



Rollwagenverkehr gab es von „Nordhausen“ über die südliche HQB bis nach „Siberhütte“; hier im Hp „Birkenmoor“.

Bruchhausen-Vilsen im Harz (oder war es „Harz in Bruchhausen-Vilsen“?)



This years Bruchhausen-Vilsen meter gauge meeting copied some portions of the Harz mountains narrow gauge, actually the Selketalbahn and the southern portion of the Harzquerbahn. Operations had been taken from the 80's, thus combining heavy trolley traffic from Nordhausen with the baryte traffic in the cute 2-axis gondolas. Prototype-oriented passenger traffic and the use of prototype location names in arrangement and schedule documents created the right "Harz feeling".

Oben: Silberode übernahm die Rolle von „Harzgerode“; deutlich sichtbar das Namensschild mit dem Namen des dargestellten Vorbildbahnhofes.

Unten: Die Verladung Bunkenstedt in der Rolle der Schwerspatgrube "Herzogschacht".

Zum dritten Mal trafen sich vom 20. bis 23. Juni Meterspurfreunde im Hotel Wachendorf im Ortsteil Engeln des von der Museumsbahn her bekannten Bruchhausen-Vilsen. Im Vorfeld wurden mit den gemeldeten Modulen an-

hand verschiedener Grobplanungen Ausschnitte aus dem Harzer Schmalspurnetz als Thema diskutiert. Bei fehlenden Vorbildbahnhöfen sollten im Ausmaß vergleichbare andere Bahnhöfe zum Einsatz kommen.

Mit einer ausreichenden Anzahl von Schmalspurgüterwagen bei einer dagegen reduzierten Zahl regelspuriger Wagen fiel die Entscheidung auf ein Konzept, welches betrieblich gesehen die Selketalbahn in den 80er Jahren mit dem vor der Schließung der Streckenlücke noch reichhaltigen Güterverkehr aber auch mit der nach Wiedervereinigung beider Teilnetze aufgenommenen Rollwagenverkehr darstellte. Ergänzt wurde dies durch den Richtung Selketalbahn verschwenkenden Südteil der Harzquerbahn.

Ausgehend vom Schattenbahnhof Kaaps-End als Umladebahnhof „Gernode“ verlief die Bahn über Biert (eines der beiden „Sternhaus“) und der für das Selketal imaginären Steinverladung Spiegelholz nach Drei Annen Hohne, welches diesmal „Alexisbad“ repräsentierte. Der Ast nach „Harzgerode“ endete bei unserem Treffen in Silberode. Weiter Richtung Harzquerbahn ging es über Goyatz (als „Straßberg“) und der Kalkverladung Bunkenstedt- als Flouritverladungs-Ersatz „Herzogschacht“ nach Glashütte („Silberhütte“) mit dessen Funktionen als Kohlbahnhof und „Rinkemühle“. Ganz in die Arbeit versunken verwechselte übrigens der Planer die Reihenfolge beider Bahn-



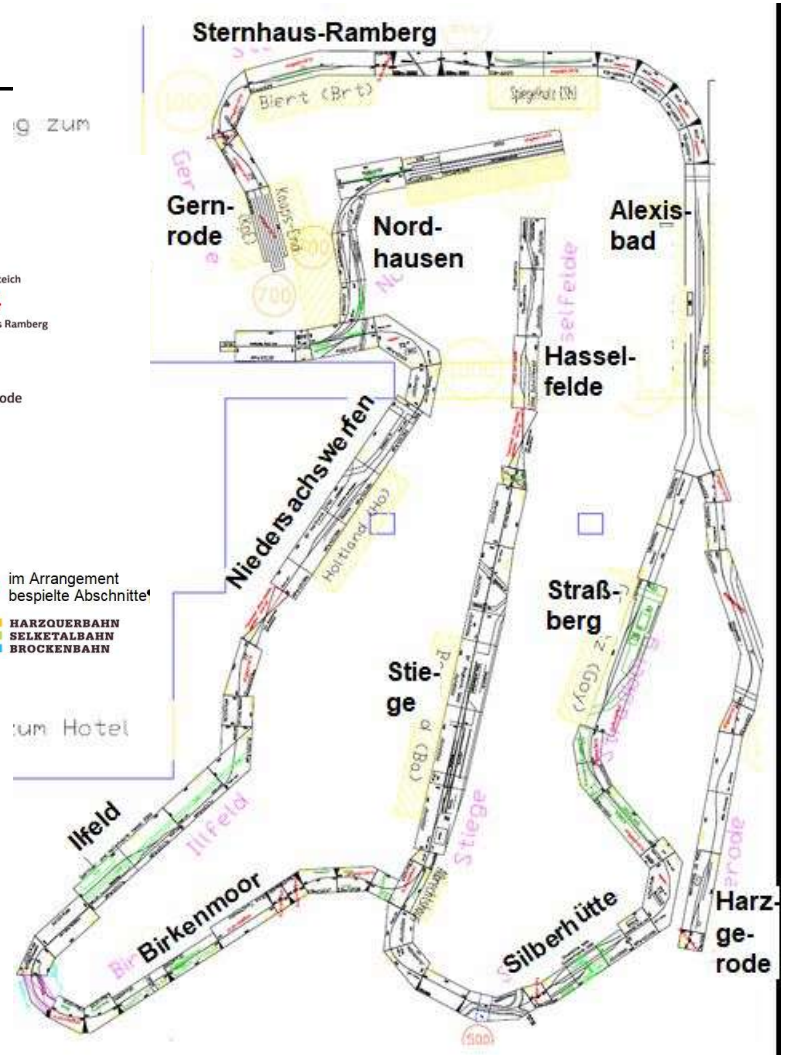
FREMO Treffen



höfe. Aus Mangel an einem geeigneten Abzweig wurde der „Herzogschacht“ direkt an die Strecke gelegt.

Mit Albrechtshaus als Verzweigung und dem unmittelbar folgenden Bagband war „Stiege“ erreicht. Als der Größe des Vorbilds „Hasselfelde“ leider nicht ganz gerecht werdenden Endbahnhof mußte Piaskownica zusammen mit einem kleinen Durchfahr-Sbf dienen. Der Südteil der Harzquerbahn begann im Übergabebahnhof Gabelstelle als „Nordhausen-Nord“, verlief über die beiden Bahnhöfe Holtland (als „Niedersachswerfen“) und Hesel Fabrik (als „Ilfeld“ samt Fabrik-Anschluß) und erreichte über den Haltepunkt Tiefenbachmühle („Birkenmoor“) die Selketalbahn im schon oben genannten Albrechtshaus (alias „Stiege“). Eisfelder Talmühle musste mangels geeignetem Abzweigbahnhof entfallen. Mit diesem die beiden Räume gut ausfüllenden Netz waren ca. 77 Modulmeter aufgebaut. Dazu gehörte auch ein Regelspur-Sbf., von dem aus die Rollwagenrampe in „Nordhausen“ versorgt wurde.

Der Fahrplan orientierte sich an Originalplänen der 80er Jahre und war den Fahrzeug-Umläufen etwas unserem Modell-Bedarf angepaßt. Auf dem Selketalteil fuhren jeweils zwei GmP-Paare nach Harzgerode und Hasselfelde, die jeweils einzelne Bahnhöfe im Güterverkehr bedienten. Daneben verkehrten lokbespannte Personenzüge. Für den Kalk (bzw. Flourit) aus der mit geschütteten Gut funktionierenden Verladung und der ebenfalls mit Ladung in Schüttung bedienten Steinver-



Das überwiegend an der Selketalbahn (mitte und rechts) ausgerichtete Modularrangement; links der nach „oben“ geklappte Harzquerbahn-Ast.

ladung war ein reiner Güterzug eingesetzt. Mit diesen Aufgaben waren drei Lokumläufe gut beschäftigt. Der nach der Schließung der Streckenlücke aufgenommene Rollwagenverkehr in Richtung Selketalbahn wurde mit zwei Rollwagen-Dreiecksfahrten absolviert, die Silberhütte, Stiege und Hasselfelde bedienten. Eine zweite Güterzuglok übernahm neben den Rangierarbeiten in Nordhausen mit zwei Zugpaaren die Übergaben nach Ilfeld. Mit einem sechsten Umlauf ergänzte eine Lok im Harzquerbahn-Teil einige Personenzug-Paare, und mit dem siebten Umlauf befuhr ein einzelner Personentriebwagen beide Netzteile in zwei längeren Fahrten.

Olav hatte für dieses und zukünftige Harztreffen passende Betriebsstellen-Schilder mit den Namen der gewählten Vorbilder vorbereitet, so daß mit den analog dazu verwendeten Namen in den Fahrplänen ein richtiges „Harzgefühl“ aufkam. Auf den Zugleitbetrieb

verzichteten wir dieses Mal, da dieser gerade bei komplexen engen Arrangements und des damit verbundenen häufigen Telefonierens manchmal Streß erzeugt.

Nach dem Aufbau am Donnerstag und noch abschließenden Feinarbeiten am Freitagmorgen konnten bis Sonntagmittag sechs vollständige Fahrpläne gefahren werden, die jeweils ca. 3,5 Stunden andauerten. Diese langen Fahrpläne wurden durch die Versorgung im Hotel jeweils unterbrochen, so daß ausreichend Pausen zur Erholung vorhanden waren.

Abschließend sei angemerkt, daß es auch sehr schön war, daß wir vier Neuzugänge an aktiven Teilnehmern begrüßen konnten. Damit ist eine gute Basis für ein weiteres erfolgreiches Treffen im kommenden Jahr gelegt. Für dieses ist auch bereits der Termin festgelegt: Es wird voraussichtlich vom 4. bis 7. Juli 2025 stattfinden.

Jan Schirling