

## Ein Ausbau ist unumgänglich

Es zeigte sich aber auch, dass die Gleisanlagen in den Wendeschlaufen, wie bisher bestehend, diesen Wünschen und Anforderungen kaum mehr Genüge zu leisten vermochten. Eine erste Optimierung mit neuen Gleisen in der Wendeschlaufe Süd (Seite Emmenbrücke) konnte erreicht werden. Mit dem Wissen und Glauben an eine Erweiterung der Mitgliederzahl im Verein und den daraus entstehenden Erweiterungen des Rollmaterialbestandes standen sie bereits wieder etwas im Abseits.

Der Ausbau der Anlage wurde zielgerichtet diskutiert und schnell beschlossen. Eine KKA, eine sogenannte Kleinst-Kontroll-Anlage, wurde von Andy Alig, dem mittlerweile verdienten «Chefprogrammer», geplant und gebaut. Eine KKA ist ein wirklich probates Mittel zur Verständigung aller. Sie sollte uns aufzeigen, wie wir mit genügend Aufnahmekapazität für neues Rollmaterial den Fahrbetrieb unterstützen und ausbauen können. Aufgrund der Anlagenform wollten wir aus verständlichen Gründen jedoch keinen Zentimeter in der Breite dazugewinnen. Im Gegenteil: Wir durften zur Kenntnis nehmen, dass mit einer raffinierten Idee sogar Platz in der Breite eingespart werden konnte. Anstelle der Wendeschlaufe Nord (Seite Sempach), die doch 27 cm höher steht als die Schlaufe Süd, planten die Mitglieder ein Gleiswenden, um den Höhenunterschied von rund 40 cm in die Tiefe zu erzielen. Mit der Tieferlegung konnte ein neuer mehrgleisiger Abstellbahnhof ins Auge gefasst werden. Schon sah man die Möglichkeiten, die unseren Betrieb leistungsfähiger gestalten sollten, im virtuellen Sinne ablaufen.

Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt ist die Erfassung aller zum Fahrbetrieb gehörenden Fahrzeuge. Hier hat sich das Gründungsmitglied Edy Künzli viel Arbeit eingehandelt und alle privaten und vereins-eigenen Fahrzeuge mit Bild und Daten erfasst. Zudem sind alle Fahrzeuge sogar mit der HMBR-Inventarnummer ausgerüstet.

Der Beschluss für den Ausbau sollte uns natürlich nicht in einen finanziellen Notstand bringen. Ein glücklicher Umstand, wie öfters mal vorkommend, half dem HMBR dabei, das Budget der Vereinskasse zu schonen. Mit einer privaten Deckung und einer handwerklichen Meisterleistung zum Nulltarif von Lokführer Hanspeter Kessler konnte nun durchgestartet wer-



Mit Freude wurde die Anlage in Burgdorf erneut der Öffentlichkeit präsentiert.



Für einen stetig auszubauenden Betrieb braucht es eine neue Wendeschlaufe.