

Meine H0m-Anlage (Geschichte, Gleispläne, Lokomotiv- u. Zügeinsatz)



Version 03

[illegible]

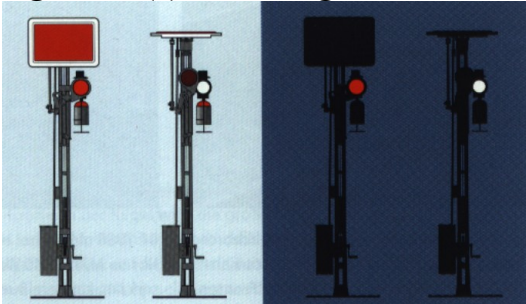
Der tatsächliche Gleisplan weicht jeweils etwas ab. Im verwendeten Gleisplanprogramm gab es nicht die entsprechenden Elemente des verwendeten Gleissystems als Modul. Bahnhof und Abstellsegment sind ständig aufgebaut. Die drei anderen Segmente werden zeitweise dazwischen gesetzt. Dann entsteht dadurch eine U-förmige Gesamtanlage mit viel Rangierbetrieb!

Sinnvolle Signale für meine Schmalspurbahn

Obwohl auch Bayern und Sachsen sehr interessante Signale hatten, orientiere ich mich an denen von Preußen. Und dabei interessieren mich insbesondere die zwischen 1907 und 1910 gültigen Signale.

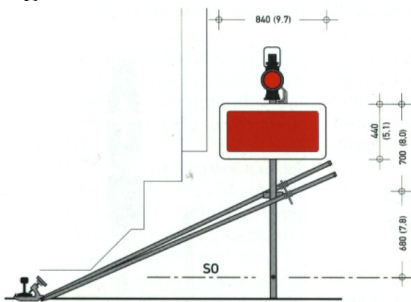
Signale an der Strecke

Signal 6 a (?) – Deckungsscheibe

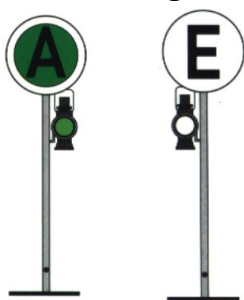


Sie wurde unter anderem auch in der Funktion eines Hauptsignals verwendet, wenn ein solches nicht zwingend vorgeschrieben war. Meist wurden in solchen Fällen aber doch Hauptsignale aufgestellt. Bei der früheren GHE sollen einige Bahnhofseinfahrten jedoch mit Deckungsscheiben gesichert gewesen sein.

Signal 6 b – Haltscheibe



Signal 5 – Langsamfahrtsignal

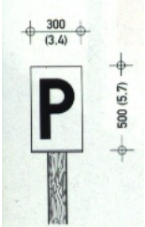


Die Anfangsscheibe zeigte auf der Rückseite das Bild der Endscheibe. Die Anfangsscheibe stand an eingleisigen Strecken rechts und die Endscheibe damit links in Fahrtrichtung. Das Langsamfahrtsignal diente zur Kennzeichnung eines Streckenabschnitts, welcher vorübergehend mit einer niedrigeren als der planmäßigen Geschwindigkeit zu befahren war, z.B. bei Baustellen. Die Anfangsscheibe diente auf freier Strecke auch der Ankündigung einer Deckungsscheibe (Signal 6 a) oder Haltscheibe (Signal 6 b).

Signal 38 – Geschwindigkeitstafel

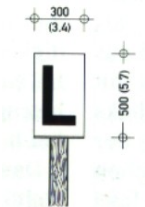


Signal ... - Pfeiftafel



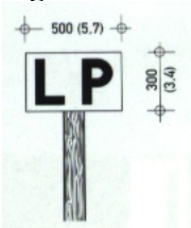
Die gab es in der Zeit nicht, obwohl die Preußische Staatsbahn auch schon Stellen, an denen gepfiffen werden sollte, gekennzeichnet haben soll.

Signal 37 a – Lütetafel



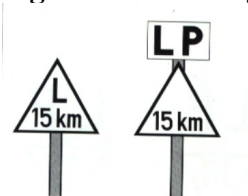
Bei Bedarf oder unsichtigem Wetter ist vor dem Bahnübergang außerdem zu pfeifen. Mit einer arabischen Ziffer versehen kann dieses Signal auch als Durchläutebeginn Tafel dienen! (Eine Durchläuteendtafel gab es in Preußen aber erst seit 1923.)

Signal 37 b – Lüte- und Pfeiftafel

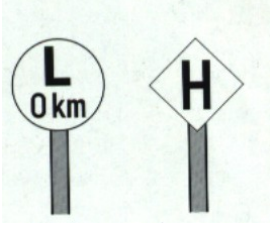


Es mußte am Standort der Tafel und auf halbem Wege zum Bahnübergang nochmals für jeweils 3 Sekunden gepfiffen werden. Bei unsichtigem Wetter war auch vor dem Bahnübergang nochmals zu pfeifen.

Signal 37 c und Signal 37 d – wie oben, aber mit Geschwindigkeitsbegrenzung



Signal 37 e und Signal 37 f – vor dem Bahnübergang ist anzuhalten



Vor dem Bahnübergang ist anzuhalten. Es darf erst weitergefahren werden, wenn das Befahren des Überwegs gefahrlos möglich ist.

Signal 35 – Rangierhaltetafel



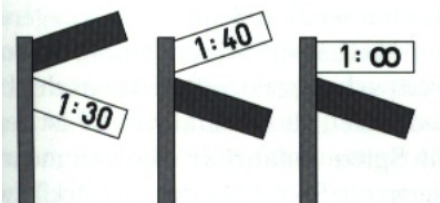
Bis hierhin darf rangiert werden. Damit ist die Rangierfahrt noch durch das Einfahrtsignal gesichert.

Signal 36 a – Haltetafel



Hier sollen einfahrende Züge halten.

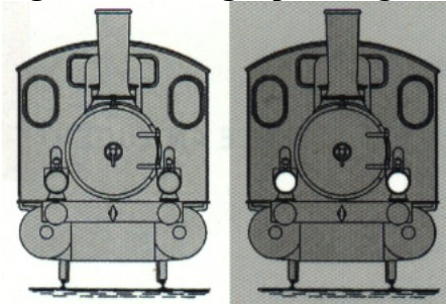
Neigungswechseltafeln



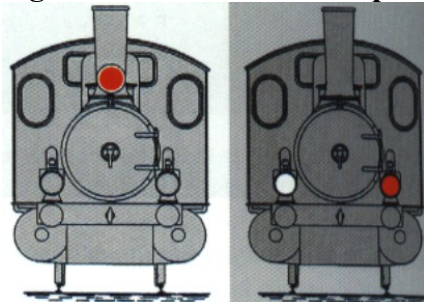
Bei der Preußischen Staatsbahn keine Signale im eigentlichen Sinne, sondern Hinweise für den Lokomotivführer.

Signale am Zug

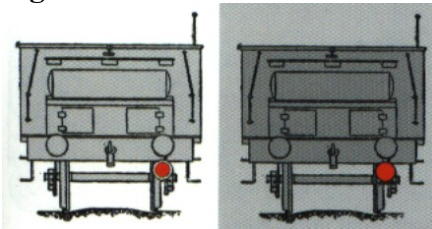
Signal 15 a – Regelspitzensignal



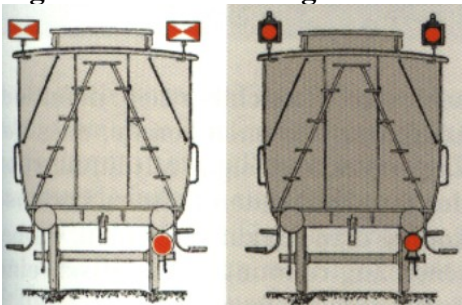
Signal 15 b – Falschfahrt-Spitzensignal



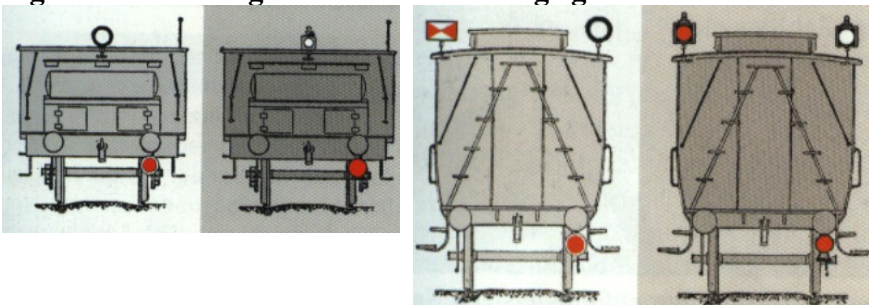
Signal 16 a – vereinfachtes Schlußsignal



Signal 16 b – Schlußsignal

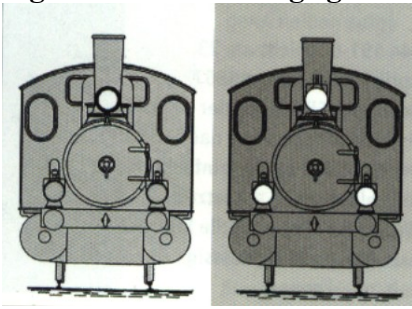


Signal 17 a und Signal 17 b – Sonderzugsignal



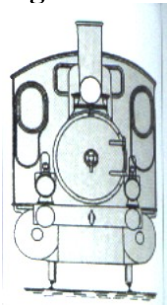
Ein Sonderzug folgt nach.

Signal 18 – Sonderzugsignal



Ein Sonderzug kommt in entgegengesetzter Richtung. (weiße Scheibe mit schwarzem Rand bzw. weiße Laterne)

Signal 19 – Signal zur Leitungsuntersuchung

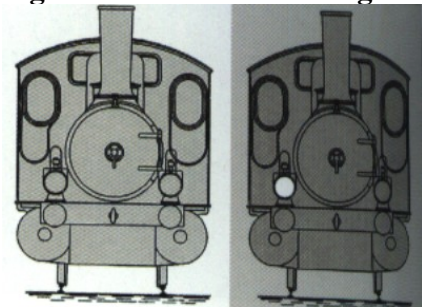


Die Telegraphenleitung ist zu untersuchen. Das Signal gab es nur als Tagessignal. (weiße Scheibe ohne Rand)

Signal 20 – Signal zur Streckenuntersuchung

„Ein Zugbeamter schwingt irgend einen Gegenstand – bei Dunkelheit die Handlaterne – auf und ab oder winkt mit dem Arme.“

Signal 21 – Kennzeichnung von Lokomotiven im Rangierdienst



Signale beim Rangieren (mit der Mundpfeife oder dem Horn gegeben)

Signal 31 – Vorziehen

- ein langer Ton und senkrechte Armbewegung (bei Dunkelheit mit Laterne)

Eine Rangierabteilung mit der Lok an einem Ende soll gezogen werden. Ist die Lok in der Mitte oder alleine, dann soll sie mit dem Schornstein voran fahren. (Ab 1935 sollte in diesem Fall weggefahren werden.) => bei mir: „Wegfahren“

Signal 32 – Zurückdrücken

- zwei mäßig lange Töne und waagerechte Armbewegung (bei Dunkelheit mit Laterne)

Eine Rangierabteilung mit der Lok an einem Ende soll geschoben werden. Ist die Lok in der Mitte oder alleine, dann soll sie entgegengesetzt der Schornsteinrichtung fahren. (Ab 1935 sollte in diesem Fall gekommen werden.) => bei mir: „Herkommen“

Signal 33 – Abstoßen

- zwei lange Töne und ein kurzer Ton und zwei waagerechte Armbewegungen vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Armbewegung nach unten (bei Dunkelheit mit einer Laterne)

Signal 34 – Rangierhalt bzw. Halt!

- drei kurze Töne schnell hintereinander und kreisende Armbewegung (bei Dunkelheit mit einer Laterne)

Das Signal gilt auch, wenn es nur gehört oder nur gesehen wird!

Im Gefahrenfall kann das Signal durch einen Gegenstand in der Hand oder eine rot abgeblendete Laterne noch auffälliger gemacht werden, z.B. wenn ein Streckenwärter das Signal gibt.

Signale des Lokomotivführers (mit der Lokomotivpfeife gegeben)

Signal 25 – Achtung

- ein mäßig langer Ton

Damit soll die Aufmerksamkeit von Personen erregt werden, die sich z.B. im Gleisbereich aufhalten. Es wird auch bei der Einfahrt in Tunnel gegeben.

Vorgeschrieben werden die Signale entweder örtlich durch Läute- und Pfeiftafeln oder allgemein durch das Signalbuch. Zum Beispiel ist das Signal zu geben vor dem Ingangsetzen von Arbeits- und Militärzügen oder wenn technische Sicherungen von Bahnübergängen ausgefallen sind, also z.B. Schranken nicht geschlossen sind.

Darüber hinaus wird das Achtungssignal gegeben, um zu bestätigen, daß ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

Signal 26 a – Bremsen mäßig anziehen

- ein kurzer Ton

Signal 26 b – Bremsen stark anziehen

- drei kurze Töne schnell hintereinander

Signal 27 – Bremsen lösen

- zwei mäßig lange Töne nacheinander

Signal 26 b mehrfach kurz hintereinander – Notsignal

=> „Es liegt eine Gefahrenstelle vor, sofort stark bremsen.“ (ab 1935: „Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten. Bremsen und Hilfe leisten!“)

Mit diesem Signal sollen aber auch Eisenbahner in der Nähe aufmerksam gemacht werden.

Signale des Zugführers (mit Horn oder Mundpfeife gegeben)

Signal 28 – Die Zugbegleiter sollen ihre Plätze einnehmen

- ein mäßig langer Ton

Signal 29 – Abfahren

- zwei mäßig lange Töne

Signal 30 – Halt!

- drei kurze Töne

Geschichte zum Modellbahnhof „Holzhausen“

Allgemeines:

Schon lange kämpften die Gemeinden am Rande des Eulengebirges und im Gebirge selbst um einen Eisenbahnanschluß. Insbesondere die Orte im Eulengebirge suchten günstigere Transportmöglichkeiten für die in den zahlreichen kleinen Bergwerken abgebauten Erze und auch für erste Halbfabrikate. Die Preußische Staatsbahn hatte aber andere Pläne und nahm auch von einer Strecke entlang des Eulengebirges Abstand. So bildete sich eine private Eisenbahngesellschaft, welche Pläne für eine schmalspurig ausgeführte Nebenbahn von Gänsebrunnen nach Holzhausen ausarbeitete (Gänsebrunnen-Holzhausener Eisenbahngesellschaft — GHE). Der Bau wurde dann auch von den zuständigen Stellen genehmigt. Anfang der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts war es dann soweit. Rasch ging der Bau im hügeligen Vorland des Eulengebirges voran. So war bereits 1884 die Bahn an das Gebirge bis Wildbach herangeführt. Als bald wurde der Betrieb mit leichten B- und C-gekuppelten Lokomotiven, einigen Personenwagen und Güterwagen aufgenommen, und es entwickelte sich ein lebhafter Verkehr auf der 12 km langen Strecke.

Der Weiterbau ins Gebirge ging unmittelbar weiter. Er gestaltete sich deutlich schwieriger, noch dazu wo es für solche Gebirgsstrecken bis dahin in Deutschland kein Vorbild gab. Auf Drängen der anliegenden Gemeinden wurden nach und nach die bereits fertiggestellten Streckenabschnitte in Betrieb genommen. Dabei stellten sich die vorhandenen Lokomotiven für den Gebirgsdienst als zu schwach dar und konnten auch zahlenmäßig den sich ständig vermehrenden Verkehr kaum bewältigen. Als aber 1887 die gesamte 45 km lange Gebirgsstrecke eröffnet werden konnte, standen dafür 6 für damalige Zeiten schwere C-gekuppelte Lokomotiven bereit.

Der Verkehr entwickelte sich stetig wachsend. Die Bahn bot einen günstigen Transportweg für die geförderten Erze. Außerdem öffneten mehrere Steinbrüche. In der Umgebung der Erzgruben entstanden bzw. vergrößerten sich kleinere Hüttenbetriebe, die ebenfalls von der Bahn profitierten (Antransport von Kohle, Abtransport der Hüttenprodukte). Als Folge des Bahnbaus war auch eine gewisse Entwicklung einer Kleinindustrie zu verzeichnen. Verkehrsbelebend wirkte sich auch der zunehmende Tourismus ins Eulengebirge aus. Das Gebirge war schon immer Anziehungspunkt für vermögende Ausflügler, wurden doch schon vor Jahrzehnten heilsame Quellen entdeckt. Jetzt waren diese Orte wesentlich bequemer zu erreichen und entwickelten sich zu schmucken Kurorten. Der Verkehr auf der Schmalspurbahn nahm derart zu, daß man sich um 1900 entschloß, die Anlagen umzugestalten und zu erweitern sowie neue Fahrzeuge zu beschaffen. Die Erweiterung der Bahnhofsanlagen wurde 1902 abgeschlossen. Nach der Modernisierung der Stationen beschaffte man neue Güter- und Personenwagen sowie 3 starke B'B-Malletlokomotiven. So konnte die schmalspurige Gebirgsbahn wieder allen Anforderungen bestens genügen. In die selbe Zeit fiel nun auch die normalspurige Anbindung von Wildbach durch die Preußische Staatsbahn von Annenstedt aus. Kurzzeitig dachte man nun an die Einführung des Rollbockverkehrs und sogar an eine Umspurung der Bahn. Alle Pläne scheiterten jedoch an den schwierigen Verhältnissen der Gebirgsstrecke. Der Aufwand wäre immens gewesen. Lediglich für die 12 km lange Strecke Gänsebrunnen - Wildbach erarbeitete man später konkrete Umspurungspläne für die 1000-mm-Bahn.

Bahnhof Holzhausen:

Der Bahnhof Holzhausen liegt am Endpunkt der 45 km langen Gebirgsstrecke der Gänsebrunnen - Holzhausener Eisenbahn. Er liegt in einem engen Gebirgstal, nachdem 8,6 km zuvor der Gebirgskamm am höchsten Punkt der Strecke mit 528 m über NN überwunden wurde.

Ursprünglich waren an Anlagen vorhanden ein Bahnsteiggleis, ein Umsetztleis, ein Ladestraßengleis, ein Güterschuppengleis, ein kurzes Abstellgleis und ein Gleis zum eingleisigen, zweiständigen Lokschuppen.

Auch der Bahnhof Holzhausen, dessen Bedeutung erheblich zugenommen hatte, erfuhr Erweiterungen und Umbauten seiner Anlagen. Er erhielt ein zusätzliches Bahnsteiggleis. Dabei wurden die Gleise auch verlängert. Den Abschluß bildete, den beengten Platzverhältnissen geschuldet, nun eine Drehscheibe mit 10 m Durchmesser anstatt einer Weichenstraße. Das Ladegleis wurde ebenfalls er-

weitert. Ein zusätzliches Ladegleis mit einem Bockkran für die Nutzung durch ein Sägerwerk entstand. An dieses Gleis wurde die neue Lokomotivstation angebunden. Diese bestand aus zwei Gleisen zum zweigleisigen, vierständigen Lokschnuppen und einem Lokbehandlungsgleis mit Kohlebanen, Wasserkran und Ausschlackstelle. Auch ein Abstellgleis für einen kompletten Personenzug wurde im Bahnhof angelegt. Ein weiteres Ladegleis mit großem Bockkran entstand bald danach. Beim Umbau des Bahnhofs Holzhausen erneuerte und vergrößerte man das Empfangsgebäude und den Güterschnuppen. Besonders letzterer war wesentlich großzügiger als sein Vorgänger angelegt. Ganz erhebliche Veränderungen erfuhren die Anlagen für die Stationierung der Lokomotiven. Anstelle des kleinen, zweiständigen Lokschnupps entstand ein sehr großzügiger, zweigleisiger, vierständiger Lokschnuppen. Dies war notwendig, weil zum einen verkehrsbedingt mehr Lokomotiven in Holzhausen untergebracht werden mußten und zum anderen die baulichen Verhältnisse in Wildbach und in Gänsebrunnen sehr beengt waren und sich nicht ohne ganz erheblichen Aufwand erweitern ließen. Betriebliche Erschwernisse wären hinzugekommen.

Verkehr:

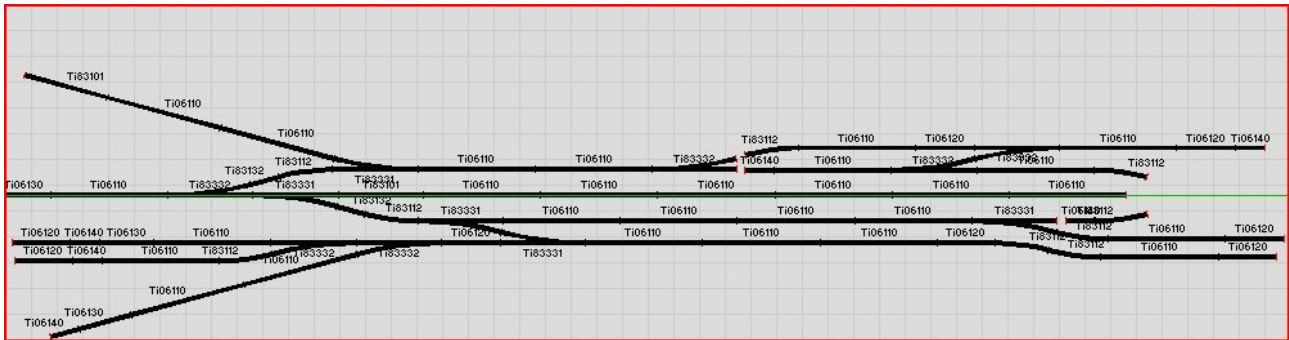
Holzhausen hat sich zu einem Kurort entwickelt. Die gleich Entwicklung zeigten auch Ortschaften in der Umgebung. Deshalb herrscht ein reger Personenverkehr. Zur Versorgung der vielen Kurgäste sind auch eine ganze Reihe Gütertransporte notwendig. Außerdem hat sich eine örtliche Kleinindustrie entwickelt.

Streckenverlauf ab Holzhausen:

Von Holzhausen aus verläuft die Strecke in einer Steigung von 1:25 stetig bergauf. Anschlußgleise zum städtischen Gaswerk, zu einem Flußspatbunker, einer Ziegelei und einem Schotterwerk liegen an der Strecke. Dort befindet sich auch der Bedarfshaltepunkt „Ziegelei“. Es folgt eine weitere Flußspatgrube. Ungefähr 2,5 km entfernt zweigt der Anschluß zur Erzgrube „Starker Otto“ ab, wo sich auch der gleichnamige Haltepunkt befindet, an dem zum Schichtwechsel der Grube planmäßig gehalten wird, sonst nur bei Bedarf. Nach 8 km ist der kleine Bahnhof „Forsthaus Eichenhöhe“ erreicht. Dieser Bahnhof dient vor allem betrieblichen Zwecken. Hier werden die Lokomotiven umgesetzt, um auch auf der nächsten langen Talfahrt mit dem Schornstein zum Berg zu stehen. Die Fahrt wird nun also in entgegengesetzter Richtung fortgesetzt. Nach 600 m Steigung, ebenfalls 1:25, ist der höchste Streckenpunkt der GHE mit 558 m über NN erreicht. Von dort aus geht es über mehrere Station in kurvenreicher und neigungsreicher Streckenführung talwärts nach Wildbach. Hier findet dann in der Regel ein Lokomotivwechsel statt, so daß die schweren C-Kuppler und die Mallet-Lokomotiven praktisch nur auf der Gebirgsstrecke eingesetzt werden. Früher fuhren die Erzzüge bis Gänsebrunnen zur dort befindlichen Hochrampe durch. Inzwischen wurde aber eine Erzverladerampe zur Staatsbahn in Wildbach gebaut.

Über den Einsatz von Kübelwagen wird nachgedacht, sodaß diese Kübel dann nur noch von einem Kran gehoben und über den Staatsbahnwagen entleert werden müssen.

Der Gleisplan des Bahnhofs Holzhausen ist hier zu sehen.



- Links oben befindet sich die Ladestraße II mit dem Feldbahngleis (750 mm) der Maschinenfabrik.
- Links unten liegt der Lokschuppen, daneben das Lokbehandlungsgleis.
- Mittig unten liegt die Ladestraße III mit dem Feldbahngleis des Sägewerkes (750 mm). Am Ende der Ladestraße III, ganz rechts wird die Schrottllok abgestellt.
- Zwischen dem Lokbahnhof und der Ladestraße III steht das Beamtenwohnhaus mit Nebengebäude und Garten / Wäscheplatz.
- Oben rechts liegt die Ladestraße I mit Güterschuppenteil (Ia) und Straßenteil (Ib).
- Nahe der Ladestraße I, am hinteren Anlagenrand, gibt es eine Kohlen- und Brennstoffhandlung.
- Mittig oben stehen Empfangsgebäude mit angebautem „Biergarten“ und die Bahnhofstoilette.
- Ganz rechts, hinter der nicht dargestellten Drehscheibe steht noch ein kleines Häuschen (Werkstat tanbau des einen Lokschuppenbausatzes).
- Das Gleis, welches vom Bahnsteiggleis 2 abzweigt, dient ggf. dem Abstellen von Reisezugwagen. Es besitzt einen kleinen Bockkran. Neben dem Gleis liegen Schienen gestapelt und auch Schwellenstapel.

Die Grube „Starker Otto“ wird durch Güterzüge in Richtung Holzhausen bedient. Die Bedienung der Anschlußgleise des Gaswerkes, der Ziegelei und des Schotterwerkes erfolgt durch Sperrfahrten von Holzhausen aus. Der Flußspatbunker wird, wie die fiktive andere Flußspatgrube, durch Güterzüge nach Holzhausen mit Leerwagen versorgt. Die Abholung der beladenen Wagen erfolgt durch Sperrfahrt.

Der Verkehr auf der Schmalspurbahn

1.) Gütertransporte nach Holzhausen

a) für Einwohner und Fremdenverkehr in H. und Umgebung

- Lebensmittel
- Konsumgüter
- Brennstoff
- Baumaterialien
- Leerwagen

b) für Kleinindustrie in H. und Umgebung

- Rohstoffe
- Halbfabrikate
- Verpackungsmaterialien (Kisten, Fässer)
- Brennstoff
- Baumaterialien
- Leerwagen

c) für das Sägewerk „Diedrich“ in H.

- Stammholz
- Leerwagen

d) für die Brauerei „Rose“ in H.

- leere Fässer
- Rohstoffe
- Brennstoff
- Leerwagen

e) für die Maschinenfabrik „Härtling & Sohn“ in H.

- Bleche, Profile
- Armaturen und andere Halbfabrikate
- Brennstoff
- Bretter zur Anfertigung von Kisten (Das Sägewerk in H. stellt keine Bretter her!)
- Leerwagen

f) für die Kohle- und Brennstoffhandlung „Mißbach“ am Bahnhof in H.

- Kohle und andere Brennstoffe (=> Petroleumfässer und -kannen)

g) für das städtische Gaswerk bei H.

- Kohle
- Material
- Leerwagen (für Koks)

h) für den Flußspatbunker bei H.

- Leerwagen

i) für die Ziegelei bei H.

- Leerwagen (für die fertigen Ziegel)
- Material
- Brennstoff

j) für das Schotterwerk bei H.

- Leerwagen

k) für die Grube „Starker Otto“ bei H.

- Leerwagen
- Brennstoff
- Grubenholz

2.) Gütertransporte von Holzhausen aus

a) von der Kleinindustrie und Landwirtschaft in H. und Umgebung

- Produkte in Kisten, Fässern, Säcken, Tonnen (in O- oder G-Wagen)

b) vom Sägewerk in H.

- Telegraphenmasten (auf Drehschemelwagen)
- Grubenholz (in O-Wagen)
- lange und kurze Balken (auf Drehschemelwagen oder in O-Wagen)

c) von der Maschinenfabrik in H.

- Maschinen
- Ausrüstungsteile
- Kessel

d) vom städtischen Gaswerk bei H.

- Koks
- Leerwagen

e) vom Flußspatbunker bei H.

- Flußspat

f) von der Ziegelei bei H.

- Ziegel

g) vom Schotterwerk bei H.

- Schotter

h) von der Grube bei H.

- Erz
- Abraum (?)

- Ort und Umgebung nutzen die **Ladestraßen I und II und III.**

- Die Maschinenfabrik empfängt und versendet Güter an **der Ladestraße II.** Sie hat zum Transport zwischen Werk und Ladegleis ein Feldbahngleis verlegt. Außerdem hat sie für das Umladen schwerer Güter einen Bockkran aufgestellt.

- Das Sägewerk nutzt die **Ladestraße III** mit. Auf der Ladestraße liegt ein Feldbahngleis des Sägewerks. Und es ist ein großer Bockkran zum Umladen von Baumstämmen oder längeren Balken bzw. Telegraphenmasten vorhanden.

- Die Grube „Starker Otto“ empfängt Leerwagen in der Regel durch Züge in Richtung Holzhausen. Diese nehmen die beladenen Wagen nach Holzhausen mit. Die mit Erz beladenen Wagen werden anschließend von Holzhausen aus abgefahren. In der Regel sind es reine Güterzüge, welche nur die Grube bedienen. Grubenholz wird von Holzhausen aus durch Sperrfahrten zugeführt.

- Das Schotterwerk, die Ziegelei und das Gaswerk werden in der Regel durch Sperrfahrten von Holzhausen aus bedient.

- Der Flußspatbunker erhält, ebenso wie eine weitere (fiktive) Flußspatgrube, seine Leerwagen durch Güterzüge nach Holzhausen. Diese bedienen in der Regel nur die Grube und den Bunker. Die beladenen Wagen werden durch Sperrfahrt von Holzhausen aus abgeholt.

Da mit den damaligen Transportmitteln (Pferdewagen) oft mehrere Fahrten zwischen Betrieb und Bahnhof nötig waren, mußten die empfindlichen Güter in einem Schuppen zwischengelagert werden. Wegen der großen Bedeutung Holzhausens auch für die Kleinindustrie der Umgebung war die Errichtung eines recht großen Güterschuppens notwendig. Dieser wird zum einen über die Ladestraße bedient, kann aber über eine Weichenverbindung auch direkt angefahren werden.

Um teure Ladegüter für die Modellbahnanlage zu sparen, werde ich in O-Wagen auch Güter versenden, welche mit Planen abgedeckt sind. Auch können manchmal die O-Wagen komplett mit einer Plane abgedeckt sein!

Lokomotiven / Triebwagen:

Vorhanden sind:

- „Selke“ und „Gernrode“: Cn2t, Loks der ehemaligen Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn
- „NWE 41“: B‘Bn4vt, Malletlok der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (heute: 99 5906 der Harzer Schmalspurbahn GmbH)
- „NWE 7“: Ch2t, Lok der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (heute: 99 6102 der Harzer Schmalspurbahn GmbH)
- „Hasselfelde / 105“: Eh2t, eigentlich ehemals würt. Schmalspurlok ähnlich der sä. VI K, jedoch für 1000 mm Spurweite gebaut
- „Alexisbad“: Bn2t, eigentlich Lok der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (Lenz-Normalien)
- 99 6001: 1‘C1‘h2t, ehemalige „NWE 21“ der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (heute: 99 6001 der Harzer Schmalspurbahn GmbH), Lok paßt eigentlich überhaupt nicht in die gewählte Epoche; ich kenne sie aber in dieser Bauform aus meinen Kinder- und Jugendtagen.
- „Harzgerode“: Cn2t, eigentlich ehemalige Lok der Spreewaldbahn
- Dampftriebwagen (ehemals würt.)
- Alioth-Triebwagen (elektrischer Triebwagen der Rittener Bahn in Südtirol)
- Lokomotive E.L.2 (elektrische Zahnradlokomotive der Rittener Bahn in Südtirol)
- schweizer Schienentraktor

Lokomotiveinsatz:

- wird in einem anderen Abschnitt dargestellt

Wagen und Wageneinsatz:

- **OO-Wagen mit Bremserbühne (20 t)** (umgebaut aus langen O-Wagen): Wagen der Erzgrube (7-9 Wagen im Zug), im Besitz des Erzbergwerks
- **O-Wagen mit Bremserbühne (10 t):** Wagen der Flußspatgruben (10 Wagen im Zug), Wagen sind in den Wagenpark der GHE eingestellt
- **O-Wagen ohne Bremserbühne (5 t):** Gaswerk, Sägewerk, Grubenholz für die Erzgrube, (selten) allgemeiner Einsatz
- **O-Wagen mit Bremsersitz (10 t):** allgemeiner Einsatz
- **O-Wagen mit Bremsersitz (NWE) (10 t):** Wagen der „NatursteinWerke Ehrenfels“ (Schotterwerk(e))
- **3-achsige O-Wagen (15 t):** allgemeiner Einsatz
- **G- und 3-achsiger G-Wagen:** allgemeiner Einsatz
- **R-Wagen (7,5 t):** Verpackungsmaterialien für die Maschinenfabrik, allgemeiner Einsatz
- **2- und 3-achsige Flachwagen (10 bzw. 15t):** Maschinenfabrik, allgemeiner Einsatz
- **Drehschemelwagen (10 t):** Sägewerk, evtl. allgemeiner Einsatz
- **grüne 3-achsige O-Wagen und 3-achsiger Behelfspackwagen (15 t):** Bauzug / Hilfszug

Die Wagen tragen einheitlich das Eigentumsmerkmal meiner Bahngesellschaft oder das des Natursteinwerks bzw. der Erzgrube und eine Wagennummer.

Lokomotiv- und Zügeinsatz auf meiner H0m-Anlage

a) Triebfahrzeuge:

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| - „Selke“ und „Gernrode“ | in Holzhausen beheimatet |
| - „NWE 41“ | in Holzhausen beheimatet |
| - „Hasselfelde“ oder „996001“ | in Holzhausen beheimatet |
| - „NWE 7“ | in Gänsebrunnen beheimatet |
| - Dampftriebwagen | in Gänsebrunnen beheimatet |
| - „Alexisbad“ | in Gänsebrunnen beheimatet |
| - „Harzgerode“ | in Gänsebrunnen beheimatet |

b) Verwendung:

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| - „Selke“, „Gernrode“, „NWE 41“ | vor gemischten Zügen (GmP) |
| - „NWE 7“ | vor Zügen der Flußspatgrube |
| - „Hasselfelde“ oder „996001“ | vor dem Erzzug |
| - „Alexisbad“ | vor Dienst- oder Arbeitszügen |
| - „Harzgerode“ | vor Bedarfs- oder Arbeitszügen |
| - Dampftriebwagen | als (schnellster) Personenzug |

c) Ausgangssituation zum Tagesbeginn:

- „Selke“ und „Gernrode“ auf dem vorderen Lokschuppengleis (Reihenfolge wechselt tageweise)
 - „NWE 41“ und „Hasselfelde“ / „996001“ („Erzzuglokomotive“) auf dem hinteren Lokschuppengleis
 - kurzer Personenzug auf Gleis 2a (Abstellgleis)
 - langer Personenzug und kurzer Personenzug auf Gleis 1 / Gleis 2 *)
 - Erzzug auf Gleis 1 / Gleis 2 *)
- *) Bei Einsatz von Lok „Hasselfelde“ steht der Erzzug auf Gleis 1, sonst auf Gleis 2.

d) Zugfahrten zum Tagesbeginn:

- „Erzzuglokomotive“ fährt mit Erzzug von Gleis 1 / Gleis 2 aus *)
 - „Selke“ / „Gernrode“ fährt mit kurzem Personenzug von Gleis 1 / Gleis 2 aus *)
 - „NWE 41“ fährt mit langem Personenzug von Gleis 1 / Gleis 2 aus *)
 - „Selke“ / „Gernrode“ holt kurzen Personenzug von Gleis 2a und fährt von Gleis 2 aus
- *) Erzzug mit „Hasselfelde“ fährt stets von Gleis 1 aus, die anderen Erzzüge von Gleis 2. Daraus ergibt sich auch das Ausfahrgleis der ersten beiden Personenzüge.

e) Zugfahrten im Tagesverlauf:

- GmP mit „Selke“ / „Gernrode“ kommt an, Lokomotive wird restauriert, GmP fährt ab
 - GmP mit „NWE 41“ kommt an, Lokomotive wird restauriert, GmP fährt ab
 - GmP mit „Selke“ / „Gernrode“ kommt an, Lokomotive wird restauriert, GmP fährt ab
 - „NWE 7“ kommt, nach Bedienung der Flußspatgruben, alleine an, wird restauriert
 - „NWE 7“ holt die beladenen Wagen ab, fährt auf Gleis 2 ein und setzt über Gleis 3 um, nimmt dort aber noch einmal Wasser am Wasserkran
 - Erzzug fährt auf Gleis 1 ein, Lok setzt über Gleis 3 um. Dort steht aber noch „NWE 7“
 - „NWE 7“ setzt an ihren Zug, Lok des Erzzuges fährt zu Restaurieren und setzt später wieder an ihren Zug
 - Dampftriebwagen fährt auf Gleis 2 ein, wird restauriert *)
 - Erzzug fährt aus
 - Dampftriebwagen fährt aus
 - „Alexisbad“ und „Harzgerode“ werden bedarfsweise dazwischen eingesetzt und können dabei auch als Gelegenheitsvorspann den anderen Zügen beigegeben sein
- *) Währenddessen werden die Lokomotiven der anderen Züge umgesetzt.

f) Zugfahrten am Tagesende:

- „Selke“ / „Gernrode“ fährt mit GmP auf Gleis 2 ein und rangiert dann den kurzen Personenzug nach Gleis 2a, Lokomotive wird restauriert und später auf dem vorderen Lokschiuppengeleis abgestellt
- „NWE 41“ fährt mit GmP auf Gleis 1 / Gleis 2 ein *) , Lokomotive wird restauriert und später auf dem hinteren Lokschiuppengeleis abgestellt
- „Selke“ / „Gernrode“ fährt mit GmP auf Gleis 1 / Gleis 2 ein *) , Zug wird nach Gleis 1 / Gleis 2 umgesetzt , Lokomotive wird restauriert und später auf dem vorderen Lokschiuppengeleis abgestellt
- „Erzzuglokomotive“ fährt mit Erzzug auf Gleis 1 / Gleis 2 ein *) , Lokomotive wird restauriert und später auf dem hinteren Lokschiuppengeleis abgestellt

*) Die Einfahrt dieser Züge richtet sich nach der Lokomotive des Erzzuges! Die „Hasselfelde“ wird mit ihrem Erzzug immer in Gleis 1 einfahren, sodaß dann die beiden letzten GmP vorher in Gleis 2 einfahren bzw. dorthin umgesetzt werden.

Am nächsten Tag werden die Züge wieder wie oben eingesetzt, jedoch haben sich dann „Selke“ und „Gernrode“ als erste Zuglokomotive des Tages abgewechselt.

Der Elektrotriebwagen und die elektrische Zahnradlokomotive mit Güterzug werden je nach Lust und Laune zwischendurch als Anschlüsse der elektrifizierten Ausflugsbahn zu den Personenzügen, den GmP oder dem Dampftriebwagen der GHE eingesetzt.