

## Wellerwald

*"Die Nachmittagssonne brütete heiß auf dem kleinen Bahnhof, der eigentlich nur aus drei Gleisen und dem Stellwerk bestand. Mitten im Wald war diese Station gelegen. Der alte Schächtel warf einen Blick auf die Weichen. Dann packte er den eisernen Griff eines schweren Hebels. Drahtzüge spannten sich. Zug 504 hatte freie Einfahrt!*

*Das Stampfen des immer näherkommenden Zuges war rascher geworden, um dann in ein heftiges Rumoren überzugehen. Der Schornstein, der Kessel, die ganze Maschine, die nachfolgenden Wagen, die Schlusslok, wurden von der Steigung her allmählich sichtbar. Schneller wurden die Schläge der gewaltig rauschenden Maschinen. Nun brausten sie vorbei, Bremsen knirschten, der Zug stand.*

*Qualm quoll in dicken Schwaden aus dem niedrigen Schornstein. Ein immer lauter und lauter werdendes Zischen mahnte, dass der volle Dampfdruck erreicht war. 'Zug 504 abfahren!' dröhnte in diesem Augenblick, durch das Blasen der Sicherheitsventile immer noch gut vernehmbar, die sonore Bassstimme des alten Schächtel. Ein urtümlicher Heulton, aufreizend wie der Schrei der Meute auf freier Wildbahn, fuhr gellend aus dem eisernen Leib der Mammuttiere.*

*Dann setzten sich die Maschinenkolosse in Bewegung. Schneller und immer schneller wurden die Schläge des Auspufftaktes der Dampfzylinder: Nun war der Zug schon wieder bei der Steigung angelangt. Heftig, aber gleichmäßig puffend und stampfend entschwand er bald im lichten Grün der Waldbäume dem Blick des hinter dem Zug dreinschauenden alten Schächtel. Er ging zum Dienstfarnsprecher: 'Braunesumpf tönte ihm aus der Muschel des Apparates entgegen...'*

Der eine oder andere wird die hier frei und gekürzt nacherzählte Geschichte des Schriftstellers Günther Ritzau aus den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts über diesen so eindrucksvoll beschriebenen Ort vielleicht noch kennen. Hierbei handelt es sich natürlich in Wirklichkeit um die spektakuläre Spitzkehre "Bast Michaelstein" der seinerzeit privaten "Halberstadt- Blankenburger Eisenbahn" HBE, die, vor einer uneingeweihten Öffentlichkeit nahezu verborgen, im tiefen Harzwald auch heute noch ein zentraler Betriebsteil der zu den mächtigen Kalksteinbrüchen in der Gegend um Elbingerode führenden Bahnstrecke ist.

Die von Blankenburg heraufkommende und nach Passieren der Spitzkehre in Richtung Braunesumpf weiterführende Strecke ist mit über 6% Steigung eine der steilsten Adhäsionsstrecken in Deutschland und gilt als die erste deutsche Gebirgsbahn. Bis in die 20er Jahre des letzten Jahrhunderts war diese Strecke als Zahnradbahn in Betrieb, bis die starken, fünffach gekuppelten HBE-Lokomotiven der "Tier"-Klasse (aus denen kurze Zeit später die preußische T 20, Baureihe 95 hervorging) den Beweis antraten, dass sich die schweren Zuglasten auf dieser Strecke (im Wesentlichen Kalk, Kies und Erz) auch ohne den schwerfälligen Zahnradbetrieb bewältigen ließen.

Im Zuge der in den 60er Jahren erfolgten Elektrifizierung der Strecke mit 50 Hertz (ebenfalls eine Besonderheit in Deutschland) endete der Dampfbetrieb. Die baulichen Anlagen wurden modernisiert,

dabei die Gebäude in Michaelstein abgerissen und die Gleisanlagen leicht verändert. Das Bahnhofsgebäude in Braunesumpf verfiel, nachdem die Streckenführung hier ebenfalls verändert und der unmittelbar an den Bahnhof angrenzende Bielsteintunnel verfüllt wurde.

In dieser Form zeugt die Bahn aber auch heute noch von der großartigen Pionierleistung unserer "Altvorderen", die Günther Ritzau zu seiner berühmten Geschichte inspirierte.

### **Anlagenbeschreibung:**

Die Anlage spielt zur Dampflokzeit, etwa im Übergang zwischen den Epochen 2 und 3. Sie lehnt sich dabei landschaftlich und gebäudemäßig eng an das Vorbild an, wie es bis ca. 1960 bestanden hatte und auf zahlreichen Fotos, denen die gewählten Kamerapositionen Rechnung tragen, dokumentiert ist.

Die Ortschaft Blankenburg am Rande des ausgestalteten Bereichs sowie auch das Gebäudeensemble der Grube Braunesumpf sind jedoch lediglich als (allerdings plastische) Hintergrund-, bzw. Mittelkulisse anzusehen und z.T. verkleinert skaliert ausgeführt. Wer trotzdem versucht ist, die vor-eingestellten Kameraführungen zu verlassen, um das Gelände auf eigene Faust zu erkunden, sollte hier also keine allzu großen Ansprüche an die Detaillierung stellen...

Auch die Fahrzeugauswahl musste etwas freier vorgenommen werden, da es in EEP noch keine Modelle nach dem Vorbild der HBE gibt. Im Typ den HBE-Maschinen ähnliche Fahrzeuge der BR 64 und 86 bilden jedoch einen angemessenen und passenden Ersatz. Der leihweise Einsatz der schweren Tenderloks der BR 95 und 96 auf dieser Strecke Anfang der 40er Jahre ist sogar verbürgt.

Zum angenommenen Zeitpunkt -wenn auch nur in der Phantasie des Anlagen-Erbauers- existiert sogar der Zahnradbetrieb noch und befindet sich gerade mit dem reinen Reibungsbetrieb im Vergleichstest. Zu diesem Zweck wurden von der Erzbergbahn hierhin versuchsweise die seinerzeit nagelneuen schweren Zahnradloks der BR 97.4 umstationiert, die in Konkurrenz zu den Reibungsloks erprobt werden.

Etwas zu viel Abweichung vom Vorbild? Aus gutem Grund heißt die Anlage deshalb ja auch nicht "Bast Michaelstein", sondern wie in der Geschichte: "Wellerwald". Modelleisenbahner haben dafür einen Fachbegriff und nennen so etwas "Prototype freelancing"...



Warten auf Ausfahrt in der Spitzkehre



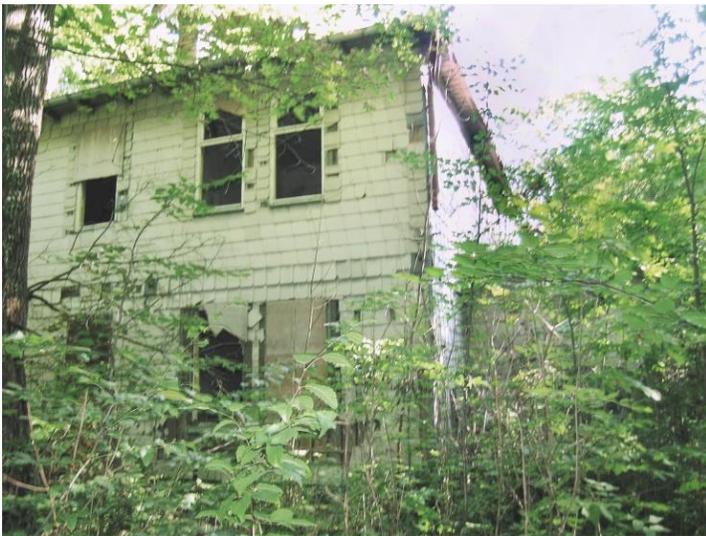
Ein Stück des alten Zahnstangengleises



Umsetzen der Zuglok



Einfahrt in die Spitzkehre



Braunesumpf, altes Bahnhofsgebäude heute

### **Betrieb:**

Die Anlage ist als reine Automatanlage konzipiert. Da sie im sichtbaren Anlagenbereich schon mit den voll animierten einfachen Weichen bestückt ist, kann sie ohne Umbau leider erst ab EEP 9 betrieben werden.

Nach dem Drehen des Start-Trafos (durch einen Mausklick auf den Trafo-Drehknopf bei gleichzeitig gedrückter "Shift"-Taste) setzt, nach einem kurzen Übersichtsbild über die mit gut 16000(!) Bäumen bestückte Gesamtanlage, die durch fast 400 Kontakte gesteuerte Zug- und Kameraführung ein.

Abwechslungsreicher Zugbetrieb erwartet Sie nun in den nächsten eineinhalb Stunden, in dem die meisten auf der Anlage vorhandenen Zuggarnituren die Anlage durchfahren, wobei die von den Zahnradloks beförderten Züge vorbildgetreu mit 8 km/h langsam in die Zahnstangenabschnitte ein- und wieder aus ihnen herausfahren.

Ob es das -natürlich mit vorbildorientiertem, begleitenden Pfeifkonzert- in der Spitzkehre "Kopf machen" ist (wobei die vorbildgetreu kurzen Personenzüge die Lok umsetzen und z.T. Wasser nehmen), das Heranrangieren eines Ganzgüterzuges an die Verladerrampe in Braunesumpf oder das Abwarten diverser

Zugkreuzungen in den verschiedensten Konstellationen, alles läuft völlig automatisch mit interessanter Sound- und Kameraführung ab.

Nach dem Ende des ersten Programmdurchlaufs erscheint wieder der Start-Trafo. Wird er erneut betätigt, läuft das Programm erneut, jedoch z.T. (abhängig von verschiedenen, in den Gleiskontakten eingebauten Variablen) mit leicht unterschiedlichen Zuggarnituren und -folgen ab.

### **Hinweise und Dank:**

Ein solches Projekt wäre nicht möglich gewesen, wenn es nicht wieder zahlreiche aufgeschlossene Modellkonstrukteure gegeben hätte, die ihr Einverständnis gaben, einige ihrer Modelle mit in die Anlage aufzunehmen oder die gar neue Varianten ihrer Modelle wie die so nicht im EEP-Programm erhältliche BR 64 oder die markanten Kalkkübelwagen, die beiden, an das Reichsbahn-Schema angepassten BR 97 401 und 97 403 (wobei Kenner natürlich wissen, dass es in der Realität nur zwei Maschinen dieser Bauart gab) sowie weitere 8 Modelle der seinerzeit üblichen Güterwagenbauarten hierfür bereitstellten.

So danke ich wieder herzlich (in alphabetischer Reihenfolge): Andreas Engfer; Roland Ettig; Fred Fuchs; Ralph Görbing; Stefan Gothe; Andreas Großkopf; Roman Iwer; Dirk Kanus; Klaus Keuer; Thorsten Lensing und dem Trend-Team; Ursula Popp; Stefan Köhler-Sauerstein; Steffen Mauder; Achim Seeberger und Lothar Wilke.

Es muss auch hier noch einmal klar gesagt werden, dass solche komplexen, Vorbild-orientierten Anlagen auch zum jetzigen Zeitpunkt nur möglich sind, wenn auch Modelle aus früheren EEP 6-Zeiten Verwendung finden. Für den realen Situationen nachempfindenden Anlagenbauer gibt es momentan, auch wenn es auf den ersten Blick anders scheinen mag, schlichtweg nicht genug geeignete Modelle in den höheren EEP-Programmen, schon gar nicht für die bei "richtigen" Modellbahnern nicht ohne Grund immer noch beliebtesten Epochen 2 und 3.

Wer mit diesem Kompromiss nicht "leben" kann, darf natürlich gerne die verwendeten, z.T. konvertierten älteren Modelle gegen neuere Modelle seiner Wahl austauschen, denn -anders als bei den meisten Einzelmodellen- erlauben wir Anlagenkonstrukteure selbstverständlich die Veränderung unserer Anlagen durch den Käufer ganz nach seinem eigenem Belieben und ohne urheberrechtliche Bedenken...

Nun aber "Fahrt frei". Ich wünsche Ihnen viel Freude mit der Anlage.

Dr. Jörg Windberg (JW3)

Die Screenshots wurden teilweise den aus der Literatur bekannten Fotografien nachempfunden. Wer sich hiermit vertiefend beschäftigen möchte, sei auf nachfolgende Quellen verwiesen:

Endisch, D.: 125 Jahre Rübelandbahn; Verlag Dirk Endisch (Stendal 2010)  
Endisch, D.: Die Berglokomotiven der HBE; Verlag Dirk Endisch (Stendal 2010)  
Kühne, K.-J.: Alles über die Rübelandbahn im Harz; Transpress (Stuttgart 2012)  
Maedel, K.-E.: Liebe alte Bimmelbahn; Franckh-Verlag (Stuttgart, 1976)  
Ritzau, G.: Spitzkehre Wellerwald; in: Franckh, P.: Weite Welt der Eisenbahn; Franckh-Verlag (Stuttgart, 1958)  
Steinke, W.: Die Rübelandbahn; Transpress (Berlin, 1982)  
Steinke, W.: Die Rübelandbahn im Harz; Transpress (Berlin, 1994)