum Spruch gewordene Titel bedeutet (laut Yahoo) in etwa: *Life isn't meant to be easy. Life is not a bed of roses.*

Ach, es hätte eine besonders flotte Fahrt werden sollen: Der Hochharz-Express hatte in Schlufthütte ohne Halt durchbrettern sollen. Und dann das! Nothalt und Aufgleisen statt durchrauschen. Schade, schade, schade. Kein Ponyhof halt.
Foto: Jörn Struwe

Den Spruch „Das Leben ist kein Ponyhof“ kannte ich natürlich schon eine Weile und wusste auch, was damit gemeint ist. Als ich dann eines Tages die Variante „Om ist kein Ponyhof“ als Signatur eines mir bekannten Om-Bahners in einem Schmalspurforum sah, schlug ich mir vor Begeisterung auf die Schenkel: Genau, das isse!

Om isn't meant to be easy, um es analog zu der bei Yahoo gefundenen Definition zu sagen. Die Frage ist, wieso dann einer Om als Spur wählt. Aber bevor ich das näher untersuche, muss ich eine Präzisierung liefern. Om ist nicht gleich Om. Wenn man nämlich Om nach Schweizer Vorbild macht, dann muss der

Spruch geändert werden in *Om isn't meant to be inexpensive.*

Om ist nicht das Problem, Om-Harz ist es

Hier geht es ja, das muss nicht mehr besonders betont werden, ausschließlich um Om nach Harzer Vorbild. Das ist eine ganz andere Liga. Da nützt einem nämlich die dicke Kohle relativ wenig, wenn es die Modelle, die man braucht (und sich eventuell auch leisten könnte) gar nicht gibt. Und auch keine Aussicht besteht, dass sich das in absehbarer Zeit ändert.



Kasten rechts: Als nach mehreren Jahren „nur Bauen“ 2010 endlich der Betrieb losging, stellte es sich heraus, dass es an vielen Stellen Entgleisungen gab und Fahrzeuge entkuppelten. In einem Rundbrief rief OOK in einem flammenden Appell seine Mitmacher auf, durchzuhalten.

Tja, warum also macht einer Om, einer wie ich, der kein Feinmechaniker ist, allerhöchstens ein mittelmäßig begabter Bastler? Gute Frage.

Also, so ganz mit dem Verstand kann ich das nicht beantworten. Da ist ein hoher irrationaler Anteil drin, den man nicht erklären kann. Harz ist klar, das habe ich schon an anderer Stelle erklärt und erkläre es in diesem Buch erneut. Aber warum nicht H0m? Zu klein, zu leicht, zu mainstreamig oder was? Von allem etwas vermutlich. Dass ich die Stirn hatte, das tatsächlich auch in die Tat umzusetzen, hatte seinerzeit (Anfang der Neunziger) auch sehr viel mit dem damals sehr rührigen Freundeskreis Schmalspurbahn zu tun, über den ich im Kapitel „Prägungen“ berichtet habe. In diesem FKSB gab es zahlreiche hochbegabte und kreative Bastler, Modellbauer und Feinmechaniker, und Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung waren üblich. In dem Umfeld konnte ich mich trauen.

Weichenstellungen

Ich baute also die im Kapitel „Prägungen“ beschriebene Station „Kaiserweg“ der Südharzbahn als zweiteiliges Modul – das erste Om-Modul überhaupt – und stellte es bei einem FKSB-Treffen vor.

Es gibt einige Stellen in meiner Biographie, wo ich, ohne es zu ahnen, bedeutsame Weichenstellungen für den Rest meines Lebens tätigte und mir dieser Bedeutung in dem Augenblick überhaupt nicht bewusst war, sondern dies erst später, manchmal auch viel später erkannte. Vielleicht kennt der Leser das auch.

Der Beschluss, dieses Om-Modul zu bauen, war so eine Stelle. Er war folgeschwer und ist es noch heute. Auch dieses Buch würde ohne ihn nicht existieren, die BAE erst recht nicht. Was mir erst viel, viel später klar wurde war, dass ich mich damit für den Rest des Lebens von jeglichen Ponyhöfen ausgeschlossen hatte.



Liegt's an der Weiche oder am Radsatz, wenn was entgleist? Die Frage stellt sich immer wieder neu.

Da hatte ich mich ja auf was eingelassen

Ob ich wirklich ahnte, auf was ich mich da eingelassen hatte? Vermutlich machte ich mir über die Zukunft nicht allzu viele Gedanken, sondern baute



Oh, das sieht aber gar nicht gut aus! Eine Flachzange, zwei Spurlehren und ein Schächtelchen voller Schienennägel mitten in der Betriebssession, das kann nur heißen, dass auf dieser Weiche mehrere Entgleisungen stattgefunden haben. Sie muss nun schnell nachgemessen und gegebenenfalls korrigiert werden.

Ein offenes Wort an die BAE'ler

Warum ist das bei der BAE alles sooo schwer und sooo kompliziert? Weil Om kein Ponyhof ist. Jeder Meter Gleis und jede Weiche ist ein händisch erzeugtes Unikat. Auch bei größter Mühe sind gewisse Abweichungen von den Sollmaßen einfach nicht zu vermeiden. Und darauf rollen Radsätze, die auch nicht in Großserie auf Präzisionsmaschinen erzeugt worden sind, sondern von Kleinserienherstellern mit einfachsten Werkzeugen. Und wenn dann so ein Rad über unsere Gleise und Weichen rollt, dann treffen Toleranzen und Abweichungen auf Abweichungen und Toleranzen, zum Beispiel ein minimal unterschrittenes Radsatzinnenmaß auf eine minimal erweiterte Spur – und schon liegt die Karre im Schotter.

Wir wissen aber, wie wir dem beikommen können und werden: durch Dranbleiben, durch Fleiß und immer wieder Korrigieren und Optimieren. Auf diese Weise haben wir schon zahlreiche Fehlerstellen beseitigt – und den Rest schaffen wir auch noch.

Die rangierintensive BAE braucht eine Kupplung, die zwar nicht unbedingt automatisch aber doch recht leicht einkuppelt und auch wieder zu entkuppeln ist. Eine Nachbildung der Originalkupplung (doppelte Schraubenkupplung) schied damit vom vorneherein aus. Die ursprüngliche Fallbügelkupplung erfüllte die genannte Bedingung, hatte jedoch zwei Nachteile: einmal der Schrägzug nach oben, was bei starker Zughakenbelastung zum Abheben der vorderen Wagenachse führte und damit leicht zu Entgleisungen; zum anderen die sehr begrenzte Scherfähigkeit, wodurch Vierachser in Gegenbögen (Weichenstraßen) leicht aus den Gleisen gehobelt wurden.

Daher hatte Horst auf meinen Wunsch eine Fallhakenkupplung ähnlich der alten Fleischmannkupplung entwickelt, die beide Nachteile nicht hat. Dafür hat sie einen anderen: sie ist, zumindest in der asymmetrischen Ausführung, sehr empfindlich hinsichtlich der Toleranzen in der Höhe. Und gleichzeitig ist sie beim Einbau schwer in der Höhe zu korrigieren. Noch gibt es zu viele Kupplungen mit Haken, die zu hoch, und solche ohne Haken, die zu niedrig sind. Wir müssen und werden also eine Methode erfinden, die einen höhengenaue Einbau ermöglicht.

Damit sind die Hauptprobleme der BAE benannt. Alles andere ist doch fast wie auf einem Ponyhof, oder? Na, jedenfalls weiß ich, dass ihr alle weiterhin mit Freude und Fleiß daran mitarbeiten werdet, dass die BAE rund läuft. Dafür danke ich euch herzlich.

Euer OOK



Ups, shit happens! Wie schrieb OOK so schön in seinem Mitmacher-Rundbrief: „...dann liegt die Karre im Schotter.“ So sieht das aus, wenn es wieder mal passiert ist. Den PwPost hat es nicht auf den Schienen gehalten. Mit Fleiß und Beharrlichkeit wurde die Zahl solcher Unfälle immer seltener.

erst einmal drauf los. Und das war auch gut so. Wer immer nur drüber nachdenkt, was alles schief gehen kann, kommt nie zu etwas, zumindest zu keiner Modellbahnanlage.

Ich holte meinen stümperhaft angefangenen Triebwagen wieder vor und fand im FKSB jemanden, der mir Mut machte und beim Weiterbau half. Und so hatte ich tatsächlich einige Monate später ein richtig funktionierendes 0m-Triebfahrzeug nach Harzer Vorbild. Mehr darüber im „Fahrzeuge“-Kapitel.

Kreativität ist kein Schlagwort sondern pure Notwendigkeit

Es ist eine absolut tolle Herausforderung, in dieser von Konsumdruck beherrschten Welt ein Reservat zu betreten, in dem Selbermachen, Organisieren und Erfinden noch Trumpf sind, in dem Kreativität kein Schlagwort ist, sondern das Gebot der Stunde.

Die Schattenseite ist, dass diese Kreativität gelegentlich auch bittere Notwendigkeit werden kann. Das ist dann weniger lustig.

In 0m-„Nicht-Schweiz“ gibt es so gut wie nichts zu kaufen, zumindest nichts Fertiges. Gleise und Weichen sind selbst zu bauen, von Fahrzeugen gar nicht zu reden.

Zahlreiche Nullemmer haben ihre Karriere mit einer umgespurten MINEX-Dampflok begonnen. Märklin hatte sich nämlich seinerzeit an das eherne Grundgesetz gehalten, dass Schmalspurfahrzeuge, zumindest die Triebfahrzeuge, immer in der falschen Spurweite wiederzugeben sind.

Warum eine Lok mit richtiger Spurweite bauen, wenn man mit geringem Mehraufwand eine mit falscher Spur bauen kann?

(*Ironie-Modus aus*) Das hatte Zeuke mit seinem H0m-Programm seligen Angedenkens vorgemacht (sächsische 75cm-Fahrzeuge auf Meterspur), LGB hatte sich ebenfalls dran gehalten (österreichische 76-cm-Fahrzeuge auf Meterspur IIm), Märklin machte es mit seiner MINEX-Dampflok zur Abwechslung einmal umgekehrt: ein Meterspurfahrzeug auf 75-cm-Spur (0e). Schmalspur ist also entweder etwas für Ahnungslose oder Wurstige (Hauptsache niedlich und romantisch) oder eben für Kreative mit fundierten Vorbildkenntnissen, die bereit sind, umzuspuren und umzubauen. So einer war und bin ich, und das ist der Hauptgrund, warum mir Ponyhöfe prinzipiell verwehrt sind.

AHA! 0m auf dem Vormarsch

Dann kam Axel Hartig mit allerlei 0m-Bausätzen nach Harzbahnvorbildern, das große AHA-Erlebnis in der Szene. Alles Messing und richtig schwer zusammenzubauen. Wieder nix mit Kleinpferdhaltung. Und noch ein Kleinserienhersteller versuchte sich in 0m nach Harzer Vorbild: KS Modelleisenbahn in Waldlaubersheim. Deren G-Wagen nach Harzquerbahnvorbild (siehe auch S. 257) waren wunderschöne Modelle, brauchten aber viel Nacharbeit, bis sie bereit waren, auf den Schienen zu fahren statt daneben. Immerhin laufen sieben Exemplare davon auf meiner Anlage. Aber es war ein langer Weg dahin.



Zwei Weichenbauer in Oder-
teich. Nachdem die Schwel-
len aufgeleimt und der Leim
fest ist, werden sie plan
geschliffen und der Staub
abgesaugt. Dann wird Stück
für Stück und Nagel für
Nagel die Weiche aufgebaut.
Präzision und Geduld sind
hier gefragt, für viele ein
Grund, um 0m einen Bogen
zu machen.

Rechts ein originaler Magic-Train Wagenradsatz. Hübsch,
aber für 0m zu klein. Links ein auf 22,2 mm umgespurter
Romford-00-Radsatz mit 16 mm Laufkranz-Ø.

KS begann dann auch, eine Harzer Dampflok
in 0m zu entwickeln, eine von der ich mindestens
zwei Exemplare mit Kussband genommen hätte
(und heute noch nehmen würde), den bekannten
C-Kuppler Fiffi aus dem Selketal. Ich jubelte! End-
lich eine Meterspurlok in der korrekten Spurweite!
Zu früh gefreut. KS brach das Projekt ab, als es
Probleme mit Antrieb und Laufeigenschaften gab.
Echt schade! Vielleicht war diese Entwicklung der
Zeit zu weit voraus und die Lok bekommt noch ihre
verdiente Chance?

Die Rettung kam aus Nürnberg – wieder mal

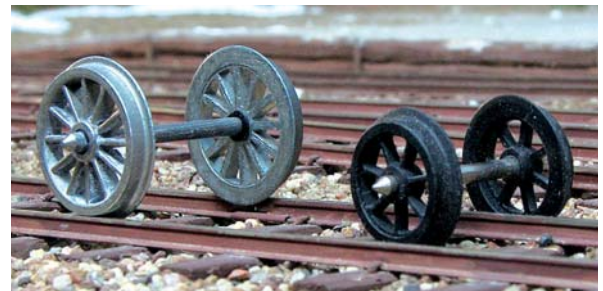
Aber Nullemmen entwickeln – der Not gehorchend,
nicht dem eigenen Trieb – ein wachsameres und
scharfes Auge für Produkte anderer Spuren, die
potentielle Umbaukandidaten sind. Oder die, wenn
sie zwar den richtigen Maßstab aber die falsche
Spur haben, meterspurisiert werden können.

Dass just zu der Zeit Magic-Train von Fleisch-
mann auf den Markt kam, war ein Göttergeschenk.
Herrliche fein detaillierte Fahrzeuge im Maßstab
1:45 nach 76-cm-spurigen (österreichischen) Vor-
bildern korrekt für 0e-Spur (16,5 mm).

Das Meterspurisieren war nicht allzu schwierig,
und die 0m-Szene entwickelte immer bessere und



Ein auf 0m umgespurtes On3-Drehgestell amerikanischer Fer-
tigung. Die Radsätze sind wieder umgeachste von Romford.
Stimmt das Radsatzinnenmaß und die Parallelität? Das wird
mit einer speziellen Lehre aus V2A-Stahl geprüft und gegebe-
nenfalls korrigiert.



einfachere Methoden der Umspurung auf 0m, die
auch ein minderbegabter Bastler wie ich bewältigen
konnte. Herbert Fackeldey hat sich seinerzeit mit
einem speziellen Artikel über das „Metzgern von
Magic-Train-Wagen“ im Mittelpuffer einen Namen
gemacht.

Nur die originalen Räder waren im Durchmes-
ser zu klein, also wurde nach passenden größe-
ren Speichenrädern gesucht, möglichst aus Metall
statt Plastik. Ein Kölner Architekt, der zu jener
Zeit gerne die Küste von Wales auf der Suche nach
Schmalspurigem frequentierte, sah sich dabei auch
in diversen Modellbahnläden auf der Insel um und
fand Speichenradsätze der Firma Romford (Spur
00) mit für 0m passendem Laufkranzdurchmesser.
Davon brachte er gleich einen mittleren Koffer voll
über den Kanal und verteilte sie auf die Nullemmen.

Das für das Umachsen notwendige Spezial-
werkzeug hatte jedoch kaum jemand, also wurde
hauptsächlich *à la main* umgeachst. Da waren dann
korrektes Radsatzinnenmaß und genau parallele
Räder Glückssache. Das ist einer der Gründe, die
verhinderten, dass 0m ein Ponyhof werden konnte.

Warum gibt es keine 0m-Fertigmodelle nach
deutschen Vorbildern? Da muss noch einmal ein
Vergleich mit der Schweiz herhalten. Dort gab und
gibt es unzählige Meterspurbahnen mit den unter-

Die Achse des Radsatzes
wird in den Schlitz der
Radsatzinnenmaßlehre ein-
gedrückt. Im Idealfall liegen
die beiden Räder plan und
fest an der Lehre an.



schiedlichsten Fahrzeugen. Und es gibt das große Netz der Rhätischen Bahn, auf dem es eine schier unendliche Zahl von Fahrzeugen gab und gibt.

In Deutschland gab es noch wesentlich mehr Meterspurbahnen als in der Schweiz, geblieben ist kaum etwas, abgesehen von den Inselbahnen hauptsächlich das Netz der Harzer Schmalspurbahnen. Die Zahl der Fahrzeugtypen, die auf diesem Netz eingesetzt waren oder sind, ist zwar nicht so „schier unendlich“ wie bei der Rhätischen Bahn, aber doch vergleichbar groß und auf jeden Fall größer als bei irgendeinem anderen deutschen Meterspurnetz.

Jedem Tierchen sein Pläsierchen

Der Unterschied liegt darin, dass sich das Interesse der Schweizer Modellbahner und der Hersteller, allen voran solche Starfirmen wie *Model Rail* in Liechtenstein und *Ferro-Suisse*, schnell auf das Rhätische Netz inklusive der damit verbundenen Bahnen fokussierte, während in Deutschland der Partikularismus tobte: jedem Schmalspur-Modellbahner seine ganz private Schmalspurbahn als Vorbild. Es gab ja genug, fast für jeden eine, und das wurde und wird weidlich ausgenutzt. Als Folge davon gibt es halt für keine Bahn ein ordentliches Fahrzeugsortiment, zumindest in Om.

Wenn ich als Harzbahn-Freund sage, dass es gut gewesen wäre (und immer noch wäre), sich auf die meterspurigen Harzbahnen als Vorlage zu konzentrieren, muss ich mir den Vorwurf gefallen lassen, *pro domo* zu sprechen. Das kann ich aushalten und bin dennoch weiterhin überzeugt, dass das auch für alle das Vernünftigste wäre.

Bei den immerhin drei Bahngesellschaften im Harz gab/gibt es Zweikuppler, mehrere Baureihen Dreikuppler, ein halbes Dutzend Mallet-Baureihen mit und ohne Laufachsen und solche Spezialitäten wie 1'C1', 1'D1' und 1'E1'. Eine 2'C1' mit Schleppender ist so ziemlich das einzige, was im Angebot fehlt.

Solange aber der eine weint, es gäbe ja keine Lok von Eltville–Schlangenbad, und der andere sich beklagt, weil es die Fairlie-Lok von Reichenbach–Oberheinsdorf nicht zu kaufen gibt und der Dritte die HF-Schleppenderlok der Kerkerbachbahn für das einzig Erstrebenswerte hält, solange wird Om „Nicht-Schweiz“ eine Domäne der Ponyhof-Verächter bleiben. Mein eigenes Problem ist durch alle diese klugen Ausführungen natürlich nicht kleiner geworden. Schuld habe ich selber beziehungsweise meine Orthodoxie.

Orthodoxie vs. Gut-genug-Philosophie: Bei Schmalspur geht nicht alles, aber manches

Im Grunde meines Herzes bin ich ein beinhardter orthodoxer Purist. Eigentlich dürften auf meine Anlage nur Fahrzeuge, deren Vorbilder tatsächlich auch auf Harzer Meterspurgleisen gefahren sind. Um das durchzuhalten, müsste ich



Damit keiner der Mitmacher das je vergisst, hängt an diversen Stellen im Werkstattbereich der BAE der Mahnspruch „Om ist kein Ponyhof“. Und alle wissen, was das bedeutet: Spurweite hier und da korrigieren, Radsatz-Innenmaß kontrollieren und justieren, Weichenzungen optimieren und einiges mehr. Alles, was uns nicht umbringt, macht uns stärker, das gilt hier auch.

a) Millionär sein (mindestens) und b) mir eine eigene Modellbaufirma in Fernost aufbauen. Schwamm drüber.

Da ich mir diesen totalen Purismus nicht leisten kann, habe ich von Allen McClelland die *good-enough-philosophy* übernommen, die besagt, dass ich nach dem Besten strebe, mich aber mit dem Machbaren zufriedengebe, irgendwo eine Linie ziehe und sage: Das muss reichen, das ist jetzt gut genug.

Nehmen wir als Beispiel die blaue ex-Magic-Lok ELISE auf der Vorseite. Das weiß jeder, dass das eigentlich eine österreichische 76-cm-Lok ist. Die ist korrekt auf Om umgespurt, aber „sowas“ ist im Harz nie und nimmer gelaufen. Allerdings ist das auch keine BAE-Lok, wie das Schild unter dem Namen der Lok besagt, sondern sie gehört der Grubengesellschaft HBI. Das erleichtert den Kompromiss. Der muss so lange gut genug sein, bis es etwas Besseres beziehungsweise Korrekteres gibt. Und das ist jetzt in Sicht.

Von den erwähnten MINEX-C-Kupplern hat die BAE zwei Exemplare im Stall. Die haben zwar, wie erwähnt, ein meterspuriges Vorbild, aber ein württembergisches. Allerdings sehen sie den Dreikupplern der Erstausrüstung der Gernrode-Harzgeroder-Eisenbahn sehr ähnlich. Es gibt sogar Zurüstsätze, um sie auf GHE zu trimmen. Die habe ich seit Jahren in der Kiste liegen, aber bisher gab es immer noch Wichtigeres zu tun auf unserem großen Nicht-Ponyhof.



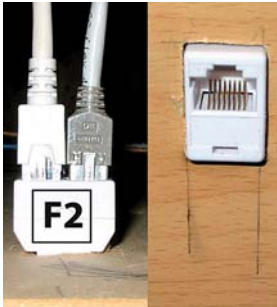
Ein Paradebeispiel für good enough: der MINEX-C-Kuppler: Wahrlich kein Supermodell und auch kein Harzer Vorbild, aber einem solchen sehr ähnlich. Hartt noch der Feindetailierung (frei stehende Leitungen und Lampen, korrekte Steuerung etc.), aber bis auf Weiteres so im Einsatz.



Hier wird kein Laub gesägt, sondern eine Zunge für eine Eigenbau-Om-Weiche.

Loconet, Regler, Uhr, Kupplung

Die BAE-Technik



Als Loconet-Steckpunkte für die Handregler werden achtpolige Y-Stecker verwendet, deren Doppelstecker auf der Rückseite der Vernetzung dient.

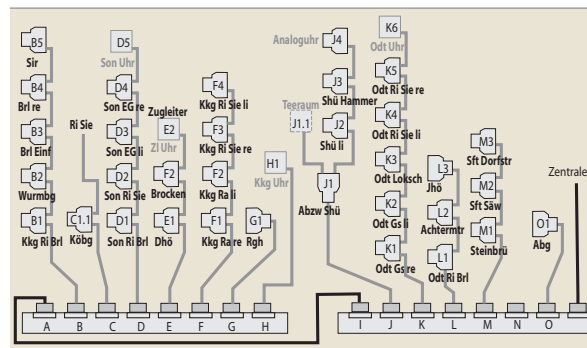


Hier – noch unbeschriftet – das Patchpanel mit den Steckplätzen A – H, das unter der Andreasberger Strecke verborgen (aber zugänglich) ist.

Noch nicht ganz im definitiven Zustand präsentiert sich die Digitalzentrale aus Intellibox und Fahrstromverteiltabelle. Die Hauptstrecke ist elektrisch in neun Abschnitte unterteilt, die Andreasberger Strecke in zwei, die Grubenbahn stellt einen eigenen Abschnitt dar. Die einzelne Ab- und Zuschaltbarkeit ist bei der Fehlersuche sehr hilfreich und erlaubt zum Beispiel Gleiskorrekturen mit Messing-Spurlehren, während ansonsten der Betrieb weiterläuft.

Proprietäre Lösungen für allgemeine Probleme, Sonderentwicklungen und nicht-mainstreamige Ideen für die Zukunft

Wie sich der Leser vielleicht erinnern wird, hatte ich schon bei der LGB-Anlage im Garten und dann bei der H0-Felsentalbahn auf dem Dachboden Regler an der Strippe, mit denen man seinem Zug folgen konnte. Die Regler waren analog und hatten kein Memory, aber es waren walk-around-Regler. Das war in den Siebzigern noch nicht so die Regel. Daher ist es sicher nachvollziehbar, dass bei meinen Om-Anlagen von Anfang an nur mobile Regler verwendet wurden.



Dieser Loconet-Verteilerplan macht die Kaskadenstruktur des Netzes deutlich. Er hängt an beiden Patch-Panels und erleichtert eine eventuelle Fehlersuche.



Die BAE II wurde bereits digital betrieben, und zwar mit dem System SELECTRIX, das sich bei den Modultreffen des FKSB sehr bewährt hatte. Neben einigen originalen SELECTRIX-Handreglern (Spitzname Taschenrechner) wurden mehrere kleine Handregler der Fa. MÜT verwendet, bei denen die Lokadressen mittels zweier kleiner Drehrädchen angewählt wurden, ein Komfort, den man heute kaum noch findet.

Von SELECTRIX zu DCC

Als die Götterdämmerung über die BAE II aufzog und der Umzug nach Hamm nahte, sagte mir ein MÜT-Mitarbeiter auf einer Messe, in das bidirektionale Protokoll von SELECTRIX könne man keine Sound integrieren, zumindest in keiner bezahlbaren Form. Das ist zwar heute überholt, aber damals war das für mich das Signal, bei der BAE III auf DCC zu setzen, und zwar mit einer Intellibox als Zentrale sowie mit Loconet und FRED-Handreglern aus FREMO-Produktion.

Als Loconet-Kabel wurde achtpoliges Patchkabel verwendet, wie es u.a. als LAN-Kabel zum Einsatz kommt. Loconet kommt von Haus aus mit sechs Polen aus, die beiden zusätzlichen Kontakte sollten zum Verteilen einer Kleinspannung für eventuelle Zusatzfunktionen eingesetzt werden. Bei einer großen Anlage mit langen Bedienergängen und vielen Betriebsstellen braucht es, zumal bei walk-around-Betrieb, zahlreiche Steckpunkte für die Handregler.

Als solche werden Y-Stecker verwendet, die durch einen passenden Ausschnitt in der Anlagenwand gepresst werden. Der rückseitige Doppelstecker dient zum Durchschleifen des Loconets. Mittels zweier Patch-Panels in Kaskadenschaltung wird das Loconet in zehn Stränge aufgeteilt, in denen dann jeweils bis zu fünf Steckpunkte hintereinander angeordnet werden können. Eine Kennzeichnung der einzelnen Stecker und Steckpunkte und ein Aushang des Verteilerplans an jedem Patch-Panel ermöglichen es, Fehler schnell einzuzugrenzen.

Die unterschiedlich langen Patch-Kabel zum Verbinden der Steckpunkte konnten sehr günstig von einem Elektronik-Discounter erworben werden.

Wie auf der Schalttafel im Bild oben sichtbar, ist die Fahrstromversorgung der Anlage in zwölf Abschnitte unterteilt, ganz im Sinne der am Ende der BAE II gelernten Lektionen. Dies sind keine separaten Booster-Abschnitte. Die Anlage wird ohne jeglichen Booster betrieben, und das klappt auch beim Einsatz von fünf Triebfahrzeugen. Die Intellibox wird mit einem Trafo gespeist, der bei 18 Volt 5 Ampère leistet. Das bringt's.



Der FRED-Regler in der originalen FREMO-Version mit Nullanschlag des Reglerknopfes und Richtungumschaltung per Kippschalter ist gut einhändig zu bedienen und damit auch als Rangierregler bestens geeignet.

Beim DAISY II-Funkregler von Uhlenbrock mit Inkrementalregler (endlos), der genau so aussieht wie Uhlenbrocks Version des FRED befindet sich das relativ kleine Reglerrad fast an der breitesten Stelle des Reglers, was die Einhandbedienung erschwert.



Die Reglerfrage

Glücklicherweise konnte ich gerade noch ein halbes Dutzend FRED-Regler aus FREMO-Produktion ergattern, die gut in der Hand liegen, sich blind einhändig bedienen lassen (wichtig beim Rangieren) und einen Nullanschlag haben.

Dank der fast vierzig Steckpunkte an der Anlage kann man mit diesen Handreglern seinem Zug bestens folgen, das A und O einer walk-around-Anlage. An den Stationen gibt es jeweils so viele Steckpunkte, dass auch bei mehreren Zügen im Bahnhof alle Triebfahrzeugführer einen finden können. Damit waren wir alle hochzufrieden.

Eine Zeit lang. Aber wir Menschen sind verwöhnt. Was zunächst als Traumerfüllung galt, wird nach einer Weile dann doch nicht mehr so ultimativ gut gefunden. So ging es uns mit den Handreglern an Spiralkabeln. Irgendwann fiel uns auf, dass wir, statt bei der Bergfahrt den wirbelnden Stangen der Dampflok zuzuschauen (die bewegen sich zwischen Königskrug und Oderteich auf Augenhöhe) stets ängstlich, manchmal auch hektisch dem Zug vorausseilten und nach dem nächsten Steckpunkt suchten. Tja, Regler ohne Strippe, das wäre toll.

Dieses Bedürfnis zeigte sich aber nicht nur bei der BAE, weshalb sich die Industrie daran machte, drahtlose Regler zu entwickeln, zuerst mit Infrarot, dann mit Funk.

Inzwischen haben diese in Form von zunächst zwei DAISY II-Funkreglern bei der BAE Einzug gehalten. Und jetzt schauen wir in der Tat auf die Stangen der Lok, wenn sie sich die Rampe nach Oderteich hinauf quält. Und auch sonst. Keine Steckpunktsuche mehr, reiner Fahrgegnuss.

Beim Rangieren ist der Genuss allerdings nicht so groß. Die Richtungumschaltung des DAISY II (Reglerknopf drücken à la Märklin) funzt nur bei Reglerstellung Null. Aber wo ist die bei einem Inkrementalregler? Da heißt es aufs Display schauen, bis man eine 0 sieht. Ich will aber beim Rangieren gar nicht aufs Display schauen, sondern auf meine Lok

beziehungsweise die Fahrzeuge, zwischen denen an- oder abgekuppelt werden muss.

Das hat dazu geführt, dass an den Bahnhöfen, wenn rangiert werden muss, doch wieder zum guten alten FRED gegriffen wird. Da gibt es solche Probleme nicht.

Insofern ist der DAISY II nicht der Weisheit letzter Schluss, und da er zudem nicht gerade preiswert ist, wird mit weiteren Funkreglern gewartet. Möglicherweise wird es auch eine proprietäre Lösung geben, die meine speziellen Wünsche berücksichtigt.

In der BAE-Truppe gibt es nämlich einen begabten Elektroniker, der die Umsetzung meiner Wünsche für realisierbar hält. Mein Regler könnte in etwa so aussehen:

Blinde Einhandbedienung (nur mit dem Daumen) ist Grundbedingung, klarer Nullanschlag ebenso. Ein Regler für Dampflok muss eine lineare, keine Drehregelung haben. Bremsen wie beim Vorbild: Regler zu bewirkt erst einmal nichts, erst Bremsen mit dem entsprechenden Hebel oder Taster bewirkt eine Verringerung der Geschwindigkeit, alles ganz so wie bei einer richtigen Dampflok.

Noch gibt es diesen Regler nicht, aber es sind schon einige meiner Visionen Wirklichkeit geworden, warum nicht auch diese? Warten wir's ab.

Kuppeln wie Märklinisten oder wie Fleischmänner?

Tja, wie kuppelt man in Om? Mit der Spielbahnkuppelung à la Magic-Train oder Fama-Bahn? Oder mit doppelter Schraubenkuppelung wie beim Vorbild? Oder mit der Kettenkuppelung à la „Kippschalter Dortmund“? Jedenfalls hat die Spur Om in der relativ kurzen Zeit seit ihrem Aufkommen fast schon so viele Kupplungen hervorgebracht wie die Spur H0 in einem halben Jahrhundert. Welche davon hat nun die BAE übernommen? Der Leser ahnt es: keine.

Vorbildentsprechend für den Harz wäre eine doppelte Schraubenkuppelung mit innenliegendem Balancier. Die wird sogar in der Schweiz hergestellt und ist absolut spitze. Nur: Der Kuppel- beziehungsweise Entkuppelvorgang kann damit mehrere Minuten dauern oder bei einem Bifokalbrillenträger auch ganz fehlschlagen. Jedenfalls ist sie, so schön sie ist, nichts für eine rangierintensive Anlage, bei der jede Menge Kupplungsvorgänge an der Tagesordnung sind.

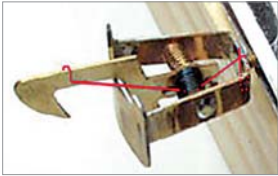
Die Kettenkuppelung, die zum Beispiel der häufiger zitierte Wilfried Link benutzte, war zwar leicht selber herzustellen und daher preisgünstig, aber der Kupplungsvorgang stand der Schraubenkuppelung in der Kompliziertheit kaum nach. Nee, die BAE brauchte eine Kuppelung, die einigermaßen wie ein Mittelpuffer aussah und zwar nicht unbedingt au-



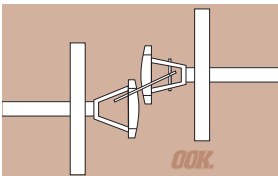
Eine denkbare Form (Rohentwurf) von OOK's Einhand-Wunschhandregler (Dampfversion): Dampfregler (linear) und separate Bremse mit drei Stellungen: Bremsen. Lösen und Abschluss; nur die wichtigsten Bedienelemente an der Hauptoberfläche, die taktill unverwechselbar sind (weitere evt. an den Seiten). Kein Display, keine Tastatur. Äußere Form wesentlich abgerundeter als auf der Grafik.

*In Dortmund gab es mal eine 0e-Modulgruppe, die statt DCC lieber eine Z-Schaltung mit Kippschaltern benutzte. Sie hatte seinerzeit auch die Kettenkuppelung für 0-Schmalspur „erfunden“.

An einigen Spatwagen noch vorhanden: die erste Kupplung der BAE mit einem richtigen Mittelpuffer und einem Fallbügel à la Märlinkupplung.



Installierte Hakenzentrierfedern und eine angedachte Niederhalterfeder markieren den Weg zur „perfekten“ Kupplung.



Die asymmetrische Fallhakenkupplung ist extrem schiefähig, wichtig bei Vierachsern.



tomatisch, zumindest aber schnell und einfach zu kuppeln und zu entkuppeln war. Zusammen mit Axel Hartig entwickelte ich zu Zeiten der BAE I eine Kupplung, die zumindest dem Mittelpuffer des Vorbildes ähnlich sah. Die Puffer hatten auf der einen Wagenseite einen Fallbügel, ähnlich der Märlinkupplung, auf der anderen Seite einen Dorn, über den dieser Bügel fiel. Das heißt, die Kupplung war asymmetrisch (Abb. oben).

Gut aber nicht perfekt I

Sie funktionierte gut. Das selbsttätige Einkuppeln war zwar eher die Ausnahme, aber mit Hilfe eines „Kuppeleisens“ (oft ein gewöhnlicher Schraubenzieher) ging das ganz leicht und schnell, das Entkuppeln ebenfalls. Nach und nach stellten sich im Be-

trieb jedoch zwei Nachteile heraus. Als die Zahl der Wagen stieg und die Güterzüge länger und schwerer wurden, zeigt es sich, dass die vordersten Wagen im Zuge durch einen gewissen Schrägzug des Bügels vorn angehoben wurden und zum Entgleisen neigten. Der zweite Nachteil zeigte sich mit dem Aufkommen von vierachsigen Personenwagen. Da gab es Probleme mit der Scherfähigkeit der Kupplung in Weichenstraßen. Sie neigten zum Verhakeln und einander aus dem Gleis Hebeln. Das wäre mit einer Schwenkfähigkeit des Mittelpuffers zu lösen gewesen, aber genau die wollte ich nicht, einmal aus optischen Gründen und zum anderen, weil dann neue Verhakungsprobleme beim Drücken abzusehen waren.

Bei der sukzessiven Inbetriebnahme der BAE III wurde schnell klar, dass eine andere Kupplung her musste. Aber was für eine? In meiner wüsten Kramkiste fanden sich noch ein paar Fleischmann-H0-Kupplungen von der Schlachtung irgendeines Fahrzeuges. Versuche damit waren sehr ermutigend, nur störte, dass sie zwar de facto Mittelpuffer waren, aber nicht so aussahen. Aber damals lebte ja noch der geniale Horst aus Oldenburg, der sich schon Jahre früher in der Oe-Szene einen Namen durch die Erfindung einer leicht zu bauenden Kupplung gemacht hatte.

Horst aus OL: Das soll uns eine Lehre sein

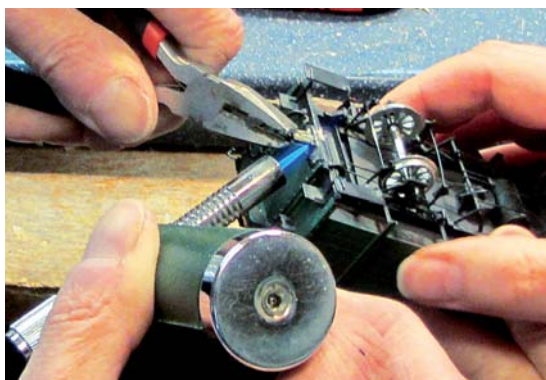
Horst entwickelte eine in Kleinserie herstellbare Fallhakenkupplung aus diversen Ätzteilen, die in einer speziell von ihm konstruierten Lehre miteinander

Die ersten Versuchskupplungen stellte Horst noch ganz händisch her. In Abb. a sägt er Fallhaken aus dünnem Messingblech aus. In Abb. b befeilt er schon in Kleinserie geätzte Haken. Und in Abb. c lötet er in der von ihm entwickelten Montagelehre einen Pufferkorb zusammen.



Die ersten neuen BAE-Kupplungen sind montiert und müssen noch a) brüniert werden und b) sich bewähren. Die Verwandtschaft zu den Fleischmann H0-Kupplungen ist offensichtlich.





Heiße Momente bei der BAE. Links lötet Jürgen die Schraube an den Pufferkorb, mit der der Puffer in der Pufferbohle befestigt wird. Bevor diese Montage passieren kann, müssen aber erst die alten Kupplungen ab. Das kann bei Ganzmessingfahrzeugen, zum Beispiel aus AHA-Bausätzen, schon mal tückisch sein. Nur die punktartige Flamme des Gasbrenners verhindert, dass beim Ablöten der ganze Wagen auftaut.

der verlötet wurden (Abb. a-c). Auch diese Kupplung wurde asymmetrisch ausgeführt, d.h. es gibt nur an einem Wagenende einen Fallhaken. Das ist bei der BAE möglich, da die Fahrzeuge nie gedreht werden. In dieser Konstellation ergab sich eine hohe Scherfähigkeit, die ja auch oben auf der Liste der gewünschten Eigenschaften stand.

Gut aber nicht perfekt II

Die neue Fallhakenkupplung bewährte sich – im Prinzip. Aber auch sie war in der Version 1.0 noch nicht das Gelbe vom Ei des Kolumbus. Es waren vielfältige Verfeinerungen des Designs und allerlei Optimierungen erforderlich, bis die Kupplungen sich so verhielten, wie sie sollten. Als Hauptproblem erwies sich nicht die Kupplung selber, sondern vielmehr ihr höhenkorrekter Anbau an die Fahrzeuge, die ja keinen NEM-Schacht haben und deren Fahrwerke alle verschieden konstruiert sind.

Während Horst an diesen Problemen arbeitete, erkrankte er schwer und starb recht schnell, ehe auch nur die Hälfte der Fahrzeuge auf die neue Kupplung umgestellt war.* Und niemand hatte sich beizeiten die Fähigkeit angeeignet, die Kupplungsteile in Horsts Lehre zusammenzufügen.

Glücklicherweise war zu der Zeit schon Jürgen zur BAE gestoßen, dessen konstruktive Fähigkeiten schon im Kapitel über den Steinbruch Königskopf sichtbar geworden sind. Er nahm sich des Kupplungsproblems an und entwickelte zunächst ein neues Fertigungsverfahren, das eine leichte Montage ohne Lehre ermöglichte. Dadurch erhöhte sich der Ausstoß an neuen Kupplungen schnell.

Zur Einstellung der Höhe wurde eine neue Bohrlehre entwickelt, hinter die Pufferteller wurden kleine Lippen gesetzt, die ein Aufsteigen des Hakens verhindern sollten, kleine Federn bekamen die Aufgabe, den Haken zu zentrieren, und allerlei Optimierungen mehr. Es war ein langwieriges *trial-and-error*-Verfahren, bis die Kupplungen den heutigen Stand erreichten.

Low tech as low can: Weichenstellen vor Ort

Eine Spezialität von Om war schon zu FKS-Bzeiten die Verwendung von ortsgestellten Weichen mit Wurfhebeln direkt an der Weiche. Bei walk-around-Betrieb ergibt das mehr Sinn (und Spaß) als zu einem Stellpult zu rennen, um eine Weiche für einen bestimmten Rangiervorgang zu stellen.

Die Stellböcke lassen sich in dem Maßstab schon funktional und optisch befriedigend nachbilden. Holger Jeworowski (Jewo) hatte auch einen kleinen Messingbausatz für einen Weichenhebel entwickelt, der zwar etwas übermäßig war, aber leicht zusammenzubauen und bestens funktionierte. Einziges Manko: kein Schalter zur Herzstückpolarisation.

Schon im allerersten Mittelpufferheft (1992) veröffentlichte ich einen Artikel über meine Methode, dieses Problem zu lösen. Dazu musste der Stellhebel nach unten durch die Grundplatte verlängert werden, um als Kontaktfinger in einer Stellung die lange Feder eines Microschalters (1 x Um) niederzudrücken. Noch heute ist die Mehrzahl der Weichenherzen auf der BAE III auf diese Weise polarisiert.

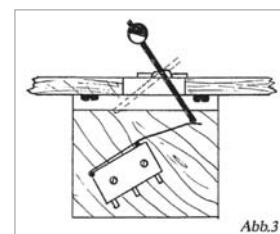
Diese Schalter gab es seinerzeit billigst im Electronic surplus-Versandhandel. Wie ich gesehen habe, gibt es sie jetzt auch wieder.

Oh Wei-0-Wei

Eine Weile später brachte Weinert einen sehr feinen Weichenhebel für den 0-Maßstab heraus, den Weinert 0-Weichenhebel, Szene-Jargon: Wei-O-Wei. Der war maßstäblich, bestand aus mehr Teilen als



Leicht übermäßig, aber auch leicht zu montieren und zu bedienen: der Weichenhebel von Jewo



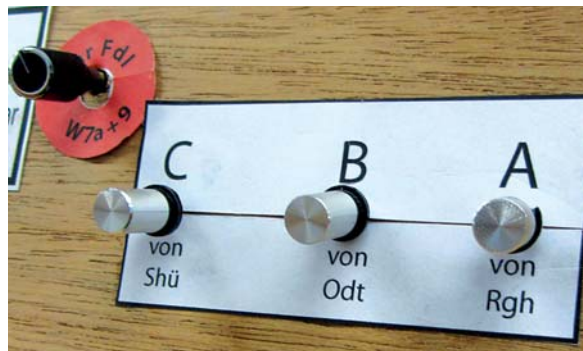
Originalbild aus Mittelpuffer Nr. 1/1993: Herzstückpolarisation mittels Microschalter mit Federhebel



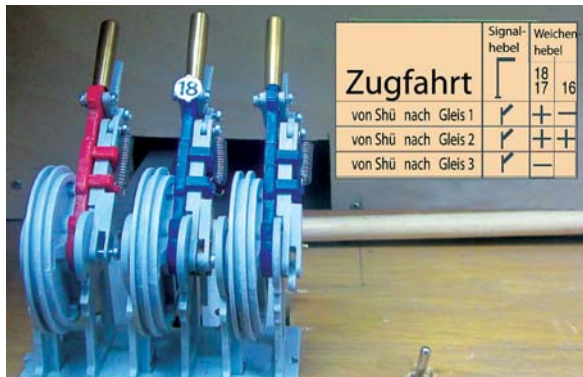
Ein Weinert 0-Weichenhebel (Wei-O-Wei) bekommt von Rainer einen langen Stellfinger zur Betätigung des Microschalters verpasst.

*Eine Würdigung von Horst als Mensch und Modellbahner findet sich im Kapitel „Der Wohlfühlclub“ auf S. 285.

Die drei Bedienknöpfe der Schubstangen, mit denen die Einfahrsignale von Sonnenberg gestellt wurden. Praktisch, aber nicht sehr stilvoll.



Nur drei Weichen müssen für die westliche Einfahrt von Sonnenberg ferngestellt werden, die Weiche 16 mit dem noch unmarkierten rechten Stellhebel, die Weichen 17 und 18 mit dem mittleren. Der rote Hebel links ist der Signalhebel. Mit ihm wird das ESig C gezogen. Rechts im Hintergrund die vorläufige Verschlussstafel, nach der der Fdl die Fahrstraßen einstellt.



der von Jewo und war schwieriger zusammenzubauen. Auch hier musste der Finger verlängert werden, um den Mikroschalter unter der Platte zu betätigen, eine fummelige Lötarbeit. Später gingen wir dazu über, dieses Bauteil mit langem Finger aus einem Stück zu ätzen.

Traum Mechanisches Stellwerk

Jeder hat so seine Träume. Viele Modellbahner träumen von einem riesigen Drucktastenstellwerk mit Gleisbesetztanzeige und Zweiknopf-Fahrstraßenlegung. Ich bin ein Fan von mechanischen Stellwerken und hätte daher auch gerne eins auf meiner Modellbahn. Und zwar eins, das nicht nur so aussieht, sondern auch mechanisch funktioniert.

Das ist natürlich nur für den Abzweigbahnhof Sonnenberg interessant, andernorts reichen die beschriebenen ortsgestellten Weichen. Auch Sonnenberg hatte zunächst nur Handweichen. Dann aber kam die Aufstellung der drei Einfahrsignale und es erhob sich die Frage, wie stellen? Elektromagnetisch? Oder doch lieber mechanisch? Ich wagte einen Versuch und installierte eine Gestängeleitung von der Anlagenfront Sonnenberg um drei Ecken herum zum Einfahrsignal B auf der anderen Gangseite. Zum Stellen diente ein normaler Drehknopf aus dem Radiozubehör, den ich auf das Ende der Schubstange presste. Und was soll ich sagen: ich hab's hingekriegt, es funzte.

Dieser Erfolg spornte mich an, das Gleiche mit den Signalen A und C zu machen – ebenfalls mit

Erfolg. Nun konnte der Fdl Sonnenberg mittels der drei Einfahrsignale die Zufuhr zu seinem Bahnhof regeln. Die Weichen wurden weiterhin ortsgestellt, bis auf einige wenige, die ebenfalls per Schubstange gestellt wurden.

Alles schön und gut, aber die drei Knöpfe, die auf der Abbildung links zu sehen sind, haben nicht gerade die Anmutung eines mechanischen Stellwerks. Der Traum von einem „richtigen“ mechanischen Stellwerk blieb unerfüllt.

Aber jetzt hat er eine Chance auf Verwirklichung, seitdem Matthias Hellmann und Oliver Rasch vom FREMO ein solches entwickelt haben, das man in Bausatzform kaufen kann. Als ich das erfuhr, war sofort klar: muss ich haben!

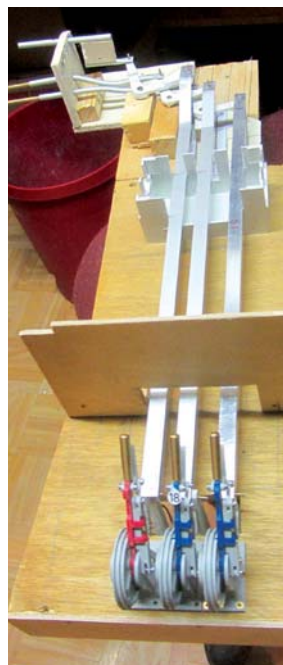
Die Kunststoffbausätze für die Stellhebel waren alsbald lieferbar und so kam das erste Teilstellwerk für den westlichen Bahnhofskopf Sonnenberg schnell zusammen. Mein Versuch einer rein mechanischen Kraftübertragung scheiterte, weil drei Umlenkungen nötig waren, die ich als Grobmechaniker nicht präzise genug anfertigen konnte und wegen der langen Stellwege von ca. drei Metern.

Also wurden die von Hellmann vorgesehenen Umschalter unter der Bodenplatte doch installiert und Weichen und Signal mit elektrischen Antrieben versehen. Das klappt. Und der Verlust ist ja nur ein rein geistiger. Gesehen hätte man die mechanische Kraftübertragung eh nicht.

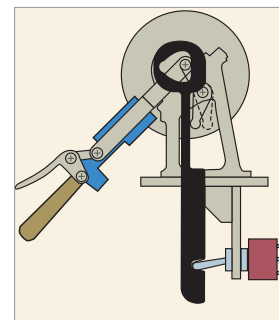
Jetzt fehlt aber noch etwas Entscheidendes. Matthias Hellmann hat von Anfang an vorgehabt, auch Fahrstraßenhebel und ein mechanisches Verschlussregister für die Fahrstraßensicherung zu entwickeln. Das erst würde auch das richtige *feeling* bei der Bedienung des Stellwerkes ergeben. Die Fahrstraßenhebel sind auch schon auf seiner Website, aber nicht lieferbar.

Jetzt überlegen wir bei der BAE, ob wir auch hier wieder einmal eine proprietäre Lösung entwickeln. Bis Redaktionsschluss dieses Buches war die Frage nicht geklärt.

Rein elektronisch geht es nicht, da die Fahrstraßenhebel nach dem Ziehen des Signals nicht mehr beweglich sein dürfen. Das erfordert eine mechanische Sperre. Die kann vielleicht ein Servo bieten. Man wird sehen. Bis sich das geklärt hat, kann das Stellwerk für die rechte Bahnhofshälfte gebaut werden, das doppelt so umfangreich sein muss: vier Weichenhebel und zwei Signalhebel.



Mein Versuch einer rein mechanischen Stellkraftübertragung scheiterte leider, weil ich die Umlenkungen nicht präzise genug hinbekam.



Seitenriss eines Hellmannschen Weichenhebels. Der schwarz eingezeichnete (verdeckt eingebaute) Stellfinger geht durch die Grundplatte und bewegt dort den Knebel eines Mikroschalters.

Modellzeit

Vorbildentsprechender Fahrplanbetrieb erfordert eine beschleunigte Uhr. Diese Meinung wird zwar nicht von allen Betriebsbahnen geteilt, aber bei der BAE hat sich geraffte Modellzeit schon seit den Tagen der BAE II (Beschleunigung 1:6) bewährt. Bei der BAE III ist der Faktor 1:5.

Ein Elektroniker unter den BAE'ern entwickelte ein Uhrensystem mit Digitalanzeige, das in das Loconet integriert werden konnte. Das sparte den Aufbau eines zusätzlichen Leitungsnetzes. Leider hatte das System Kinderkrankheiten, Störungen häuften sich, die gleich das ganze Loconet lahm legten. Der Einzige, der es hätte entstören können, der Entwickler des Systems, war aber genau zu der Zeit aufgrund gesundheitlicher Probleme nicht in der Lage, zur BAE zu kommen.

Inzwischen hatte ein Richard Härtle im Fränkischen einen Taktgeber für gewöhnliche Tochteruhrsysteme entwickelt. Die bekannten Siemens-Tochteruhren waren leider alle von Markt verschwunden, aber bei ebay gab es geichtartige Uhrwerke aus ehemals volkseigenen Betrieben.

Zifferblätter, Uhrgehäuse und Zeiger wurden in der Werkstatt eines BAE'ers gelasert. Nun musste doch ein eigenes Uhrnetz verlegt werden, aber das funktioniert störungsfrei.

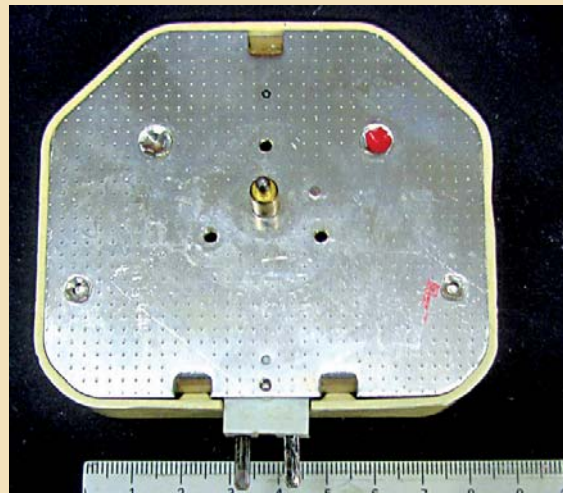
Der Härtle-Taktgeber funktioniert wunderbar und kostet nicht viel, ist aber leider sehr komfortarm. Die Einstellung des Beschleunigungsfaktors sowie des Vorlaufs geschieht mittels kleiner Jumper, die direkt auf der Platine auf entsprechende Stifte gesteckt werden müssen. Bei der BAE wurden die Anschlüsse der Stifte herausgeführt und dann mit einer kleinen Schalttafel mit Kipp- und Schiebeschaltern verbunden. Jetzt kann der Zugleiter unkompliziert die Uhr steuern.



Nachdem die diversen Anschlüsse von den Jumpern aus dem Taktgeber herausgeführt waren, konnte diese kleine Schalttafel zur Steuerung des Uhrensyste in die große Streckentafel des Zugleiters integriert werden.



Die sauber bestückte Platine des Härtelschen Taktgebers. Rot umrandet die beiden Jumper, durch deren Umstecken einmal der Takt und zum anderen der Vorlauf geregelt werden können. Diese Anschlüsse wurden zwecks komfortablerer Bedienung herausgeführt.



Eins der zehn Tochteruhrwerke aus DDR-Produktion, die bei ebay erworben werden konnten. Nur eins der zehn war fehlerhaft.

Analoguhr mit BAE-eigenem Gehäuse und Ziffernblatt, Ausführung als Schalttafeluhr, eingebaut in Königskrug



Namen und Schilder auf und an der Anlage

Na, wie heißt du denn?

„Die Namensgebung macht bei den Bahnhöfen nicht halt. Jeder Berg, jedes Tunnelportal, jede Brücke, jeder Bach und jeder Wald, alles hat in der Realität Namen und sollte es auch auf einer Anlage haben.“ (BB S. 13).



Hier ist von Anfang an klar, wo man sich befindet: in Schlufthütte, auch wenn davon noch nicht viel zu sehen ist. Auch auf kleineren Anlagen mit nur zwei, drei Stationen ergibt das Sinn, hauptsächlich wegen der Identität.

Das Werbeschild mit dem hübschen Spruch ist keine Erfindung des Anlagenbauers, sondern nach einem Schild am realen Königskrug bei Braunlage gestaltet.

Das Bild ganz rechts verrät nicht nur, dass das Bunkergebäude des Bergwerks ein Flachrelief ist, sondern auch, wie die Grube heißt und zu welchem Konzern sie gehört. „Grube“ allein oder „Bergwerk“ würde als Ziel einer Zugfahrt nicht reichen, da es davon zwei gibt. Außerdem erfährt man noch, wie der Tunnel heißt, durch den die Züge vom Filddeyard Braunlage herkommen.

In meinem blauen im MIBA-Verlag erschienenen Anlagenplanungsbuch, aus dem obiges Zitat stammt, habe ich mich ausführlich zum Thema Namensgebung ausgelassen. Natürlich hat das nicht gleich die Welt verändert. Noch immer tauchen Anlagen in der Modellbahnpresse auf, die „Meine Vierte“ heißen oder „Willis große Dachbodenanlage“, auf der die Züge vom „Hauptbahnhof“ über den „Nebenbahnhof“ zurück zum Hauptbahnhof fahren und dann über die Nebenstrecke durch den „Ecktunnel“ zum „Endbahnhof“. Dass das so ist, wird seine Gründe haben. Auf der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn ist das freilich anders. Wie die einzelnen Bahnhöfe zu ihren Namen kamen, habe ich im Kapitel über die Konzeption schon abgehandelt, das muss hier nicht wiederholt werden.

Diese Bahnhofsnamen waren schon in der frühen Bauphase, als noch nicht einmal die Gleise lagen, mit großen vom Computer ausgedruckten Schildern an entsprechender Stelle an die Wand geklebt. Das verschaffte dem Platz von Anfang an eine Identität und Benennbarkeit. „Hat jemand den kleinen Seitenschneider gesehen?“ „Ja, der liegt in Oderteich.“

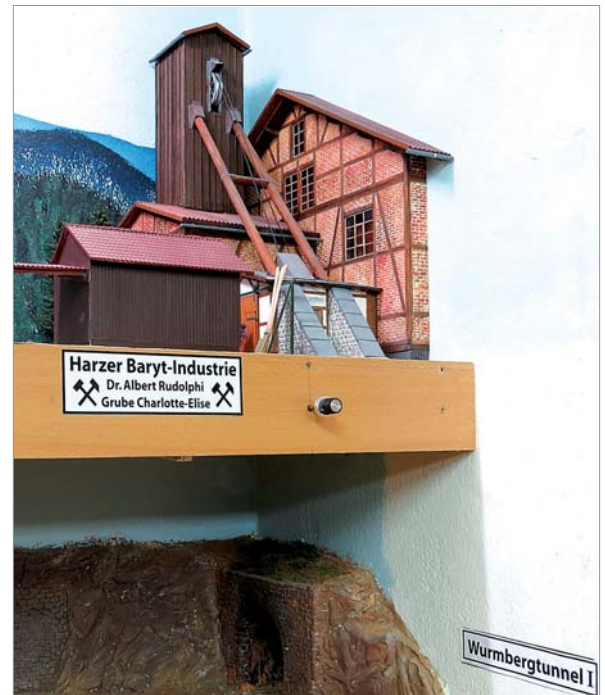


Jede Röhre heißt anders

Die BAE-Anlage weist fünf Tunnels auf, ein bisschen viel für eine Harzanlage, aber kaum zu vermeiden. Diese fünf Tunnels haben selbstverständlich auch Namen, wie sonst sollte man sie unterscheiden? Diese Namen stehen allerdings nicht, wie bei der DB oder der Rhätischen Bahn als kleines Schild am Tunnelportal – so weit ist die BAE noch nicht – sondern als großes Papierschild an entsprechender Stelle am Anlagenrand außerhalb des gestalteten Bereichs (s. Abb. unten und auf S. 278 unten links).

Bierernst und humorlos

Hier ein paar weitere identitätstiftende Namen auf der Anlage: Achtermannstor, Gödekentalbrücke, Eselsschlucht, Stumpfer Stein, Königsbergkurve etc. Auf dem definitiven Anlagenplan auf S. 87 im Kapitel „Planung der BAE III“ kann man sie wiederfinden. Das Gödekental, das Achtermannstor, den Stumpfen Stein und den Königsberg findet man auch im realen Harz, lediglich die Eselsschlucht entspringt



meiner Phantasie. Schilder am Anlagenrand machen auch diese Stellen identifizierbar. Aber es gibt noch mehr zu benennen: das Sägewerk, die Eisenhütte, die drei Steinbrüche. Das wäre jetzt die Gelegenheit, allerlei launige Anspielungen unterzubringen und das Sägewerk „Franz Zacke“ zu nennen, die Eisenhütte „Heinrich Gussmann“ und zumindest einen der Steinbrüche „Pick & Hack“. Na ja, wer mein Blaues Buch gelesen hat, weiß, dass das nicht mein Ding ist. Bierernst und humorlos, wie ich nun mal bin, habe ich Namen mit erkennbarem Harzbezug vorgezogen: Das „Siebertaler Sägewerk“ gehört Bernhard Kohlrusch (s. Abb. S. 278 oben, das ist im Oberharz ein sehr gängiger Familienname), die Hütte den Gebr. Untermann, eine Anspielung auf die Fa. Obermann in Wieda (die Schlufthütte ist ja ein Klon der Hütte in Wieda) und die Namen der drei Steinbrüche sind entsprechenden Stellen des Messtischblattes entnommen.

Historisch ja, Fraktur nein

Im Unterschied zu den Schildern *an* der Anlage müssen die Schilder *auf* der Anlage zur dargestellten Zeit (30er-Jahre) passen. Das ist nicht immer einfach, weil die meisten Schriften auf dem Computer doch eher modern wirken.

Für die Stationsschilder konnte ich eine Schrifttype finden, die der einst von der Südharzbahn verwendeten recht nahe kommt (Abb. oben rechts). Bei der Beschilderung der Baustoffhandlung und des Sägewerkes kam die einzige wirklich historische



Das kleine EG von Schluff ist nach dem Vorbild vom Hp Kaiserweg der Südharzbahn entstanden, die Schrift des Bahnhofsschildes dem dortigen Schild nachempfunden. Und der Wegweiser führt zu dem im Kap. „Konzeption“ auf S. 32 gezeigten Forsthaus Schluff.

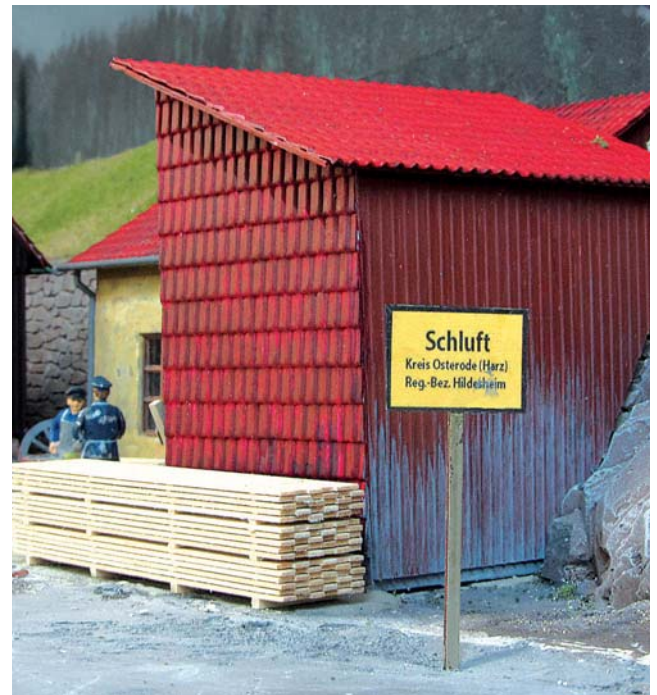


Dass dies ein Baustoffhandel ist, könnte man auch ohne das Schild mit der 30er-Jahre-Schrift erkennen. Aber es ist halt nicht irgendein Baustoffhandel, sondern eben dieser eine bestimmte. Und die Braunlager Rufnummer schafft wiederum regionalen Bezug.

Schrift auf meinem Rechner zum Einsatz, bei der Gestaltung des geschwungenen Schriftzuges für die Waldschänke ebenfalls, wurde dort aber „editiert“, also leicht verändert. Von der Verwendung von Fraktur sah ich ab, da diese, anders als man denken könnte, selbst in den Dreißigern eher in Druckwerken als bei Beschriftungen verwendet wurde.



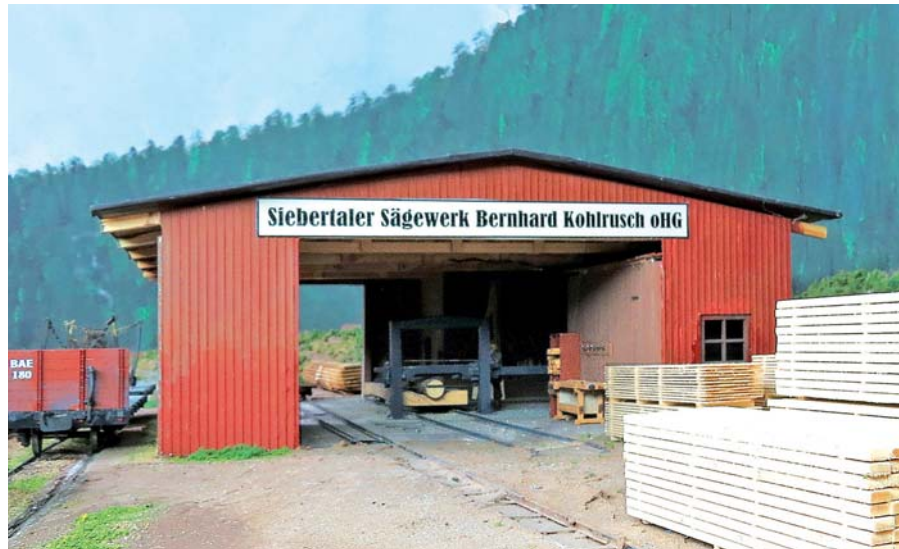
Vor dem Krieg gab es in der Nähe von Blankenburg (Harz) ein Braunkohlewerk namens Hercynia, das auch Hausbrand-Briketts herstellte. Ein Werbeschild am Güterschuppen von Schluff erinnert an diese längst vergessene regionale Marke.



Gibt es ein besseres Mittel, den Namen eines Ortes kundzutun, als eine „richtige“ Ortstafel? Ein Vorteil des großen Maßstabs ist, dass so ein Schild noch lesbar ist, selbst das „Kleingedruckte“.



Drei Hörste ist zwar eine Betriebsstelle der BAE, jedoch kein öffentlicher Haltepunkt und hat daher auch kein reguläres Stationsschild. Nur die Beschriftung am Wagenkartenkästchen sagt, wo man ist.



Im düsteren Inneren der Sägehalle sieht man undeutlich das Horizontalgatter. Bernhard Kohlrusch ist, wie in einem anderen Kapitel zu lesen, der Bürgermeister von Schluff. Und der Sägewerksbesitzer. Der Harzbezug ist sowohl durch seinen gegendtypischen Namen als auch durch die Bezeichnung „Siebertaler“ gegeben.

Info für das Betriebspersonal

Neben den Schildern auf der Anlage, die sowohl informative als auch dekorative und natürlich identitätstiftende Bedeutung haben, gibt es allerlei Schilder *an* der Anlage mit rein praktischer Bedeutung. Da wären an erster Stelle die für den Betrieb wichtigen Beschriftungen zu nennen (Abb. unten rechts), die für das Fahrpersonal relevante Informationen liefern. An jedem Bahnhof gibt es das Wagenkartenkästchen mit entsprechender Beschriftung der einzelnen Fächer und gelegentlich ist das daran aufgebrachte Schild mit dem Stationsnamen das einzige, was darüber Auskunft gibt, wo man ist. Und schlussendlich gibt es noch solche Beschriftungen, die den Stauraum unter der Anlage einteilen, damit man etwas wiederfindet. Eine Liga für

sich sind solche kleinen Helferlein wie das Schild neben der Kontrolllampe in der Abb. unten links.

„NameistSchallundRauchabernichtsdestotrotzmussmaneinhaben.“

Das sagte weiland Kara Ben Nemsis als Antwort auf die Frage nach seinem Namen, weil er gehört hatte, dass der Wüstenstamm, mit dem er zu tun hatte, durch lange Namen zu beeindrucken sei. Für unsere Zwecke müssen Namen nicht lang sein, sondern informativ, identitätstiftend und regional passend. Mir persönlich ist das wichtiger als ein gewisser Lacherfolg bei dem einen oder anderen Anlagenbesucher, weil mein Baustoffhandel nicht „H. Koch“ heißt, sondern „C. Ment & B. Tong“. Das ist kurzzeitig ein Kalauer, aber dann nur noch fade.



An den senkrechten Anlagenaußenflächen hat so mancherlei Schilderkram Platz. Das Miniposter, das für den Schierker Feuerstein wirbt, ist ein Ersatz für ein maßstäbliches auf der Anlage, das doch nicht lesbar wäre.



Auch bei betriebsbezogenen Schildern und Beschilderungen wie hier am Bahnhof Sonnenberg gilt: alles richtige Harzer Namen und Bezeichnungen. Das Richtungsschild dient unerfahrenen Fahr-„Gästen“ als Orientierungshilfe.



Man muss die Feste feiern, wie sie fallen, sagt der Volksmund. Die Einweihung der Waldschänke Oderteich (Modell-Ausführung siehe im Kap. „Die Betriebsstellen“ S. 108) wird auch real 1:1 gefeiert. Dieter (ganz links) hat das von ihm gebaute Gebäude mitgebracht und aufgestellt, und jetzt gibt es das in der Einladung versprochene Bier aus Hasserode (auch wenn die Brauerei davon nichts weiß). Foto: Rainer Schmitt (per Selbstauslöser)

Ein Modellbahnclub, anders als alle anderen

Der Wohlfühlclub

Eigentlich ist der BAE-Club gar kein Club, denn er hat keine Aufnahmeanträge, keine Beiträge, keinen Vorstand und keine Hauptversammlung, erst recht ist er nicht e.V. Was ist er dann?

Eine Gründung des BAE-Clubs hat es nie gegeben. Er ist entstanden, einfach so. Wenn ich jetzt sagen würde, dass ich nichts dafür könne, würde das natürlich nicht ganz stimmen. Dennoch habe ich nie die Absicht gehabt, einen solchen Club zu gründen.

Niemand hatte die Absicht, einen Club zu gründen

Nicht, dass ich nicht schon einmal einen MEC (mit-)gegründet hätte. Klar, sowas muss man mal gemacht haben. Ist ne Weile her. Die BAE I habe ich jedoch ganz allein gebaut und die BAE II fast. Aber da hat immerhin schon HFy, wenn er zu Mittelpuffer-Redaktionswochenenden in Bremen weilte, mit Hand angelegt. So fing es an.

Später, als die BAE II so allmählich betriebsfähig wurde, gesellte sich dieser und jener Modellbahner hinzu, bald war es ein halbes Dutzend Mitspieler mit Anreiseentfernungen von dreißig bis vierhundert Kilometern. Um das möglich zu machen, schaffte ich einige leichte Matratzen an, Schlafsäcke mussten die Jungs selber mitbringen.

Einige von ihnen hatten auch Lust, an der weiteren Ausgestaltung der Anlage mitzuwirken, sodass diese von da an etwas schneller vorankam.

Dann kam das Hammer Problem

Es hätte auch heißen können „Hammer-Problem“, denn was da auf die BAE und ihre Mitspieler zukam, war in der Tat ein Hammer. Wie es zu dem Umzug von Bremen nach Hamm und dem Abbruch





Die räumliche Enge unter Tage schafft auch eine Art Gemütlichkeit, die zum Wohlfühlen der Mitglieder beiträgt.

Unten das Beweisfoto für die Zwischenüberschrift „Männer brauchen Höhlen“.



der BAE II kam, habe ich in einem anderen Kapitel schon ausführlich dargestellt, muss ich hier nicht wiederholen.

Auf jeden Fall war der beliebte Treffpunkt für betriebsinteressierte Nullemmer plötzlich weg. Und ich konnte in Hamm auch nicht da weitermachen, wo ich aufgehört hatte. Das gekaufte Haus musste erst einmal in Besitz genommen und in vielen Details angepasst werden, an Modellbahn war viele Monate lang gar nicht zu denken. Dann kam der Ausbruch der Kellertrennwände mit einer Riesenmenge Dreck. Die alten Freunde hörten nichts von mir.

Was einem zukommt, kommt auf einen zu

Zum Glück gab es aber ein Kontinuum, und das hieß Mittelpuffer. Verlag und Redaktion des Mittelpuffer waren natürlich auch von Bremen nach Hamm umgezogen, und da ging es, im Gegensatz zur BAE, nahtlos weiter. Schließlich waren ja Abonnenten zu bedienen, die Guthaben hatten. Dadurch blieben bestimmte Kontakte aktiv. Aber an ein Problem hatte ich gar nicht gedacht: Durch den Verlust des BAE II-Freundeskreises hatte ich auch meine Packer für den Versand des Mittelpuffer verloren. Woher in unbekanntem Terrain neue nehmen, die Lust hatten, für ne Tasse Tee und nette Worte Hefte einzutüten?

Es geschah in Bruchhausen-Vilsen bei einem Besuch der Museumseisenbahn, bei der ich seit 1965

Mitglied war. Ich lief im Bahnhofsgelände herum, um Fotos zu machen, da kam ein junger Mann strahlend auf mich zu, outete sich als Mittelpuffer-Abonnent aus einem Ort bei Wuppertal und fragte, ob ich nicht in Hamm Packer für die Zeitschrift bräuchte. Klar brauchte ich. Und wie! Der Mann war sofort angeheuert. Warum ich das erzähle? Weil er fortan nicht nur beim Packen half, sondern sogleich auch für die BAE entbrannte und zum ersten neuen Mitmacher wurde.

Das war toll, damit hatte ich nicht gerechnet, nicht rechnen können. Hatte ich überhaupt damit gerechnet, am neuen Platz wieder zahlreiche Mitmacher gewinnen zu können? Mit dem Verstand eher nicht, im Unterbewusstsein wohl aber doch. Wie anders ist es zu erklären, dass ich, wie in anderen Kapiteln beschrieben, die neue Anlage extra so entwarf, dass „unter Tage“ zahlreiche Bastelplätze entstehen würden? Die konnten ja nicht alle für mich sein.

Es blieb nicht bei dem einen Mitmacher. Auch die alten Freunde aus der Bremer Zeit erkundigten sich nach der BAE und ob man mal gucken kommen dürfe. Man durfte. Und man kam. Und man kam wieder. Und wieder. Und es kamen Neue hinzu, woher auch immer.

Bald wieder Betrieb! Versprochen!

Die alten Freunde aus der Bremer Zeit kannten natürlich schon den BAE-Betrieb und konnten den anderen aus eigenem Erleben davon vorschwärmen. Und ich wurde nicht müde, ihnen zu versprechen, dass wir „bald“ oder „in absehbarer Zeit“ auch hier in Hamm wieder richtigen Betrieb machen würden.

Ob sie es glaubten oder ob es ihnen gar nicht so wichtig war, will ich jetzt im Nachhinein nicht untersuchen. Entscheidend war, dass sie, obwohl sie bezüglich Betriebsbeginn immer weiter in die Zukunft vertröstet wurden, bei der Stange blieben. Ein Phänomen. Der Einzige, der ungeduldig war, war ich vermutlich selber.

In den (damals noch) Verlagsräumen – großes Wort für zwei 12 und 13 qm große Zimmer – war genügend Platz, dass die Mitbauer sich zum Tee und zum Fachsimpeln versammeln konnten. Der ehemalige Packraum ist heute noch der Teerraum, in dem man sich morgens bei der Ankunft trifft, bevor das Signal ertönt „Ab in den Keller!“.

Wer macht wann was, warum und gegen wen?

In vielen Modellbahnclubs, so wird mir immer wieder berichtet (und eigene Erfahrung damit habe ich auch) geht viel Zeit dabei drauf, sich darüber zu verständigen, was man eigentlich bauen will: Maßstab, Spurweite, System („Märklin oder nicht Märklin, das ist hier die Frage“), mit oder ohne Oberleitung, *point-to-point*, Hundeknochen oder sonstwas. Zehn Modellbahner = zwölf Meinungen. Dieses Problem hat es bei der BAE nie gegeben, denn noch bevor der



„Diavortrag“ auf dem Computerbildschirm bei einem Clubabend. Hier berichtet ein Mitglied über seinen Besuch bei der Expo Rail in Walferdange (Luxemburg). Oder es werden Bilder von den Harzer Schmalspurbahnen gezeigt, aber auch „dienstliche“ Dinge diskutiert: Wie handelt man als Zugleiter diese oder jene Situation? Was tue ich, wenn ich vor der Trapeztafel stehe, aber keiner pfeift mich rein?

allererste Mitmacher auftauchte, waren alle diese Entscheidungen längst gefallen beziehungsweise von mir getroffen worden. Im Kapitel „Thema und Konzeption“ ist das ausführlich beschrieben. Wer also beispielsweise gerne im Kreis fahren möchte, ist bei der BAE verkehrt.

Von den Mitmachern höre ich immer wieder mal, dass sie bei Gesprächen mit anderen Modellbahnern zu hören bekommen: „Aha, alle müssen machen, was OOK sagt. Danke, nichts für mich!“ Na und? Was ist schon für jeden, die BAE schon gar nicht. Davon haben sich zahlreiche Modellbahner und potentielle Interessenten durch persönlichen Augenschein überzeugt. Sie kamen, sahen, machten zum Teil auch einmal beim Betrieb mit, gingen wieder und man hörte nie wieder etwas von ihnen.

Was ihnen nicht passte und wogegen sie sich entschieden haben, war auf diese Weise leider nicht zu erfahren: gegen die Schmalspur, gegen das Konzept oder gegen den eigenartigen Nicht-Club, wer weiß?

Was aber wirklich zählt, ist das Dutzend Modellbahner aller möglichen Couleur, die sich *pro* entschieden und sich bei jedem Wiederkommen erneut *pro* entscheiden. Aber die Frage aus der Zwischenüberschrift „Wer macht wann, was, und warum?“ ist damit noch nicht beantwortet. Kurzantwort: Jeder macht das, was er kann oder sich zutraut, wozu

er Lust hat und was nötig ist oder ihm einfach nur Spaß macht. Jetzt meine ich einen Zwischenruf zu hören: Genau wie in unserem MEC. Jeder macht, was er will, kein Plan.

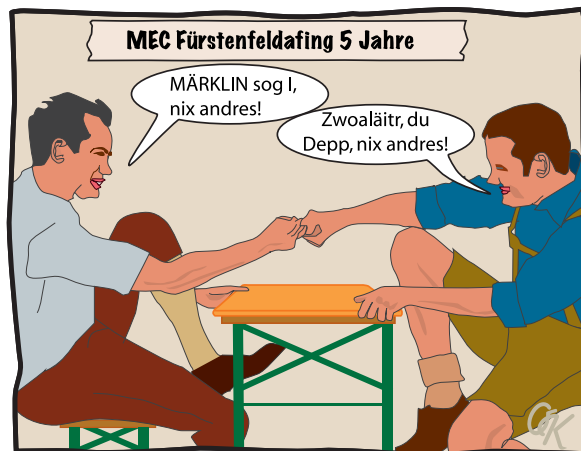
Planvolle Anarchie: In der Rotte fängt es an

Es gibt da diese hübsche, witzige Devise: „Die beste Regierungsform ist die Anarchie – mit einem *energischen* Ober-Anarcho an der Spitze.“ So etwa muss man sich das im BAE-Club vorstellen.

Wenn einer neu hinzugekommen ist, muss natürlich erst einmal ausgetestet werden, welche Arbeiten ihm übertragen werden können. Aber auch hier gilt der Grundsatz: von der Pike auf, eisenbahniger ausgedrückt: von der Stopfhacke auf. Das heißt im Klartext Schottern. Oder noch eine Stufe weiter zurück: Gleise nageln.

Auf jeden Fall arbeiten in der Rotte.

Gleisbau und Schottern in 0m ist etwas ganz anderes als Gleisbau und Schottern in H0. Da werden nicht einfach fertig gekaufte Gleisstücke und Weichen aufgelegt und dann Korkkrümel zwischen die Schwellen gestreut. Nein, hier werden richtige Schwellen aus Holz einzeln verlegt, dann die Schienenprofile darauf befestigt, und zwar richtig mit Schienennägeln wie anno dunnemals bei den Kleinbahnen auch.





Oben: Wenn die Dame des Hauses Sekt einschenkt, muss schon etwas Besonderes los sein. In diesem Fall hält der Einschlag des Goldenen Nagels. Bei den meisten „Höcks“, um mal den netten Schweizer Ausdruck zu verwenden, ist eher Bier, großenteils ohne Alkohol, das übliche Getränk. Foto: Michael Sterna

Gruppenbild mit Dame (hinter der Kamera): Nach dem Einschlag des Goldenen Nagels (1:45) bei der Einfahrt von Sieber ist ein gemeinsames Gläschen Sekt fällig und ein paar markige Worte des BAE-Erfinders (rotes kariertes Hemd). Foto: Christa Kurbjuweit

Und dann kommt der Schotter: richtiger Steinschotter in klein, der sich auch so verarbeitet wie Steinschotter. Der fliegt nicht weg, wenn man ausatmet. Viele, die das zum ersten Mal tun, sind überrascht, wie eisenbahnig sich das anfühlt. Ein Neuer kann aber auch das Pech haben, dass gerade kein Schotter mehr da ist, dann heißt es zunächst einmal Schotter sieben. Wer? Der Neue natürlich.

Meist stellt sich nach kurzer Zeit heraus, welche speziellen Fähigkeiten und Neigungen der Neue hat: ob er gerne feilt und lötet oder lieber mit Streumaterial die Landschaft begrünt oder ein Gebäude baut. Oder Decoder in Triebfahrzeuge einbaut. Und so weiter. Es gibt für jeden etwas, keiner geht leer aus, aber keiner muss tun, was ihm nicht liegt. Das hat sich bewährt.

Highlife im Club – ansatzweise

Nun ist ein Haufen von Modellbahnern, die an einer Anlage bauen, noch kein Club. Ein Club ist ein Club, wenn er ein Clubleben hat, wie auch immer man das definieren mag. Und der BAE-Club hat mit Sicherheit eins. Da sind einmal die schon erwähnten *tea-times* bei der Ankunft, dann die ab und

an stattfindenden Clubabende, und hin und wieder wird auch gefeiert. Das Titelbild dieses Kapitels zeigt die Feier zur Eröffnung der Waldschänke Oderteich, von der Feier zum Goldenen Nagel geben die beiden Abbildungen oben Zeugnis.

Dieses Ritual hat sein Urvorbild in der Feier zum Einschlag des letzten Schienennagels beim Verbinden der von Osten und Westen zusammentreffenden Gleisstränge der ersten transkontinentalen Bahnverbindung durch Nordamerika bei Promontory Point, Utah. Der soll angeblich vergoldet gewesen sein. Da viele amerikanische Modellbahner ihre Gleise selber nageln, auch in H0, findet eine entsprechende Zeremonie dort häufiger statt, wenn der Schienenstrang von einem Endpunkt einer Anlage zum anderen durchgehend fertig ist. Beim Verlegen von Flexgleis ergibt sich der Anlass natürlich nicht so leicht.

Gleich zweimal Gold

Nun, bei der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn war das am 21. 10. 2007, zweieinhalb Jahre nach Baubeginn der Fall. Und das war wirklich ein Grund zum Feiern. Es wurden sogar zwei goldene (= mit Goldbronze gestrichene) Nägel eingeschlagen: ein echter 1:1-Schienennagel von der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf und ein Modellschienennagel aus Liechtensteiner Produktion. Letzterer wurde natürlich nicht mit dem Hammer eingeschlagen, sondern mit einer entsprechenden Zange in die Holzschwelle eingedrückt. Leider ist kein Foto gelungen, das beweist, dass dieser winzige Schienennagel tatsächlich golden war. Was ich eigentlich erzählen wollte, ist, dass das für alle Mitglieder des BAE-Clubs ein schö-



ner Anlass zum Feiern war, da war es mit einem Glas Sekt nicht gemacht. Bei solchen Gelegenheiten zeigt sich immer sehr deutlich die gemeinsame Freude am gemeinsamen Werk.

Alles waschechte Nullemmen?

Im Gegenteil. Unter all den Clubmitgliedern ist ein einziger (HFy), der zuhause ebenfalls 0m macht. Alle anderen fröhnen anderen Spuren und Baugrößen. Hanuller sind dabei, einige, die in 0e bauen, einer ist in einer amerikanischen N-Modulgruppe ein anderer baut Spur I und ein wenig Im, ja, auch das gibt es. Aber wenn sie in Hamm im BAE-Keller sind, ja, dann sind sie eben doch waschechte Nullemmen. Wie anders ist es möglich, dass sie so gerne, so intensiv und so begeistert an dieser Anlage mitbauen? Sie tun es jedenfalls und das ist gut so.

Einen festen Termin, etwa jeden ersten Samstag im Monat oder so, gibt es nicht, dazu sind die anderweitigen Engagements der Clubmitglieder zu unterschiedlich. Stattdessen werden alle möglichen Termine, an denen der Gastgeber selber kann, in einer Doodle-Tabelle im Internet eingestellt, zu der die Mitglieder den geheimen Link bekommen. Dort können sie eintragen, an welchen Terminen sie können, an welchen gar nicht und an welchen eventuell. Da schält sich dann bald heraus, welcher Termin in einem Monat der meistgewünschte ist.

Heute gehn wir in den Club

Kurz erwähnt wurden weiter vorn schon die Clubabende. Die finden zwar nicht an jedem Clubtreffen statt, sondern so etwa einmal im Quartal. Manchmal gibt es ein Programm, manchmal nicht, speziell dann, wenn gar kein Clubabend angesagt war, dieser sich jedoch spontan nach dem Abendessen entwickelt, weil keiner Lust hat, „schon“ nach Hause zu fahren. Programmpunkte sind zum Beispiel „Dia-



BAE Chef-Elektro-
niker Stefan aus
der Eifel führt
den Schaltungs-
Probeaufbau
des BAER vor,
des geplanten,
proprietären
BAE-Reglers.

ganz links: Auf dem Flipchart erklärt der Betriebsleiter am Gleisplan von Oderteich, wie das Zusammenspiel von BAE und Grubenbahn in diesem Bahnhof gedacht ist. „Wenn Weiche 4 ordnungsgemäß verschlossen ist, dürfen sich die Grubenbahnfahrzeuge in ihrem Bereich frei bewegen“ und so weiter. Hoffentlich passen alle gut auf.

vorträge“ (auf dem Bildschirm, s. Abb.S. 281), Vorführung mitgebrachter Fahrzeuge oder technischer Entwicklungen, Berichte von anderen Treffen und Ausstellungen, vor allen Dingen aber auch „dienstliche“ Instruktionen, also beispielsweise Erklärung und Diskussion bestimmter Punkte der SbV (Abb. links). Da werden dann Fragen gestellt und beantwortet. Oder es wird nochmal dargestellt, wie eine ordentliche Fahrfrage beim Zugleiter formuliert und beantwortet wird. Schließlich sind ja alle Anwesenden Eisenbahner, BAE-Bahner nämlich.

Inzwischen ist der Club nach langen Jahren des Schaffens und Durchhaltens im Belohnungsmodus angekommen. Jetzt wird praktisch, wie ehemals versprochen, fast jeden Monat einmal Betrieb gemacht, und die Bautätigkeit ist an den Rand gerückt. In manchen Monaten gibt es zwischendrin noch einen „kleinen Bautag“, das ist dann der Tag, der in der Doodle-Tabelle von der Teilnehmerzahl her zweiter war.

Clubleben außer Haus

Im Lauf der Zeit haben sich immer mehr Gelegenheiten ergeben, dass man sich auch an anderen Orten trifft, beispielsweise bei den großen Modellbahn-Messen, speziell in Dortmund und Köln, und den kleineren Fachausstellungen für Spur 0 und/oder Schmalspur, teils spontan und zufällig, teils auch langfristig verabredet.



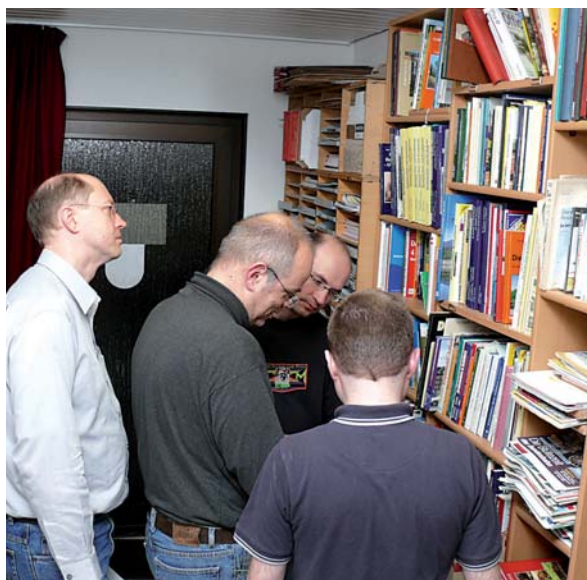
	Jul 2014 Sa 19	Sa 26	August 2014 Sa 9
Otto	✓	✓	✓
Henrik	✓	✓	✓
Michael		✓	
Rainer	✓		
Wolfgang			✓
Nico		✓	✓
Dieter	?	?	?
Jürgen			✓
Stefan2		✓	
Rudi	✓	✓	✓
Herbert		✓	
Hubert	?	?	?
Jörn		✓	

Ein Beispiel aus der Doodle-Tabelle im Internet:

Klar erkennbar: Am 19. 7.14 ist kein BAE-Treffen zustande gekommen, aber am 26. kamen sieben Freunde und am 9.8. fünf.

Wer gut schafft, muss auch gut essen. Dabei geht es nicht immer so lustig zu wie auf diesem Bild, aber doch häufig. Und natürlich ist das eher BSW-Kantine als Feinschmecker-Restaurant, deftig und kräftig.
Foto: Christa Kurbjuweit

Die ehemalige Redaktionsbibliothek des Mittelpuffer steht immer noch da und kann von den Clubmitgliedern genutzt werden, auch als Leihbibliothek. In den Pausen und nach „Dienstschluss“ ist da immer was los, und es entspinnt sich auch manches Fachgespräch.



Besuch der Oe-Anlage von Clubmitglied Michael (ganz links) mit spannender Betriebssession.



Nach der Märkischen Museumsbahn besichtigten die BAE-Clubmitglieder im Freilichtmuseum in Hagen u.a. einen Kupferhammer (oben) und ein Sägewerk mit Horizontalgatter (unten).



Nach individuellen Rundgängen durch die Messehallen trafen sich mehrere Clubmitglieder im Café Volldampf der Intermobellbau in Dortmund und tauschten Eindrücke aus. Ähnliche Treffen fanden auch bei der NUSBA in Stadtoldendorf und bei den Spur-0-Tagen in Buseck/Gießen statt.



Vier vergnügte Gesellen beim Besuch der Märkischen Museumseisenbahn in Hühninghausen, oben vor dem Güterschuppen.. Nach der Fahrt mit dem Dampfzug war eine Hallenführung mit W. D. Groote (Bild links, 2. v. r.) angesagt, Gründervater der Museumsbahn und Autor des Buches über die Plettenberger Kleinbahn, der sein detailliertes Fachwissen gerne preisgab. Fotos (2) Stefan Kistner

Nicht ganz leicht zu organisieren sind gemeinsame Clubausflüge, zum einen, weil die Mitglieder so weit auseinander wohnen, zum anderen, weil dafür ein Termin geopfert werden muss, an dem auch Betrieb gemacht werden könnte.

Drei Clubausflüge sind dennoch schon zustande gekommen, einen zur Märkischen Museumsbahn und zum Freilichtmuseum in Hagen (s. Abb.oben und links), sowie zwei zur Anlagenbesichtigung bei Mitgliedern. Weitere gemeinsame Unternehmungen sind geplant, zum Beispiel zur Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen, zur Malletbesichtigung bei der Brohltalbahn oder zu den Bergischen Museumsbahnen (Straßenbahnmuseum Kohlfuhr). Na, und dass man sich im Frühjahr in Dortmund wiedersieht oder in Stadtoldendorf oder im Herbst in Leipzig oder in Walferdange ist fast unvermeidlich.



Ein Stehkonvent ergibt sich immer wieder mal ganz spontan. Da wird diskutiert, philosophiert, manchmal auch polemisiert. Worum es hier gerade geht, ist leider nicht überliefert.



Ein Club? Ja, nein, doch!

Tja, wenn auch keine Mitgliedsbeiträge gezahlt werden und keine Hauptversammlung einen Vorstand und Kassenprüfer wählt, so ist doch der BAE-Club ein sehr lebendiger und harmonisch funktionierender Nicht-Club. Seitdem vor einigen Jahren mal ein Mitmacher ankam und die anderen mit „Hallo Wohlfühlfreunde“ begrüßte, sprechen sie alle nur noch vom Wohlfühlclub.

Irgendwie wunderbar, oder?

Vorgehabt und geplant habe ich das nicht. Wie denn auch!? Ich habe immer nur vorgehabt, ein möglichst Sinn stiftendes und realistisches Modell einer Eisenbahn zu kreieren. Als sich abzuzeichnen begann, dass es so kommen würde, war die Attraktivität – oder sagen wir ruhig deutsch die Anziehungskraft der BAE hoch genug, andere Modellbahner, die eigentlich ganz andere Themen haben, in den Bann zu schlagen. Ich bin selber darüber erstaunt und finde es wunderbar.

In memoriam Horst Bertram



Ein Mitglied hat der BAE-Club durch den Tod verloren, unser verehrtes 0-Schmalspur- und BAE-Urgestein Horst aus Oldenburg.

Am 1. Advent 1999 lernte ich Horst auf der 0-Modellbahnausstellung in Sande kennen, wo er ganz allein ein großes 0e-Arrangement aufgebaut hatte und Fahrplanbetrieb mit Uhr und Wagen-/Frachtkartensystem vorführte. (Bild links an seinem Traverser-Fiddleyard).

Eigentlich war es seine heimische Dachbodenanlage, die er da zeigte, die er unermüdlich immer wieder zerlegte und auf Ausstellungen schleppte, wo er mehr Werbung für 0-Schmalspur machte als jeder andere. Horst entwickelte auch eine sehr rangierfreundliche und von jedermann leicht selber herzustellende Kupplung für Magic Train-Fahrzeuge, die nach ihm benannte Bertram-Kupplung.

Horst war schon früh bei der BAE II in Bremen mit von der Partie und hat beim Betrieb mitgemacht. Als die BAE dann zweihundert Kilometer weiter weg wanderte, scheute er die weite Reise nicht und kam eher noch häufiger als vorher. Er wirkte an vielen Stellen mit, sein „Hauptwerk“ war aber die Entwicklung einer weiteren Kupplung, nämlich einer heavy duty-Kupplung für die BAE (s. Kap. 17 „Technik“ ab S. 270)

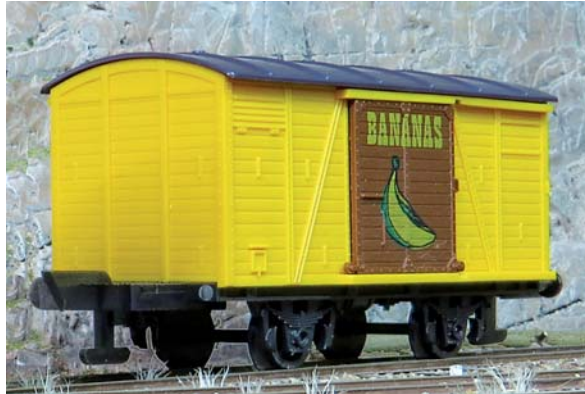
Horst war ein begabter und vielseitiger Modellbahner, aber auch ein toller Kerl und Freund. Im März 2010 hat er uns verlassen. Wir alle vermissen ihn sehr.



Epilog von OOK

Vom Spielen und von goldgelben Bananen

Eher quietsch- als goldgelb ist dieser Bananenwagen von Faller Hit-Train (Spur 0) - und auch sonst absolut spielbahnmäßig. Im Kapitel 11 ist jedoch zu sehen, was für ein wunderbar passender Om-Wagen daraus entstehen kann.



Haben Sie schon mal eine Anzeige oder einen Prospekt eines Lebensmittel-Filialisten gesehen, in dem Bananen einfach nur als „Bananen“ angepriesen wurden? Eher nicht, denn dort heißt es grundsätzlich „Goldgelbe Bananen“ auch wenn sie noch grün oder schon angebräunt sind.

Goldgelbe Schmalspur

Ebenso grundsätzlich und automatisch heißt es „Romantische Schmalspurbahn“ oder Schmalspur-Romantik“ wenn von Bahnen oder Anlagen mit schmaler Spur geschrieben wird. Ebenfalls ohne nachzudenken. Aber: genauso wie es Normalspurbahnen gibt, die einen Hauch von Romantik ausstrahlen, gibt es Schmalspurbahnen, die das nicht tun. Ich sage nur: Rhätische Bahn.

Die BAE, um die es über den größten Teil dieses Buches ging, ist auch so eine, auf die das Etikett „Romantik“ nicht so recht passen will. Sie ist viel zu sehr auf taffen Betrieb mit pünktlichen Zügen, funktionierenden Anschlüssen und Kurswagenübergaben ausgelegt und auf hohe Transportleistungen im Güterverkehr. Und der Betrieb wird mit einem System abgewickelt, das hohe Effizienz verspricht, ein Wort, das allein schon in krassem Gegensatz zu Romantik steht.

Ich hatte ehrlich gesagt auch nie die Absicht, eine romantische Anlage zu bauen, weswegen ich ja auch mit der Felsentalbahn, die eine elektrifizierte eingleisige Hauptbahn darstellte, nie Probleme hatte. Meine Liebe zur Schmalspur hat nichts mit Romantik zu tun.

Auch so ein gestanzter Ausdruck ist der Modelleisenbahner als Kind im Manne, das mit der elek-

trischen Eisenbahn spielt. Dagegen habe ich schon so häufig etwas gesagt, dass mein Freund Michael einmal fragte: „Sag mal Otto, hast du ein Problem mit Spielen?“ Wieso ich? Mich stört es lediglich, wenn „die Leute“ von Männern, die Schach oder Fußball spielen, mit größter Hochachtung sprechen, von solchen, die mit der elektrischen Eisenbahn spielen aber, wenn schon nicht verächtlich, so doch irgendwie mitfühlend und tolerant.

♥NY

Das Wort Spielen ist ja fast so vieldeutig wie Lieben. Der eine liebt seine Frau, der andere New York, der dritte seine Ruhe. Die grundsätzliche Bedeutung von „Spielen“ ist wohl in der Tätigkeit eines Schauspielers oder einer Schauspielerin zu sehen. Sie sind eigentlich von Beruf Künstler, für die Dauer der Darstellung jedoch sind sie Cowboy, Kaiserin oder Kriminalkommissar.

Etwas sehr Vergleichbares tun wir bei der BAE, wenn wir Betrieb machen. Für die Dauer der Session ist der eine Lokführer, der andere Fahrdienstleiter und der dritte Zugleiter. Wir spielen diese Rollen genau so wie die Schauspieler ihre. Und zwar genauso ernsthaft und unsere Rolle wichtig nehmend. Und was spielen wir alle zusammen? Welches Spiel? Bei einer der Manöverkritiken stand plötzlich ein Ausdruck im Raum: Wir spielen, ja. Aber wir spielen den Ernstfall.



Wir spielen den Ernstfall

Wir haben einen professionellen Fahrplan, der von realen Gegebenheiten ausgeht, zum Beispiel den tatsächlichen Anschlüssen der Südharzbahn

in Braunlage im Jahre 1936. Und wir setzen alles daran, diesen Fahrplan korrekt abzuwickeln, weil unsere virtuellen Fahrgäste pünktlich an ihr Ziel kommen und die ebenso virtuellen oder symbolischen Frachten in angemessener Frist den Empfänger erreichen sollen.

Der Zugleiter wendet alle ihm bekannten Maßnahmen an, allfällige Verspätungen aufzufangen und zu minimieren. Wie im richtigen Leben. Ist das denn noch spielerisch, wird mancher fragen. Na ja, eigentlich strengen wir uns nur an, um zu „gewinnen“, genau so wie jeder Fußballer oder Schachspieler.

Lebenswerk-Anlage?

Mein schon erwähnter Freund Michael schrieb mal im Modellbahn-Anlagen-Planungsforum (MAPUD): *Der nicht ganz unbekannte Bertold Langer hat sich vor Jahren mal öffentlich dafür ausgesprochen, nur kleine überschaubare Anlagenprojekte zu bauen und eben nicht das große Lebenswerk. Zum einen, weil sich die eigenen handwerklichen Möglichkeiten doch irgendwann weiterentwickeln und dann die frühen Werke nicht mehr so recht überzeugen (bekannt?), zum anderen deshalb, weil sich auch die Vorlieben ändern können. Und schon wären wir wieder bei der Abrissbirne ...*

Ich bewundere aufrichtig das hinter der BAE liegende Konzept, v.a. seine lange Reifephase.

Michael bescheinigt der BAE einen hohen Reifegrad. Sie ist auch mit Sicherheit meine „Lebenswerk-Anlage“. Hatte Bertold Langer daher Unrecht? Wenn ich ihn recht verstehe, meinte er wohl doch, dass man nicht *gleich* seine Lebenswerk-Anlage bauen soll, sondern *erst* mit diversen kleineren Projekten Erfahrungen sammeln und seine Fähigkeiten und Fertigkeiten verbessern sollte.

Ich hätte allerdings auch schon die im Kapitel „Prägungen“ beschriebene Felsentalbahn-Anlage als Lebenswerk bezeichnet, wenn das Wort damals im Schwange gewesen wäre. Damit will ich sagen: „Lebenswerk-Anlage“ bedeutet nicht, dass man von Kindesbeinen an der gleichen Konzeption anhängt, immer das gleiche Ziel vor Augen hat. Es gibt eine mehr oder weniger lange Zielfindungsphase. Zum Erwachsenwerden gehört aber auch, dass diese irgendwann einmal zu Ende geht und das, was man eigentlich im Grunde seines Wesens will, immer klarer zu Tage tritt.

Apropos Abrissbirne. Viele Anlagen werden just in dem Moment kassiert, wenn eigentlich der Betrieb losgehen könnte. Da zitiere ich mal einen anderen User des erwähnten Forums:

Obwohl der Traum von der fertigen Anlage und dem Betrieb darauf jahrelang die Hauptantriebsfeder der Bautätigkeit war, stellt sich beim Erreichen des Ziels auf einmal Ernüchterung durch Langlewige und nachlassendes Interesse am Betrieb der Anlage ein, selbst wenn dieser ein sehr vorbildorientiertes Betriebskonzept zugrunde liegt.

Die Mutation zum Betriebsmacher klappt oft nicht

Wenn das passiert, dann hat der Anlagenbauer offensichtlich nie zwischendurch überprüft, wie praxistauglich seine Konzeption ist und ob sie seinem Geschmack, seiner Mentalität tatsächlich entspricht. Wer nie Betrieb in der Praxis übt, kann jahrelang, jahrzehntelang einer Chimäre hinterher laufen. Bis zum Tage der Ent-Täuschung.

Die schlagartige Mutation vom Anlagenbauer zum Betriebsmodellbahner kann im Einzelfall klappen, sehr wahrscheinlich ist das nicht. Weiter oben habe ich beschrieben, wie ich mit HFy bereits Betrieb machte, als gerade mal der Abschnitt Sonnenberg – Schlufertütte auf blankem Sperrholz befahrbar war. Da haben wir mit seinem T 67 und meinem T 02 und einem halben Dutzend Güterwagen Zweizugbetrieb mit Kreuzungen und Wagenzustellung mit einem provisorischen Kartensystem durchgeführt und waren davon so angetan, dass wir mit vergrößertem Elan weiter gebaut haben.

Bei der BAE III lief es anders. Mit fast einem Dutzend Leuten haben wir gebaut, gebaut, gebaut, blind darauf vertrauend, dass uns der Betrieb nachher, wenn es denn so weit ist, faszinieren würde. Nein, stimmt so nicht. Wir haben nicht *blind* vertraut, ich zumindest konnte mein Vertrauen auf reichliche Betriebserfahrung mit der TAE, der Felsentalbahn und auch der BAE I und II gründen.

In einem früheren Kapitel nannte ich HFy und mich „betriebsversessene Burschen“. Wir brauchten also nach Ende der Bauphase nicht zum Betriebler zu mutieren. Das Problem ist, dass es hierzulande keine ausgeprägte Kultur der Betriebs-Anlagen gibt, auf denen man Erfahrungen machen könnte. So erfindet halt jeder Einzelkämpfer die Welt der Betriebsmodellbahnerei in seinem Kopfe neu wie ein kollektiver Sisyphos, der immer wieder ganz unten anfangen muss. Mein Traum wäre, dass sich das mal ändert.

Alles Banane?

Nochmal zurück zu den goldgelben Bananen, konkret zu den zugehörigen Güterwagen. Das Foto zeigt einen Bananenwagen aus dem Programm von Faller Hit-Train, einer ganz aus Plastik konzipierten Spur-0-Spielbahn für Kinder aus den 70er-Jahren. Knubbelig waren diese Fahrzeuge, unkaputtbar und für Kinderaugen attraktiv. Von diesen Bananenwagen hat die BAE drei Exemplare laufen. Wie das? Auf S. 213 im Kapitel über die Fahrzeuge der BAE ist zu sehen, wie gut sie nach einer kleinen Metamorphose passen.

Damit, lieber Leser, ist unsere gemeinsame Reise über die BAE zu Ende, Sie müssen jetzt allein weiter machen. Vielleicht war ja das eine oder andere für Sie von Nutzen oder hat zumindest Spaß gemacht. Wenn noch Fragen sind, ich bin über das Kontaktformular auf meiner website <http://ferrook-aril.jimdo.com> zu erreichen. Bis dahin. *Ihr OOK*

Personenregister

Mit Vor- und Zunamen erwähnte Personen (ohne reine Bildautoren) mit den Seitenzahlen ihres Vorkommens.

Adenauer, Konrad 138
Allen, John 10
Armitage, Allen B. 12
Armstrong, John 80, 81, 154
Armstrong, Louis 64
Benjamin, Richard 80, 153
Bertram, Horst 98, 99, 100, 226, 227, 285
Bloch, Ernst 78
Brosch, Harald 261
Bufe, Siegfried 17
Burrini, Sarah 265
Cordes, Ivo 4, 5, 19, 20, 21, 68, 79, 188
Döring, Klaus 19
Dörner, Winfried 29
Ellison, Frank 14, 25, 136
Emmermacher, Rainer 113, 165, 258, 260
Fackeldey, Herbert (HFy) 24, 38, 45, 56, 57, 58, 62, 63, 64, 67, 68, 77, 82, 95
Fehse, Walfrid 129
Geissler, Torsten 5
Grenzel, Hermann 117
Groote, Wolf Dietrich 284
Grünig, Manfred 245, 252, 254
Härtle, Richard 275
Hartig, Axel 5, 24, 43, 209, 211, 212, 257, 258, 261, 267
Haußen, Ulf 264
Heinert, Helmut 60, 239
Hellmann, Matthias 274
Jeworowski, Holger 273
Karpinski, Kurt 97, 119, 226, 234
King, Steve 4
Kleinhanß, Dieter 224
Klunder, Markus 155
Knaden, Martin 102
Koester, Tony 4, 8, 88
Lange, Wilfried 258
Langer, Bertold 287
Lindner, Henk 5
Ließmann, Wilfried 32
Link, Wilfried 24, 40, 43, 47, 68, 207, 212, 213, 256, 260, 262
McClelland, Allen 4
Meinhold, Michael 5, 35
Melzer, Daniel 260, 261
Monroe, Marilyn 235
Overbeck, Fritz 118
Rasch, Oliver 274
Richter, Wolfgang 15
Riefer, Karl-Heinz 23, 96
Scharnhorst, Eduard 35
Schöner, Ralf 99
Sperandeo, Andy 10
Spühr, Alfred 129
Steimecke, Jürgen 214
Stümpfl, Karl-Heinz 257
Vogeler, Heinrich 118
Weinstötter, Werner Walter 10
Westcott, Linn 10
Winkler, Torsten 262

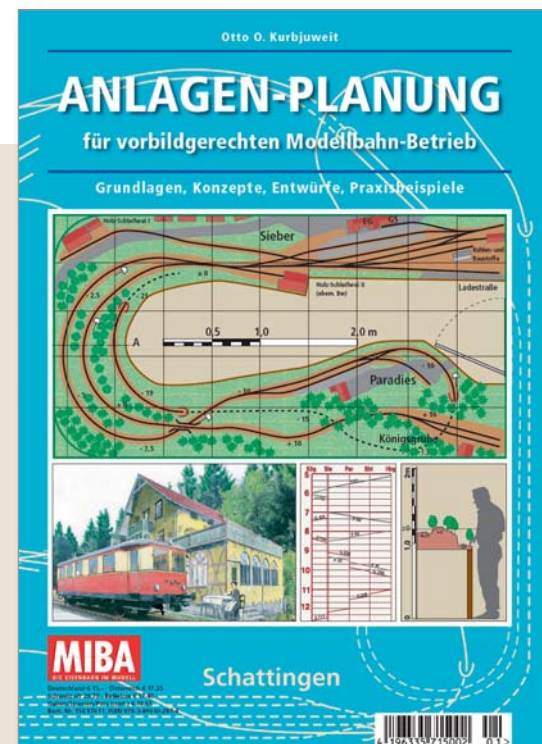
WEITERE TITEL VON OTTO O. KURBJUWEIT

Anlagen-Planung für vorbildgerechten Modellbahn-Betrieb

Am Anfang jedes Bauprojekts stehen nichts als Fragen. Warum wollen wir eine Anlage bauen? Was macht eine gute Anlage aus? Und was machen wir dann damit? Oder gar: Kann eine Modellbahn-Anlage Kunst sein? Aus seinem jahrzehntelangen Erfahrungsschatz beantwortet Otto O. Kurbjuweit nicht nur diese und viele weitere Fragen zu den Grundlagen der Planung und zur Anlagenkonzeption, sondern bietet auch zahlreiche konkrete Modellbahn-Entwürfe und Praxisbeispiele – natürlich immer unter der Prämisse, dass auf der entstehenden Anlage Betrieb stattfindet, der dem des Vorbildes nahe kommt. Wer erfahren will, wie man aus einem banalen Gleisoval eine Betriebsanlage entwickelt und warum „Prototype freelancing“ das Modellbahnhobby zur Kunst erhebt, kommt an der MIBA-Planungshilfe nicht vorbei.

132 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 230 Gleispläne, Zeichnungen, Skizzen und Fotos

ISBN 978-3-89610-287-4 | € 15,-



Harzer Schmalspur-Spezialitäten, Band II

Die Harzquer- und Brockenbahn sowie die Selketalbahn gehören mit ihren Dampfzügen zu den großen Attraktionen im Harz – nicht nur für Eisenbahnfans. Zusammen mit der längst verschwundenen Südhazbahn bildeten sie über viele Jahrzehnte des Rückgrat des Güter- und Personenverkehrs in Deutschlands nördlichem Mittelgebirge. Otto O. Kurbjuweit widmet sich den eher speziellen Themen und Aspekten dieser Schmalspurbahnen: dem Güterverkehr auf der Selketalbahn, der Lauterberger Barytindustrie mit ihren Grubenbahnen und dem Kurswagenübergang zwischen Südhaz-Eisenbahn und Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn in Sorge, aber auch längst vergessenen Güterverkehren zu Steinbrüchen und Industrieanschlüssen.

132 Seiten, Format 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, mit über 50 Karten,
Gleisplänen und Zeichnungen, mehr als 20 Faksimile-Abbildungen,
und ca. 200 Farb- und Schwarzweiß-Bildern

ISBN 978-3-89610-635-3 | € 15,-



176 r Braunlage - Sonnenberg - Sieber und Sonnenberg - St. Andreasberg

Schmalspurbahn																		
		732	912		1150		1418			ab Wernigerode	an		951		...	1548	1940	...
		...	...		...		1404			ab Brocken (ab 1.5.36)	an		...	b.	...	1600	...	Walkenrd 1951
		b.	...		935					ab Harzgerode	an		...	b.	...	1527	...	2033
		916	1051		1334		1559			an Braunlage	ab		827	1002	1203	1412	1740	1851
3		25	33		45	57	63	Ex77				2	4	115	18	22	36	Ex44
450		920	1100		1388		1520	1609		1806	ab Braunlage	an	▲	-	818	959	1218	1401
500		929	1109		1400	▲	1528	1609		1810	ab Königskrug	ab	-	-	809	951	1212	1449
518		943	1118		1409	1440	1539	1627		1829	ab Oderteich	ab	511	548	759	941	1200	1349
531	▲	955	1128		1418	1451	1549	1639		1839	an Sonnenberg i. Harz	ab	459	532	747	924	1143	1336
▼																		
▼	101	115		127	137	§			165	181	ab St. Andreasberg Nd	an			112		124	134
▼	420	718		1059	1250				1607	1607	ab Jordanshöhe	ab			700		1031	1209
▼	427	723		1103	1257				1611	1611	ab Rehbergergrabenhs	ab			654		1026	1202
▼	433	731		1111	1303				1620	1620	an Sonnenberg	ab			647		1019	1156
▼	440	738		1119	1309				1627	1627			▼	640	▼	▼	1008	1143
536	★	758	1000		1333		1558	1643	■	1843	ab Sonnenberg	an		530	741	922	1120	1326
545		805	1010		1342		1607	1655		1851	ab Schlufthütte	ab		522	733	913	1113	1359
553		812	1016		1352		1619	1655		1900	ab Schluff	ab		518	724	906	1105	1310
559		820	1024		1358		1625	1703		1906	an Sieber Nord (BAE)	ab		508	713	856	1057	1300
610		833	1036		1409		1633	1710		1918	an Sieber Reichsbahn	ab		456	709	848	1050	1250
628	742	839	1018	1042	1308	1414	1621	1720		1928	ab Sieber Reichsbahn	an			700	837	1046	1239
642	756	855	1032	1058	1322	1430	1635	1736		1944	an Herzberg (Harz)	ab			644	821	1032	1223
658	806		1040	1332	1404	1652	1641	1747			ab Herzberg (Harz)	an					920	1029
.w	E			D	1416	1708	H	...			an Osterode (Harz)	ab			...	1013	...	1158
734	832	1103		1355	E	B	...	1703	1823		an Northeim	ab			843	...	1146	...
																	1310	1604
																		1636
																		1551
																		D
																		1614
																		E

§ Durchlaufende Wagen St. Andreasberg - Braunlage - Wernigerode und umgekehrt ♦ verkehrt nur an Schultlage ■ weiter als Zug 78 n. Braunlage ★ weiter als Zug 2 n. Oderteich A von Altenbeken B v/n. Braunschweig
▲ direkte Wagen (nichtöffentlich) St. Andreasberg - Grube Charlotte-Elise und umgekehrt b in Sorge Anschl v/n. Nordhausen H n. Herford u Osnabrück X Speisewagen Sieber - Sorge und umgekehrt

§ Durchlaufende Wagen St. Andreasberg - Braunlage - Wernigerode und umgekehrt ♦ verkehrt nur an Schultagen ■ weiter als Zug 78 n. Braunlage ★ weiter als Zug 2 n. Oderteich A von Altenbeken B v.n. Braunschweig
▲ direkte Wagen (nichtöffentlich) St. Andreasberg - Grube Charlotte-Elise und umgekehrt b in Sorge Anschl v.n. Nordhausen H n. Herford u Osnabrück X Speisewagen Sieber - Sorge und umgekehrt



oben: Winterfahrplan 1935/36 der BAE, wie er als Plakat (ca. DIN A2) in jedem BAE-Bahnhof ausgehängt und auch als Handzettel ca. DIN A4 aufgelegt wurde.
Slg. Kohlrusch, Schlufft

rechts: Werbeposter (für Reisebüros) für eine gehobene Klientel
links: zwei Edmonsonsche Originalfahrkarten der BAE aus den Dreißigerjahren sowie eine ungelochte, von der Südharzbahn ausgegebene Karte

unten links: Abrissfahrkarte, gültig von St. Andreasberg nach Jordanshöhe, von einem der Fahrkartenblocks, die den Schaffnern mitgegeben wurden. Das Original blieb im Block, der Fahrgast erhielt die Durchschrift.
unten Mitte: Die BAE hatte in Braunlage keinen eigenen Fahrkartenschalter, sodass BAE-Fahrkarten ab Braunlage von der SHE ausgegeben wurden.
unten: Von besonderem Seltenheitswert dürfte diese „Sonderurlaubskarte“ von Sonnenberg nach Dinkelsbühl sein, die in einem Durchschreibeblock der DR ausgefertigt wurde. Diese Karte Slg. Kohlrusch, Schlufft, alle anderen Slg. B. Gabt-Forger, Hannover



Hinweis: Die BAE ist, wie beschrieben, eine fiktive Eisenbahn im Harz. Die hier abgebildeten „Dokumente“ sind Teil dieser Fiktion.

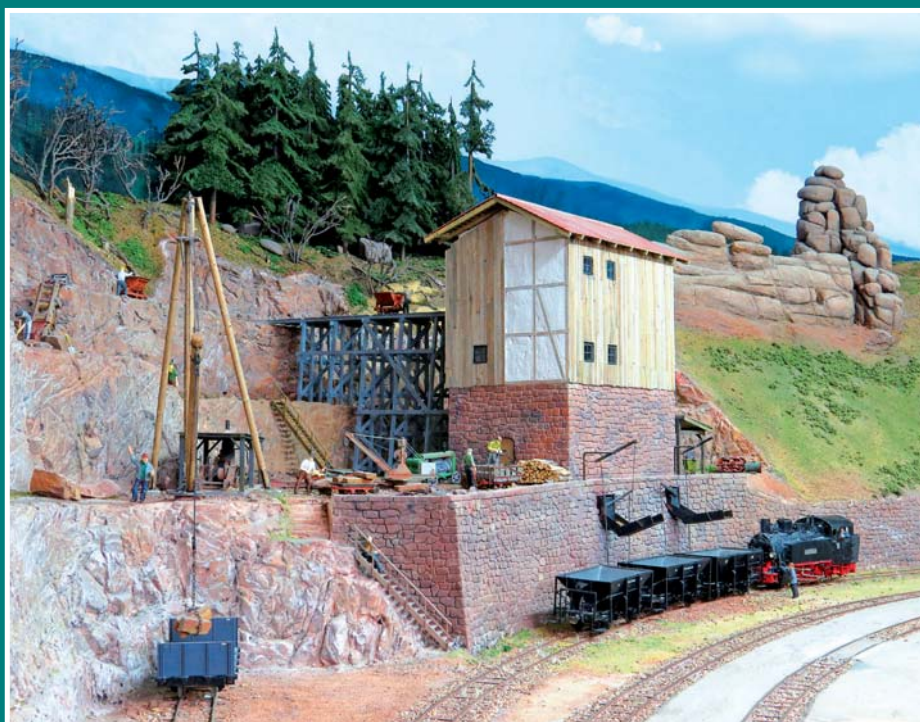
HOCHHARZ

Hochharz-Express			
Braunlage - Andreasberger Eisenbahn			
1418	ab Wernigerode	an	1548
1559	an Braunlage	ab	1412
Ex77		Ex44	
1609	ab Braunlage	an	1401
1627	ab Oderteich	ab	1349
1639	an Sonnenberg i. Harz	ab	1336
137 §		180 ♦	
1250	ab St. Andreasberg Nd	an	1712
1303	an Rehbergergrabenhs	ab	1702
1309	an Sonnenberg i. Harz	ab	1650
1643	ab Sonnenberg i. Harz	an	1326
1655	ab Schlufft u	ab	1310
1703	ab Sieber Nord (BAE)	ab	1300
1710	an Sieber Reichsbahn	ab	1250
1720	ab Sieber Reichsbahn	an	1239
1736	an Herzberg (Harz)	ab	1223
1747	ab Herzberg (Harz)	an	1219
1823	an Northeim	ab	1146

§ Durchlaufende Wagen St. Andreasberg - Braunlage - Wernigerode
♦ Durchlaufende Wagen Wernigerode - Braunlage - St. Andreasberg
× Speisewagen Sieber - Sorge und umgekehrt



Mit dem Hochharz-Express
ganzjährig elegant durch
herrliche Harzlandschaft reisen

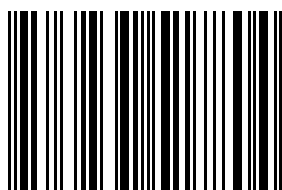


In seinem im MIBA-Verlag erschienenen Standardwerk „Anlagenplanung für vorbildgerechten Modellbahnbetrieb“ sorgte Otto O. Kurbjuweit (OOK) mit zielführenden Ratschlägen, aber auch durch pointierte Ansichten für Aufmerksamkeit in der „Szene“. Seither fragen sich viele, wie denn wohl die eigene Anlage des Autors aussieht. Dieses Buch gibt eine erschöpfende Antwort darauf.

Die Braunlage-Andreasberger Eisenbahn (BAE) stellt eine fiktive Meterspurbahn im Harz im Maßstab 1:45 dar. Die Hauptstrecke auf der Anlage führt von Braunlage nach Sieber, hat eine Länge von 57 Metern und weist Steigungen bis zu 33 Promille auf. Mit diesem großformatigen Band legt OOK aber weit mehr als seine modellbahnerischen Memoiren vor. Sein Lebenswerk und sein Credo weisen mit vielen Grafiken, stimmungsvollen Modellbildern und instruktiven Bauschritt-Fotos den Weg zum Modell einer Eisenbahn. Es geht um Konzeption und Planung, Bau und Technik, um Betriebsstellen und Güterverkehr, um spezielle Bauten, noch speziellere Tannen und vieles mehr. Ein Erfahrungsschatz, von dem jeder Modellbahner – egal welcher Baugröße, Epoche oder Region – nun profitieren kann.

€ 29,95 (D)

ISBN 978-3-8375-1780-4



9783837517804