

Otto O. Kurbjuweit

Die Küchentisch-Mallet

oder: Was lange währt, wird endlich gut



Über dreißig Jahre hat es gedauert, bis die einst von einem Kieler Bastler gebaute 0m-Mallet in die Lage versetzt war, diesen prächtigen Güterzug auf der 33‰-Rampe der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn zu befördern. Ulf Haußen beobachtet gespannt, wie sich das neue von ihm gebaute Fahrwerk macht. Alle Fotos, soweit nicht anderweitig gekennzeichnet: OOK.
Unten: Triebfahrzeugverzeichnis der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn vor Ankunft der BB Mallet.

Meine 0m-Anlage Braunlage-Andreasberger Eisenbahn spielt, wie der Name es schon suggeriert, im Harz. Nun ist es zwar im Laufe der Jahre, ach was, Jahrzehnte, gelungen, eine ausreichende Zahl von Wagen nach Harzer Vorbild zu beschaffen oder herzustellen. Auch auf dem Triebwagensektor sieht es da recht gut aus, nur bei den Dampfloks ist das nicht gelungen.

Harzer Dampfer Mangelware

Die beiden MINEX C-Kuppler sind gute Kompromisse, sehen sie doch den Cn2-

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**

* 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**

Loks der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn sehr ähnlich. Die Hauptlast der Traktion trugen jedoch lange Zeit die drei Fünfkuppler (Henke) vom Typ Ts5. Ehrlich gesagt, hätte es die BAE wirklich gegeben, wäre sie mit diesen Maschinen gut beraten gewesen. Es hat sie aber nun mal nicht gegeben, und die drei realen Harzer Meterspurbahnen hatten andere Loks, auch andere Fünfkuppler. Da ich mir größte Mühe gegeben hatte, alles auf der Anlage so Harzig wie möglich zu machen, war das Fehlen einer richtigen Harzer Dampfloks irgendwie ein wunder Punkt.

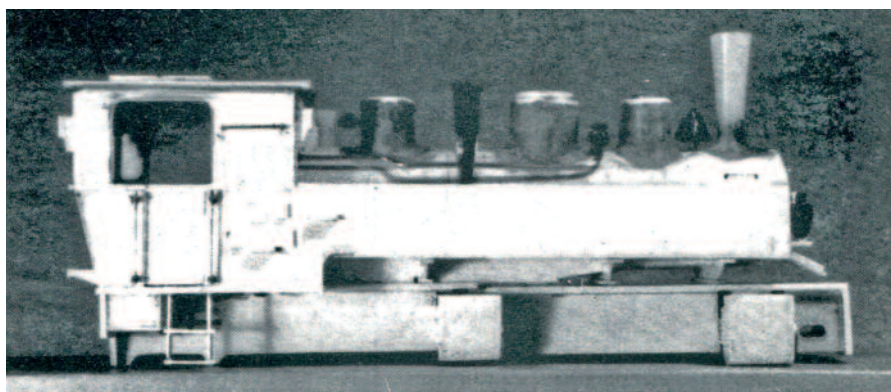
Probefahrt mit Pauken und Trompeten

Als ich mal wieder darüber nachsann, wie ich das Problem lösen könnte, fiel mir ein, dass mein Freund und BAE-Mitmacher Rudi mal vor Jahren, als die BAE noch in Bremen residierte, mit einer Malletloks gekommen war, um zu schauen, ob sie auf der Anlage einsetzbar wäre. Um es kurz zu machen: die schöne Mallet fiel bei den Testfahrten mit Pauken und Trompeten durch. Die damalige BAE II hatte, genau wie die heutige BAE III, lange Steigungen mit 33‰, so wie die richtigen Meterspurbahnen im Harz auch.

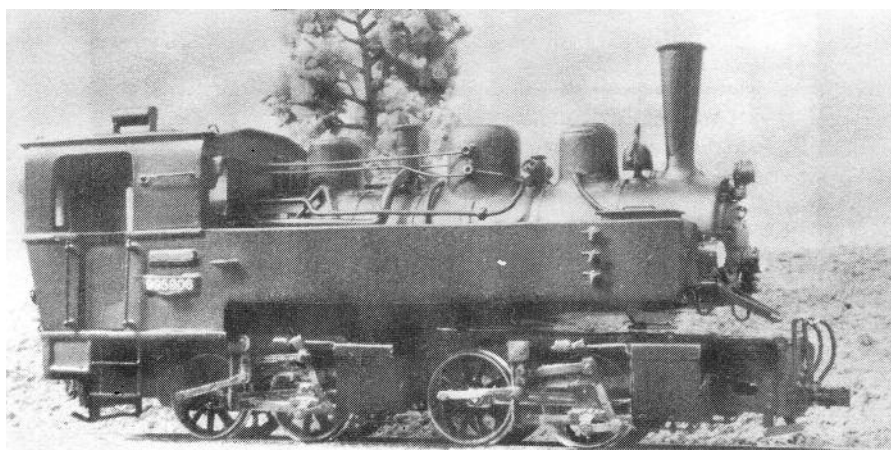
Die Mallet hatte im Hinterwagen einen Antrieb auf Basis einer geschlachteten

1991 hatte Heinz-Rudolf Ott die Mallet erworben. Hier steht sie als Rollbockloks im Modulbahnhof Heinzheim von Heinz Esdorn im Dienst, aufgenommen bei einem Modultreffen des FKSb in der Hasenheide oder bei der Autokraft in Kiel. Auf einem Modul mit der Maximalneigung 1:∞ (0‰) fiel die mangelnde Zugkraft gar nicht auf. Foto: Rudi Ott

Erster Auftritt der Maschine bei der BAE III, technisch und äußerlich unverändert nach ihrem schwachen Auftritt in Bremen. Aber eine richtige Harzer Mallet eben. Wenn man nun jemanden finden würde, der ein richtig gutes Fahrwerk mit Allradantrieb erzeugt? Nicht auszudenken.



In der Zeitschrift POSTWAGEN des FKSb, Ausgabe 3/4 1987 wurde erstmals eine im Bau befindliche 0m-Mallet gezeigt. Ein Bastler hatte die Aufbauten der 99 5906 der Harzquerbahn aus Sperrholz und Polystyrol am Küchentisch zusammengeleimt.



Drei Jahre später konnte in der gleichen Zeitschrift schon das fertige Modell gezeigt werden: die erste betriebsfähige 0m-Mallet nach deutschem Vorbild. Der Antrieb stammte von einer geschlachteten Märklin H0 BR 23, die Räder ebenfalls (jede zweite Speiche herausgesägt). Repros (2): OOK



Märklin BR 23, der Vorderwagen hatte keinen. Bei einem Gesamtgewicht von 660 g hatte das Maschinchen ein Reibungsgewicht von ganzen 400 g. Und das war der Punkt. Damit kann man in den Bergen nichts werden.

Aktion raus aus dem Karton

Eine Nachfrage bei Rudi ergab, dass die Mallet immer noch so war wie gehabt und ihr Leben in einem engen Karton fristete. Ich war aber so erpicht auf die Maschine, dass ich den Versuch wagen wollte, sie neu motorisieren zu lassen, und ich hatte auch schon eine Idee, von wem.

Kurze Zeit später besuchte Ulf Haußen auf der Rückreise von einem Modellbahn-Event weiter im Westen die BAE und ich synchronisierte das mit Rudis erneutem Mitbringen der dreißig Jahre alten Mallet.

Ulf, der sein Können ja bekanntlich mit den wunderbar laufenden Austausch-Antrieben für die MINEX-Dampflok unter Beweis gestellt hat, schraubte auseinander, was auseinander ging, um sich die Kandidatin mal anzuschauen. Dann packte er die Lok kurzerhand ein und nahm sie mit nach Erfurt. Damit war sie erst einmal aus den Augen und aus dem Sinn, und auf der BAE beherrschten weiterhin die Ts 5en den schweren Zugdienst zwischen Braunlage, St. Andreasberg und Sieber.

Meterräder in 1:45 ? Fehlanzeige

Nach einigen Wochen kam die erlösende Nachricht aus Erfurt: „Ja, die Lok ist zu retten, aber ich muss als erstes Räder herstellen.“



Im Zuge der Probefahrten auf der BAE musste der Meister noch hier und da ein wenig nachjustieren.



Eigentlich eine 2'B-Maschine mit dem um eine Achse gekürzten Antrieb einer Märklin H0 BR 23. Der Drehpunkt des Vorderwagens liegt kinematisch korrekt hinter der zweiten Achse. Im Modell muss so ein Vorderwagen ja noch freier schwenken können als beim Vorbild. Anstatt diesen ebenfalls zu motorisieren entschied sich Ulf Haußen für die Konstruktion eines kompletten neuen Fahrwerks.



Erster Auftritt mit neuem Fahrwerk und Antrieb, alles inclusive Räder neu gebaut von Ulf Haußen.

Die Märklin-Räder waren gewiss ein guter Kompromiss gewesen, aber richtige maßstäbliche Räder waren doch die bessere Alternative.

Im Harz hat es drei verschiedene Loktypen mit Meterrädern gegeben, die aber alle im Detail unterschiedlich waren. Ulf übernahm es dankenswerterweise, Räder mit korrektem Durchmesser, korrekter Speichenzahl und korrekten Gegengewichten zu konstruieren und erzeugen. Nachdem dies auf einem guten Weg war, begann Ulf ein neues Fahrwerk für die Mallet zu konstruieren, zuerst auf dem Bildschirm, wie man das heute so macht, dann in der Werkstatt.

Und irgendwann war es dann soweit, dass er mit der noch rohen Lok zur BAE kommen konnte, um erste Probefahrten zu absolvieren und zu schauen, ob der eingeschlagene Weg stimmte. Roh heißt im Klartext: blankes Messing, ohne Steuerung, aber wie heißt es doch immer so schön in den Foren: Das sah schon mal richtig gut aus.

BAE-Probefahrten = Lastprobefahrten

Die BAE ist, wie ihre Vorbilder, eine Gebirgsbahn und es gibt Steigungen mit bis zu 33‰ in beiden Fahrtrichtungen, auf der Zweigstrecke sogar 50‰. Und über diese Steigungen müssen teilweise recht schwere Züge befördert werden. Wenn also eine Lokomotive auf der BAE ihr Brot verdienen will, muss sie das können, und zwar gut.

Die Mallet wurde also mit provisorischen Kupplungen versehen und in der Station Königskrug mit ein paar Wagen behängt. Und auf gings die Steigung nach Oderteich hinauf. Mit drei vierachsigen Personenwagen ging das gut, bei vier fing sie an zu schleudern und bei fünf war Feierabend. Fünf Vierachser ist aber das Minimum, was eine Lok hier ziehen muss. Tja, watt nu? sprach Zeus. Damit war kein Staat zu machen, nicht auf der BAE. Ein Nachwiegen ergab, dass die Lok trotz des neuen soliden Messingfahrwerks an Gewicht verloren hatte. Ulf hatte allerlei



Hier muss die Mallet eine Last tragen, damit sie eine Last ziehen kann.

Bleiballast entfernen müssen, um den neuen Antrieb unterzubringen.

Schotter unter und auf der Lok

Mit kleinen Schotter-Probepäckchen aus Tschechien als zusätzlichem Ballast (s. Bild oben) brachten wir die B'Bn4v-Maschine auf ca. 800g Dienstgewicht, womit sie ungefähr an den Achsdruck der Ts5-Maschinen heranreichte. Allerdings war es schwierig, auf diese Weise eine gleichmäßige Belastung aller Achsen zu erreichen. Aber nun schaffte die Küchen-tisch-Mallet zwei zusätzliche Wagen. Immerhin.

OK. Jetzt mussten wir davon ausgehen, dass wir eine Möglichkeit finden würden, statt der Steinsäckchen dieses Zusatzgewicht irgendwie in der Lok unterzubringen. Das war aber jetzt nicht auf dem

Programm. Ulf nahm die Maschine erst einmal wieder mit in die Thüringische Hauptstadt, um sie fertigzustellen.

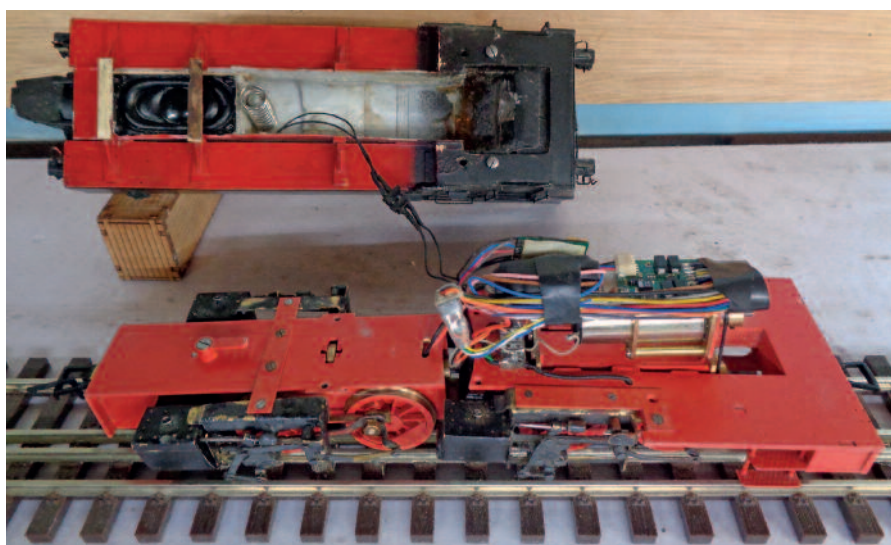
Das Letzte aus der Lok herausholen

Das dauerte wieder so seine Zeit, denn Ulf ist ein vielbeschäftigter Mann. Aber irgendwann kam die Mallet dann doch wieder bei der BAE an - und blieb. Aber nicht lange, denn sie sollte ja noch digitalisiert und - als erstes Triebfahrzeug der BAE - mit Sound ausgestattet werden. Diesen Job hatte Rainer Neugebauer in Halberstadt, Betriebsleiter der NHE (Spur 0) übernommen.

Für Decoder, Soundbaustein und Lautsprecher wurde weiterer Platz im Inneren der Lok benötigt, dazu musste Rainer sprichwörtlich das Letzte (an Blei) aus der Lok herausholen. Wie ein Zahnarzt, der eine alte Amalgamfüllung entfernen will, musste er mit allerlei spitzen und scharfen Werkzeugen Krümel für Krümel herausbaggern.

Als Rainer fertig meldete, nutzte OOK seine nächste eh fällige Harzreise zu einem Abstecher in die Hauptstadt des Landkreises Harz.

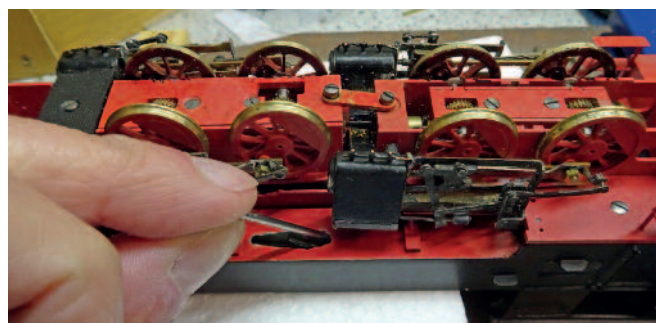
Für ein paar Vorführfahrten hatte Rainer extra ein Stück Meterspur in seine 0-Regel-spurgleise gelegt und konnte OOK so



Hier war ein Spezialist am Werk. Lokdecoder, Sound-Decoder, Lautsprecher, alles hat einen Platz gefunden und die Verdrahtung dürfte mustergültig sein. Nur für Ballast ist nicht mehr so arg viel Platz geblieben.



Ankunft der Mallet, zur Vermeidung von Lademaßüberschreitung sorgfältig zerlegt, in Bassumsiel auf der Spur 0-Anlage von Rainer Neugebauer in Halberstadt. Hier soll das Letzte aus ihr herausgeholt werden. Fotos (2): Rainer Neugebauer



links und oben: Hier ist auch ein Spezialist am Werk. In das von unten in den Wasserkasten gefräste Loch füttert Jaffa einen von OOK geköpften Nagel nach dem anderen hinein.

Bild unten: Nägel ohne Köpfe machen, da ist OOK in seinem Element.

richtig was vormachen. Der war hoch erfreut, schnappte sich die Maschine und düste damit ab.

Nein, so sang- und klanglos ging das natürlich nicht vonstatten, aber jedenfalls kam die Mallet einige Tage später endlich wieder bei ihrer Heimatstrecke an, passend zu Jaffas nächstem Besuch der BAE.

Die Mallet kam erst einmal auf die Waage. Sie wog nur noch 530g.

(Zum Vergleich: eine Ts5 wiegt 1020g und hat Allachsantrieb)

Nach kurzer Beratung fanden wir Nägel mir 1,8mm Durchmesser, 40mm lang. Die würden, dicht gestapelt, wohl einiges an Masse zusammenbringen. Aber mit Köpfen kann man die nicht dicht stapeln, also müssen die Köpfe ab:

Nachzutragen wäre noch, dass wir nicht



unten: Der erste und zweite sowie der vierte, sechste und siebte Wagen bestehen völlig aus Messing und bescheren der Mallet auf den 33‰ eine enorme Anhängelast.



nur das Gesamtgewicht der Lok festgestellt haben, sondern auch die Teilgewichte von Hinter- und Vorderwagen. Der Hinterwagen brachte 348g auf die Waage, der Vorderwagen 182g. Diese Asymmetrie ist natürlich gaaanz schlecht. Dafür hat Ulf ja nicht extra den Vorderwagen mit Antrieb versehen, dass er dann ohne Reibungsgewicht herumläuft. Deshalb wurden die Nägel nun erstmal in den vorderen Teil der Wasserkästen eingebracht:

Nachdem die Wasserkästen gefüllt waren, musste die ACHTERMANN wieder auf die Waage, wieder Vorder- und Hinterwagen getrennt: Hinterwagen jetzt 388 g, Vorderwagen jetzt 296 g. Summe 684 g (gegen 530 g vor der Nägel-ohne-Köpfe-Aktion). Und der Vorderwagen hat wunschgemäß am meisten zugelegt.

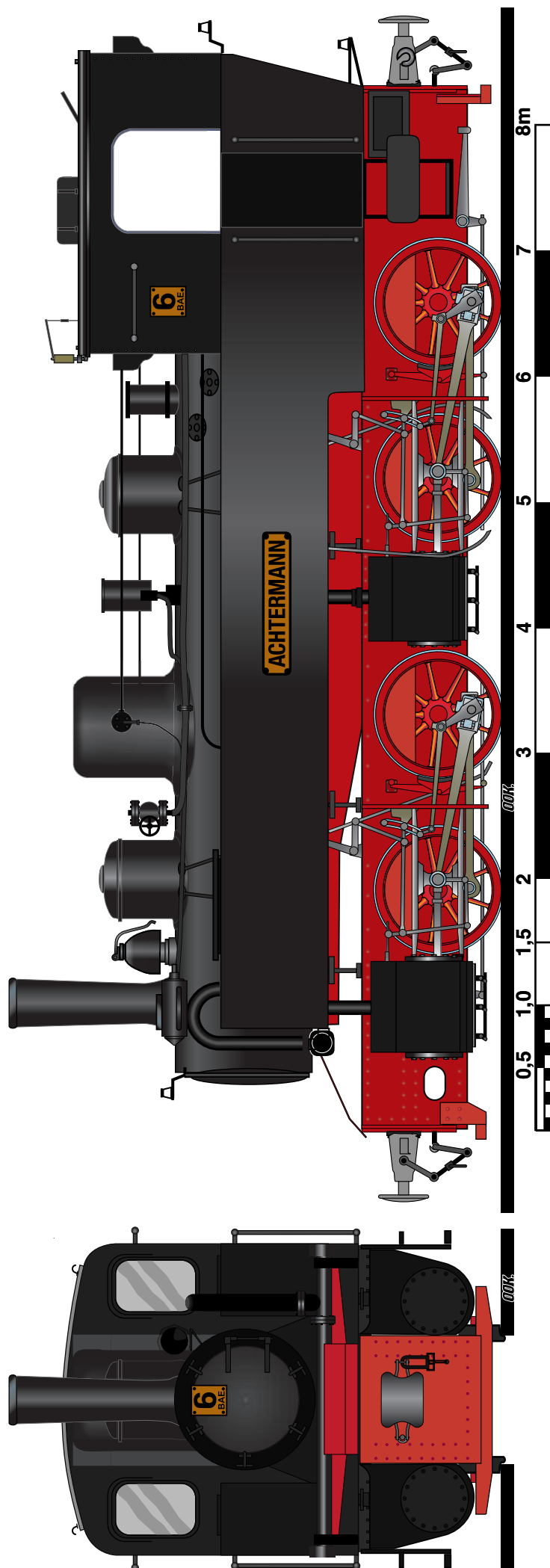
Damit waren wir aber auch am Ende mit unserem Latein und wussten nicht, wo wir noch Gewicht unterbringen sollten, der Führerhausdurchblick soll ja auf jeden Fall gewahrt werden.

Das Wunder vom Achtermannstor

Nun waren wieder Lastprobefahrten angesagt, die jedoch von keinen allzu großen Hoffnungen begleitet waren. Schließlich betrug die Lokmasse weithin nur knapp 65% der einer Ts5. Wieder wurde in Königskrug am Fuße der langen 33%-Steigung ein Vierwagenzug mit überwiegend Messing-Vierachsern zusammengestellt, den die Lok nun hinauf nach Oderteich schleppen sollte. Und sie tat es. Sie fuhr ganz gleichmäßig diese massive Steigung hinauf und schien mühelos. Wir waren begeistert.

Aber es gibt längere Personenzüge auf der BAE als mit vier Wagen, also das Gleiche noch einmal mit fünf Wagen: gleiches Ergebnis. Und noch einmal mit sechs Wagen. Wiederum keine Probleme. Waren wir grausam genug, der leichten Lok einen siebten Wagen zuzumuten, einen ganz aus Messing? Ja, irgendwie waren wir sadistisch drauf. Wir muteten der Maschine nicht nur den siebten Wagen zu, sondern simulierten auch einen Halt vor der Trapeztafel beim Achtermannstor.

Da sie stand sie nun und paffte vor sich hin. Das Signal zur Weiterfahrt kam. Anfahren mit dem superschweren Zug in der 33%-Steigung. Ganz langsam begannen die Meterräder zu drehen, ebenso langsam wurde der Regler weiter aufgedreht. Kein Schleudern, kein Zucken und Mucken. Bis zum Brechpunkt vor der Einfahrt von Oderteich hatte sie ihren Zug noch auf gut zwanzig Stundenkilomer gebracht. Weitere Tests brauchten wir nicht, wir wussten jetzt, dass die Mallet in den Umlaufplänen der schweren Ts5-Maschinen problemlos mitlaufen kann. Ein wahres Wunder.



Berausender Auspuffschlag

Noch gar nicht gesprochen habe ich von Sound, der in Bassumtsiel eingebaut worden war. Die Mallet ist ja die erste Lok der BAE, die einen Sound-Decoder erhalten hat, weil ich immer noch sehr skeptisch dem Stand der Technik auf diesem Gebiet gegenüber stehe.

Aber soviel gleich vorweg: die Bergfahrt mit einem schweren Zug auf 33‰ ist vom Sound her eine Wonne. Der donnernde Auspuffschlag harmoniert mit der Fahrgeschwindigkeit und der Leistung der Lokomotive. Anstrengende Bergfahrt ist die Domäne des Dietz-Sounds. In der Ebene und erst recht bergab sieht es dann schon nicht mehr so gut aus beziehungsweise hört sich nicht mehr so gut an.



So einen kurzen Güterzug zieht die Mallet natürlich „mit Links“ den Berg hinauf, aber Ulf Haussen, beobachtet und gefilmt von seinem Freund Marcel, kann sich nicht satt sehen und hören an dieser „seiner“ Maschine.

Es gibt zwar das so genannte „Segeln“, also das Fahren ohne Auspuffschlag, aber dazu muss man die Geschwindigkeit deutlich reduzieren - absolut vorbildwidrig. Und mitten im Gefälle beginnt dann plötzlich wieder der Auspuffschlag, ohne, dass der Lokführer das verhindern kann.

Darüber ließe sich noch einiges sagen, aber das ist hier ja nur Randthema. Es geht um die Mallet, die dreißigjährige Geschichte der Küchentisch-Mallet, die kürzlich mit der Anbringung der Namens- und Nummernschilder und einer zünftigen Tauffeier ein glückliches Ende gefunden hat.

Loktaufe durch die Gattin des Bahndirektors

Nachdem die Schilder eine Woche zuvor aus der Rotguss-Gießerei Hans in Gehrden bei Hannover gekommen waren, konnte nun endlich die Loktaufe der Mallet feierlich vollzogen werden.

Leider waren mehrere Mitglieder des Spielmannszuges der Marinekameradschaft Schlufft krank, so dass die Feier ohne Schnätterrängtäng und Trommelwirbel ablaufen musste, aber schön war es doch:

schmalspur expo



5. 10. und 6. 10.
2019

Rittnerbahn Klobenstein / Südtirol Mittelschule

**Die Arbeitsgemeinschaft Schmalspur
präsentiert in ihrer Ausstellung:**

Schmalspur-Modellbahnen und Zubehör unterschiedlichster Art und Größe mit Betrieb von mehreren großen und kleinen Modellbahnanlagen.
Sehen, informieren, tauschen und kaufen sowie freundschaftliche Geselligkeit im Kreise gleichgesinnter Schmalspurbahner.
Besuchen Sie den Ritten und genießen Sie Fahrten auf der Strecke zwischen Maria Himmelfahrt und Klobenstein.
Öffnungszeiten: Sa. 10:00 bis 18:00 Uhr, So. 10:00 bis 17:00 Uhr

Weitere Informationen:
www.arge-s.de
e-mail: Expo2019@ArGe-S.de

Die Schmalspur-Expo ist eine Veranstaltung der
arge schmalspur





Die Hälfte der Ehrengäste sehen wir vor dem Empfangsgebäude von Sonnenberg (Harz) der Braunlage-Andreasberger Eisenbahn gebannt auf die Gattin des Bahndirektors schauen, während die andere Hälfte hinter der Maschine verborgen vermutlich das Gleiche tut. So eine Loktaufe kommt ja auch nicht alle Tage vor.

Die Ehrengäste waren mit dem T 12 zwischen Braunlage, Sieber und St. Andreasberg eingesammelt und zum zentralen Ort Sonnenberg gebracht worden. Aus Schlufft war nicht nur der ubiquitäre Bürgermeister und der Direktor der Eisenhütte gekommen, sondern auch zwei prominente Vertreter der örtlichen Rentner-Gang, ohne die hier gar nichts geht. Dass der schöne Sekt nun mit Glassplittern vermischt an der Pufferbohle der Lok herunter lief, hat nicht allen gefallen, aber im Triebwagen war noch ein ganzer Karton mit solchen Flaschen, die dann auf zivilere Weise geöffnet wurden. Nun hat die BAE also endlich eine Mallet im Stall, wie sich das für eine ordentliche Harzer Meterspurbahn gehört. Und wie man hört, soll es nicht die letzte sein. Man darf gespannt sein.

Otto O. Kurbjuweit ■



Jetzt holt die Gattin des Eisenbahn-Direktors aus, um die Flasche Sekt mit Schwung gegen die Pufferbohle der Maschine zu schmettern. „Ich taufe dich auf den Namen ACHTERMANN“ rief sie dabei mit ihrer sonoren Altstimme.