

OTTO O. KURBJUWEIT

DIE BRAUNLAGE- ANDREASBERGER EISENBAHN

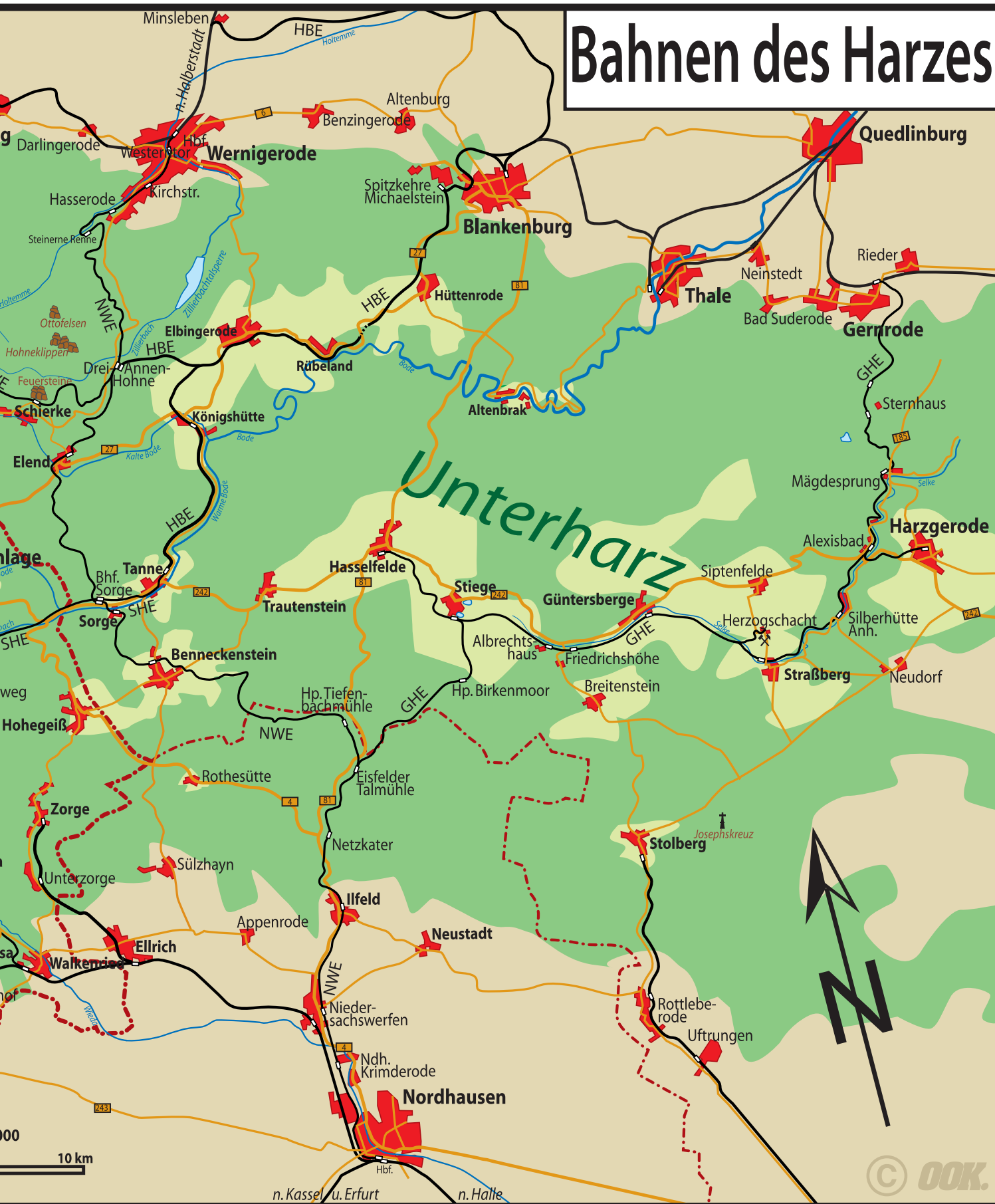
PLANUNG, BAU UND BETRIEB EINER UNGEWÖHNLICHEN MODELLBAHN
MIT EINEM VORWORT VON IVO CORDES



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KLARTEXT

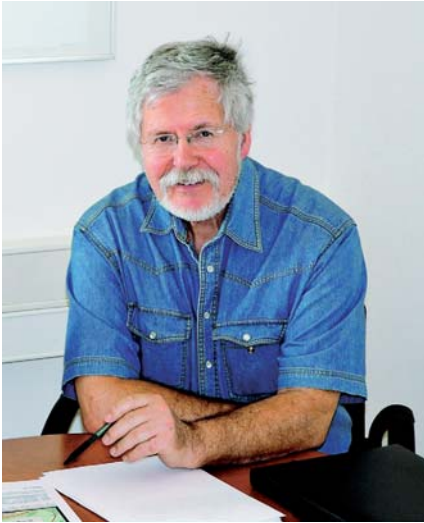
Bahnen des Harzes



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, Fürstfeldbruck,
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: Fitolito Varesco Alfred GmbH, Auer/Südtirol

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

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 – wohlgermerkt 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 Om schreiten ließen. Den Weg dorthin, seine grundsätzlichen Überlegungen, die durchschrittene 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, beredtes 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 vorbildgebene 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 Gleis 3 einfahren und auch nicht ohne Weiteres nach Gleis 1 und 2 umsetzen können, weil die entsprechende Weiche verschlossen ist. Die anderen Weichen liegen 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 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