

Konrad Koschinski

Eisenbahn-Paradies

HARZ

Harzquer- und Brockenbahn | Selketalbahn | Südharz-Eisenbahn



Mit DVD
Laufzeit 62 Minuten

Eisenbahn
JOURNAL

RIOGRANDE
EISENBAHN

**Mit der Dampfkleinbahn
durch den Harz**

Feuer, Wasser, Kohle auf dem Harzer Meterspurnetz

Laufzeit 62 Minuten



INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

DVD

SPECIAL

Rübelandbahn und Stichstrecken nach Altenau,
St. Andreasberg, Stolberg und Wippra

DAS GROSSE DAMPFPARADIES

ZUG IN DIE WOLKEN – MIT VOLLDAMPF IN DIE HARZER BERGE

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) bieten heute die weltweit bedeutendste Konzentration alltäglichen Dampfbetriebs. Rund um den Brocken liegen lebendige Eisenbahngeschichte, Hexenmythen, Kulturschätze und viel Natur dicht beieinander. Mit großem technischen Aufwand realisierte Olaf Haensch in mehrjähriger Arbeit fantastische Fotografien, die so bisher noch nicht zu sehen waren, darunter eine Vielzahl atemberaubender Aufnahmen aus der Vogelperspektive sowie surreal anmutende Szenen in der Dunkelheit der Nacht.

Der reichhaltig ausgestattete Premium-Bildband vereint emotionale Bilder und Texte zu einem opulenten Portrait der HSB.

178 Seiten, Format 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 150 Farbfotos, Panorama-Ausklapper, Streckenkarte, technische Illustrationen

Best.-Nr. 581628 | € 39,95



NACHTZÜGE – DAMPFTRÄUME AM BROCKEN

Fünf Jahre lang verbrachte der Fotograf Olaf Haensch unzählige Nächte im Harz, um mit aufwändigen Blitzlicht-Installationen ebenso surreale wie atmosphärische Bilder von den Dampfzügen und ihrer Umgebung zu schaffen. Fantastische Fotos erzählen Geschichten aus Vergangenheit und Gegenwart, sie lassen Mythen und Geheimnisse des Harzes aufleben und den Betrachter zum Teil eines Traums werden. Dieser großformatige Premium-Bildband vereint unwiederbringliche Szenen und einzigartige Motive zu einem fulminanten Porträt der HSB. Eine eindrucksvoll gestaltete, aus Satellitendaten abgeleitete Karte sowie Höhenprofile der Strecken geben Aufschluss über die technischen Meisterleistungen ihrer Erbauer.

128 Seiten im Format 28,0 x 29,5 cm, Hardcovereinband mit Schutzumschlag, ca. 110 Farbfotos, Streckenkarte und Höhenprofile

Best.-Nr. 581526 | € 19,99

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

Die Eisenbahn im XL-Format



Dieser Band der erfolgreichen Edition XL unternimmt spannende Expeditionen zu den letzten deutschen Dampflokomotiv-Hochburgen. Sie befinden sich in den Ferienregionen von Harz und Sachsen, auf Rügen und an der Ostseeküste, wo der legendäre Molli von Bad Doberan ins Ostseebad Kühlungsborn dampft. Bei den Harzer Schmalspurbahnen zwischen Wernigerode, Quedlinburg und Nordhausen lässt sich noch heute Volldampf im täglichen Fahrplaneinsatz „erfahren“ – inklusive steiler Bergfahrt auf den Brocken. In Sachsen bietet die „Dampfbahn-Route“ auf gleich mehreren Strecken ein nostalgisches Eisenbahnflair. Und auf Rügen dampft und bimmelt der „Rasende Roland“ wie vor 100 Jahren über die größte deutsche Insel.

Best.-Nr. 601702

Das ist die Edition XL:

DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos · je nur € 19,95



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

IN DIE MYSTISCHE BERGWELT

Den Bau des ersten Schienenwegs zum Harz initiierte das Herzogtum Braunschweig. Von Dezember 1838 bis Oktober 1841 nahm die Braunschweigische Staatseisenbahn etappenweise die Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Harzburg in Betrieb. Von Vienenburg aus hatte der Schienenstrang schon 1840 Harzburger erreicht, die durchgehende Verbindung stellte der zuletzt eröffnete Abschnitt Schladen – Vienenburg her. In den folgenden Jahren entstanden mehrere am Harzrand entlangführende Strecken. Vorwiegend dienten sie dem überregionalen Verkehr, doch ergab sich so der 1883 geschlossene Eisenbahnring um den Harz.

Erstmals ins Harzgebirge hinein führte die in Fortsetzung der Linie Vienenburg – Grauhof – Langelsheim von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gebaute Strecke Langelsheim – Clausthal. Im Oktober 1875 wurde sie bis Lautenthal, zwei Jahre später bis Clausthal eröffnet, erst 1914 folgte die Verlängerung bis Altenau. Ins Gebirge wagte sich bald auch die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vor: 1886 nahm sie die Strecke Blankenburg – Tanne in Betrieb. Steigungen bis zu 60 Promille erforderten auf der zunächst

als „Harzbahn“ bezeichneten „Rübelandbahn“ elf Zahnstangenabschnitte.

Drei Bahngesellschaften erschlossen den Harz in teils sehr gewagter Trassierung auf Meterspurgleisen. Den Anfang machte die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) mit der etappenweise von 1887 bis 1892 eröffneten „Selketalbahn“ von Gernrode nach Harzgerode und Hasselfelde. Quer durch den Harz führt die von 1897 bis 1899 in mehreren Baulosen entstandene Strecke Nordhausen – Wernigerode. 1899 nahm die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) auch die zum höchsten Gipfel des Harzes hinaufführende Brockenbahn komplett in Betrieb. Zudem wurden 1899 die Strecken Walkenried – Braunlage – Wurmberg und Brunnenbachsmühle – Tanne der Südharz-Eisenbahn (SHE) eröffnet.

Die Bahnen im Harz erschlossen eine an Naturschönheiten überaus reiche Gebirgslandschaft – und eine von Mythen, Sagen und Legenden umrankte Bergwelt. Insbesondere auf dem „Blocksberg“ – also dem Brocken – versammelten sich in der Walpurgisnacht vom 30. April auf den 1. Mai die Hexen zum großen Fest. Mit Walpurgis-Sonderzügen nahm die NWE alljährlich nach der Winterpause den Brockenverkehr auf. Auch die heutige Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) veranstaltet zur Wal-

purgisfeier Sonderfahrten zum Brocken Gipfel, planmäßige Dampfzüge erklimmen ihn ganzjährig täglich. „Höre, wie's durch die Wälder kracht!“, sagt Mephistopheles in Goethes „Faust I“ zur Hauptperson der Tragödie. Ähnliches ruft wohl mancher aus, wenn die Dampflok ein akustisches Inferno entfalten.

Den Themenschwerpunkt dieses EJ-Extras bilden die Schmalspurbahnen. Das komplett erhaltene Netz der einstigen NWE und GHE, 2006 um die Strecke Gernrode – Quedlinburg erweitert, ist eines der letzten „Dampf-Paradiese“. Die HSB betreiben das mit gut 140 Kilometern Streckenlänge größte täglich mit Dampfzügen befahrene Schmalspurnetz Europas. Das Themenspektrum umfasst auch die in den Harzhineinführenden Normalspurstrecken Scharzfeld – St. Andreasberg West (– St. Andreasberg Stadt), Langelsheim – Altenau, Blankenburg – Tanne, Berga-Kelbra – Stolberg und Klostermansfeld – Wippra, außerdem die schmalspurige Barytbahn Bad Lauterberg. Letztere war eine der zahlreichen Grubenbahnen im Harz; von ihr sind besonders viele eindrucksvolle Fotos erhalten geblieben.

KONRAD KOSCHINSKI

DIE „PAZIFIK“



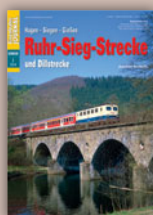
Mit 298 Maschinen war die Baureihe 03 die meistgebaute deutsche „Pazifik“. Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für die Beschaffung, weil die Schnellzugdampflok der Baureihe 01 nur auf Strecken eingesetzt werden konnten, die bereits für einen Achsdruck von 20 Tonnen ertüchtigt waren. Während der Plandienst bei der DB im Jahr 1972 endete, erhielten 52 DR-Maschinen der Baureihe 03 in den Jahren 1968 bis 1975 noch Rekessel von ausgemusterten P 10. Den in Polen und der Sowjetunion verbliebenen 03 ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie den museal erhaltenen 03. Das neue EJ-Sonderheft ist in gewohnter Weise umfassend bebildert, teils in Farbe, und enthält zahlreiche erstmals veröffentlichte Fotos.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541901 | € 12,50

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702



Ruhr-Sieg-Strecke
Best.-Nr. 531801



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Bodensee
Best.-Nr. 531901



Frankenwaldbahn
Best.-Nr. 541801



V 100
Best.-Nr. 541802

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr.
540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr.
541002-e

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



WILDROMANTISCH DURCH DAS SELKETAL

Die Züge von Quedlinburg über Gernrode nach Hasselfelde fahren ab Mägdesprung im Tal der Selke.

Seite 48



TECHNISCH ANSPRUCHSVOLLE RÜBELANDBAHN

Die Strecke Blankenburg – Tanne wies ursprünglich elf Zahnstangenabschnitte auf. In den 1920er Jahren wurde sie auf Adhäsionsbetrieb umgestellt.

Seite 102



Titelfoto:
R. Kollig (beim Thumkühlenkopf-Tunnel, Oktober 2014)
Fotos dieser Seite:
G. Gattermann, Slg. Ponzlet,
K. Koschinski

HOCH HINAUF UND TIEF HINAB

Ab Wernigerode geht es steil bergauf und nach Hochebenen hinab in die „Goldene Aue“.

Seite 24



HISTORIE DES METERSPURNETZES

WEGBEREITERIN WAR DIE SELKETALBAHN

14

HARZQUERBAHN

HOCH HINAUF UND TIEF HINAB

24

BROCKENBAHN

MIT „KÖNIG DAMPF“ ZUM GIPFEL

40

SELKETALBAHN

WILDROMANTISCH DURCH DAS SELKETAL

48

GÜTERVERKEHR

BIS ZUR „WENDE“ REICHLICH FRACHT

60

FAHRZEUGPARK

VIelfalt IM SCHMALSPURPARADIES

68

SÜDHARZ-EISENBAHN

AUF METERSPUR NACH BRAUNLAGE

82

BARYTBAHN BAD LAUTERBERG

„HELENE“ UND DIE GRUBE WOLKENHÜGEL

92

SCHARZFELD – ST. ANDREASBERG WEST

ENDSTATION TIEF UNTEN IM SPERRLUTTERTAL

94

LANGELSHEIM – ALTENAU

SILBER UND BLEI AUS DEN GRUBEN IM INNERSTETAL

98

BLANKENBURG – TANNE

TECHNISCH ANSPRUCHSVOLLE RÜBELANDBAHN

102

STICHSTRECKEN NACH STOLBERG UND WIPPRA

IM THYRATAL UND ENTLANG DER WIPPER

108

FACHHÄNDLER-ADRESSEN & QUELLEN

112

IMPRESSUM & VORSCHAU

114



Alexisbad

Die 1897 für den Einsatz auf der Harzquerbahn beschaffte Mallet-Lok Nr. 12 der NWE erhielt 1949 bei der Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummer 99 5902. Heute gehört sie zum Bestand der Harzer Schmalspurbahnen. Am 20. Oktober 1977 ist sie mit einem gemischten Zug aus Gernrode im Abzweigbahnhof Alexisbad der Selketalbahn eingetroffen. Foto: J. Nelkenbrecher







Thumkuhlenkopf

Zwischen Wernigerode und Drei Annen Hohne, dem Ausgangspunkt der Brockenbahn, müssen die Züge gut 300 Höhenmeter überwinden. Die Aufnahme vom 30. Dezember 2013 zeigt einen bergwärts fahrenden Personenzug im Drängetal beim Thumkuhlenkopf-Tunnel, dem einzigen Tunnel im Netz der Harzer Schmalspurbahnen. *Foto: A. Schmolinske*



Quedlinburg

Die historische Altstadt mit ihren zahlreichen Fachwerkhäusern zählt seit 1994 zum UNESCO-Weltkulturerbe. Auch das denkmalgeschützte neugotische Empfangsgebäude des Bahnhofs Quedlinburg aus dem Jahr 1862 ist ein architektonischer Schatz. Eine Mallet-Lok verlässt den Bahnhof im September 2007 mit einem Reisezug nach Gernrode. Foto: O. Haensch





Letzte Bergfahrt

Am späten Nachmittag des 21. Januar 2016 dampft die 99 7241 beim Betriebsbahnhof Goetheweg mit dem letzten bergfahrenden Personenzug des Tages zum Brocken hinauf. Die Steigung von Schierke bis zum Bahnhof auf dem Blocksberg beträgt durchgehend 33 Promille. Die Fahrt von Wernigerode bis zum aussichtsreichen Gipfel dauert in der Regel gut eineinhalb Stunden. *Foto: St. Pfütz*



WEGBEREITERIN

WAR DIE SELKETALBAHN

Einst erschlossen drei Bahngesellschaften den Harz auf Meterspurgleisen. Der größere Teil des Streckennetzes – nach 1945 auch politisch im Osten – hat die bewegten Zeiten überlebt. Und im wahrsten Wortsinn geben noch heute Dampflokomotiven den Ton an

Für den Eisenbahnbau stellte die besonders im Norden und Westen steil ansteigende Gebirgskette des Harzes ein nur schwer überwindbares Hindernis dar. Deshalb entstanden zuerst die so genannten Harzringstrecken. Überwiegend als zweigleisige Hauptbahnen und Abschnitte wichtiger Ost-West-Routen angelegt, führen sie um das zerklüftete Hochland herum. Nur wenige normalspurige Strecken drangen als Stichlinien ein Stück in den Harz vor.

Weiter in das Gebirge hinein, ja sogar durch dieses hindurch wagte man sich auf schmaler Spur. Den Anfang machte 1887 die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn im Selketal. Deren Strecken wuchsen mit jenen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn sowie der Südharz-Eisenbahn schließlich zu einem rund 168 km langen Meterspurnetz zusammen. Während die Südharz-Eisenbahn längst verschwunden ist, bestehen die als Harzquer-, Brocken- und Selketalbahn bekannten Strecken der beiden anderen Gesellschaften fort. Von 1949 bis 1993 der Deutschen Reichsbahn unterstellt, bilden sie heute zusammen mit dem 2006 hinzugekommenen Streckenabschnitt Gernrode – Quedlinburg das rund 140 km lange Netz der Harzer Schmalspurbahnen GmbH.

Dieses Kapitel schildert knapp die Historie der meterspurigen Harzbahnen. Aus-

gespart bleibt die auf bundesdeutscher Seite im Jahr 1963 endgültig stillgelegte Südharz-Eisenbahn, an die ein besonderer Beitrag erinnert.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE)

Projekte, den Harz mittels der Eisenbahn zu erschließen, beschäftigten bereits Mitte des 19. Jahrhunderts Regierungsräte, Industriearbeiter und Ingenieure. Nachdem sich die ersten Schienenstränge durch das Vorland schlängelten, kam in den Kurorten und Industriegemeinden des nördlichsten deutschen Mittelgebirges der Wunsch auf, im Personen- und Güterverkehr nicht länger auf Pferdefuhrwerke angewiesen zu sein – zumal die Straßen in den Wintermonaten oft unpassierbar waren.

Frühe Pläne für normalspurige Strecken durch den östlich des Brockenmassivs gelegenen Unterharz scheiterten jedoch zum einen an den aufgrund des schwierigen Terrains hohen Baukosten. Zum anderen bereitete der komplizierte Grenzverlauf zwischen den Ländern Braunschweig, Anhalt und Preußen politische Probleme, selbst noch nach Gründung des Deutschen Reiches. Schließlich regten Gemeinden und Gewerbebetriebe um 1880 den Bau einer meterspurigen Eisenbahn von Quedlinburg über Gernrode, Harzgerode und Rottleberode in Richtung Nordhausen an, doch

die preußische Regierung lehnte diese Linie trotz der gegenüber einer Regelspurtrasse um zwei Drittel niedrigeren Baukosten ab. Erst nachdem Gernrode mittels des normalspurigen Streckenabschnitts Ballenstedt – Quedlinburg 1885 einen Bahnanschluss bekam, wurde das Projekt einer Schmalspurbahn durch das Selketal hinauf in den Unterharz spruchreif. Am 10. Mai 1886 konstituierte sich unter Beteiligung des Herzogtums Anhalt die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft (GHE), am 14. März 1887 erhielt sie die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke von Gernrode über Mägdesprung und Alexisbad nach Harzgerode in der Spurweite von 1000 mm. Die Firma Hostmann & Co. aus Hannover begann schon Ende September 1886 mit Baumaßnahmen für die künftige „Selketalbahn“, und nur gut zehn Monate später dampfte am 7. August 1887 auf dem Abschnitt Gernrode – Mägdesprung der erste öffentliche Personenzug. Am 1. Juli 1888 konnte auch das wegen der zahlreichen Felsdurchbrüche schwieriger zu trassierende Teilstück Mägdesprung – Harzgerode dem Betrieb übergeben werden.

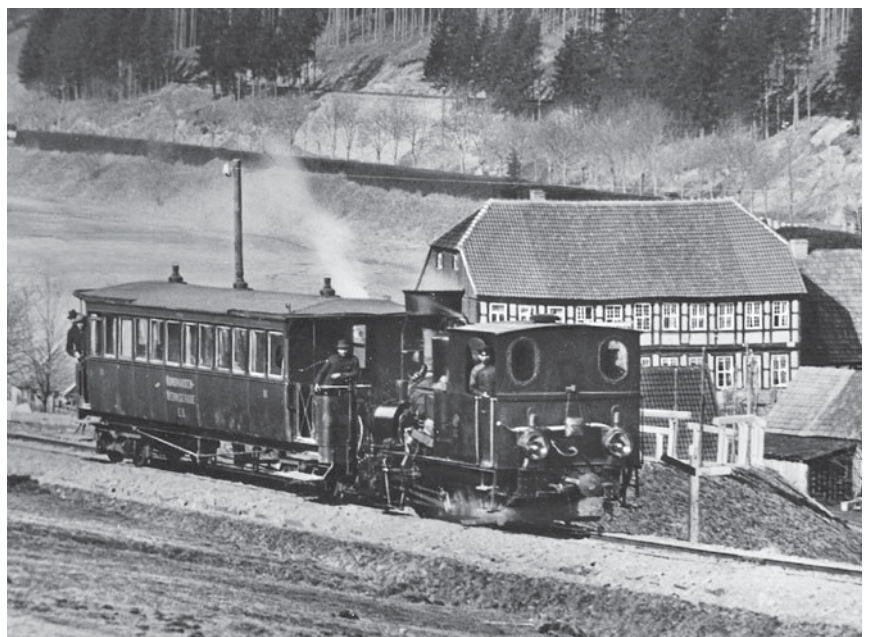
Noch während des Baus der Strecke nach Harzgerode konkretisierten sich die Pläne für eine teils ebenfalls im Selketal verlaufende Zweiglinie von Alexisbad über Stiege nach Hasselfelde, unter anderem mit finanzieller Beteiligung der Silberhütte und der Bergwerke bei Neudorf forciert.

Ab 1. Juli 1888 fuhren die GHE-Züge bis Harzgerode (Alexisbad um 1900).



Schon im Juli 1889 erreichte der Schienenstrang Silberhütte. Nach Inbetriebnahme weiterer Etappen rollte am 1. Mai 1892 der Eröffnungszug bis Hasselfelde. Doch mit dem Bahnanschluss in dieser Form wollte sich die Kleinstadt nicht begnügen, da sie wirtschaftlich stark auf das preußische Nordhausen ausgerichtet war. Deshalb beschloss die GHE im Jahr 1900, ihr Netz mit dem der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) zu verknüpfen. Am 15. Juli 1905 fand die Eröffnungsfahrt auf der GHE-Strecke Stiege – Eisfelder Talmühle statt, die Station Eisfelder Talmühle diente beiden Aktiengesellschaften fortan als Gemeinschaftsbahnhof.

1905 übernahm die GHE auf ihrem Streckennetz die zwischenzeitlich der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft übertragene Betriebsführung selbst. Bis zum Ersten Weltkrieg warf das Unternehmen



Lok 1 der NWE (Baujahr 1896, spätere 99 5804) um 1897 bei Sorge. Fotos: Slg. Kobschätzky (2)



Am 1. Mai 1892 wurde der Betrieb bis zum Endbahnhof Hasselfelde eröffnet (um 1925).

Personenzug nach Gernrode im Abzweigbahnhof Alexisbad (um 1912).



In Eisfelder Talmühle rangiert in den 1920er Jahren eine Lokomotive der GHE.

Gewinne ab, sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr nahmen zu. Die Kriegswirtschaft und die folgende Inflation machten der GHE aber schwer zu schaffen; um den drohenden Konkurs abzuwenden, schloss sie sich 1920 der Anhaltischen Landeseisenbahngemeinschaft (ALE) an. Auf dem besonders unrentablen Streckenabschnitt Stiege – Eisfelder Talmühle fuhren von Herbst 1923 bis Ende 1924 keine Züge. Erst ab Mitte der 1920er Jahre stieg das Verkehrsaufkommen wieder an. Mit eigenen Kraftomnibussen erwehrte sich die Bahn ab 1925 der Konkurrenz anderer Gesellschaften auf der Straße. Nachdem sie im Gefolge der Weltwirtschaftskrise ab 1930 erneut rote Zahlen schrieb, verstärkte die GHE ihre Rationalisierungsbemühungen. Ein 1933 beschaffter zweiachsiger Dieselmotortriebwagen trug zur Senkung der Betriebskosten auf dem nur schwach frequentierten Streckenabschnitt Alexisbad – Stiege bei.

Ansonsten bestritten weiterhin Dampflokomotiven den Zugverkehr: neben den

noch vorhandenen alten C-Kupplern vor allem zwei 1928 gekaufte E-Kuppler mit Luttermöller-Endachsen (drei 1905 beschaffte Mallet-Loks waren zu Beginn des Ersten Weltkriegs an die Heeresfeldbahnen abgegeben worden). Im Zweiten Weltkrieg bescherte der von der Straße auf die Schiene verlagerte Güterverkehr der GHE zusätzliche Einnahmen, in dieser Zeit entstand auch das Anschlussgleis zur Flussspatgrube Herzogschacht in der Nähe von Lindenberg, dem heutigen Straßberg.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE)

Noch weitaus schwieriger als die Selketalbahn ließ sich das Vorhaben einer Nord-Süd-Gebirgsstrecke quer über den Harz realisieren. Am 8. Dezember 1866 wählten Vertreter mehrerer Ortschaften in Benneckenstein ein Bahnbau-Komitee, das sich die Errichtung eben einer solchen Strecke zum Ziel setzte. Die Herren, unter ihnen ein Hütteninspektor, hielten das Projekt

zur Förderung der örtlichen Industrie für unerlässlich. Immerhin gab es in der Gegend von Ilfeld bescheidenen Steinkohlebergbau. Ferner existierten im Harz noch einige allerdings schon ziemlich unrentable Betriebe zur Eisenerzverhüttung, Reste der Fürstlich Stolberg-Wernigerödischen Unternehmen. Zukunftsträchtiger waren Sägewerke und Papierfabriken, die Gipsproduktion von Niedersachswerfen sowie die Granitsteinbrüche bei Schierke.

Zunächst standen verschiedene normalspurige Trassenvarianten zur Debatte. Laut zeitgenössischen Presseberichten favorisierte das Komitee 1867 eine Verbindung von Nordhausen über Ilfeld nach Wernigerode, die in Nordhausen an die Hauptbahn von Erfurt anschließen und in Wernigerode mit einer Zweigstrecke der Hauptbahn Halberstadt – Vienenburg verknüpft werden sollte. Mag sein, dass auch der unaufhaltsame Niedergang der Bergbau- und Hüttenbetriebe zum Scheitern des aufwändigen Projekts einer normalspurigen Harzquerbahn beitrug. Jedenfalls stellten weder der preußische Staat noch private Investoren die dafür benötigten Finanzmittel bereit. Erst Mitte der 1890er Jahre griff man die Pläne für eine Eisenbahn zwischen Nordhausen und Wernigerode wieder auf, strebte nun aber die deutlich billigere Ausführung in Meterspur an.

Im März 1896 gründete sich unter Leitung des Nordhäuser Bürgermeisters ein neues Bahnbau-Komitee. Diesem erteilte die preußische Regierung am 27. Mai 1896 die Konzession zum Bau und Betrieb einer „Eisenbahn mit 1 Meter Spurweite von Nordhausen über Ilfeld nach Wernigerode mit einer Abzweigung zum Brocken“. Am 25. Juni 1896 wurde die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft (NWE) gegründet, welche den Bau und für die ersten zehn Jahre auch die Betriebsführung der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin übertrug. Am 12. Juli 1897 ging mit dem Südabschnitt von Nordhausen bis Ilfeld das erste Teilstück der Harzquerbahn offiziell in Betrieb. Nach Eröffnung weiterer Abschnitte rollten die Züge ab 27. März 1899 auf der Gesamtstrecke zwischen Nordhausen und Wernigerode. Am gleichen Tag wurde auch die Brockenbahn in voller Länge für den regulären Verkehr freigegeben.

Der 1142 m hohe Brocken hatte sich inzwischen zu einem der beliebtesten Ausflugsziele Deutschlands entwickelt. So bildete dann auch der jeweils vom 30. April



Zwei Mallet-Lokomotiven mit einem Zug von Wernigerode zum Brocken im Thumkuhlental (aufgenommen um 1900). Fotos: Slg. Kobschätzky (6)

bis 15. Oktober durchgeführte Brockenverkehr die wichtigste Einnahmequelle der NWE. Die Saison wurde stets mit den „Walpurgiszügen“ eröffnet. Schnaubend brachten zwei mit Tannengrün und Reisig geschmückte Lokomotiven hunderte Reisende zum nächtlichen Tanz der Hexen und Teufel. Weniger mystisch, doch ebenso belebt ging es in den Sommermonaten zu.

Auch auf den anderen Streckenabschnitten fanden die Personenzüge regen Zuspruch, während das Güteraufkommen hinter den Erwartungen zurückblieb.

Insbesondere im Hinblick auf den Tourismus reiften schon nach wenigen Betriebsjahren Pläne für die Erweiterung des Meterspurnetzes heran. Die meisten Projekte – wie z.B. eine Verbindung von

Wernigerode über Blankenburg nach Thale – kamen jedoch nicht zustande. Realisiert wurden immerhin die Anschlüsse des NWE-Netzes an die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn in Eislefeld Talmühle (1905) und an die Südharz-Eisenbahn in Sorge (1913). Per 1. April 1908 ging die bis dahin von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin wahrgenommene



Bahnhof Steinerne Renne mit Zug nach Wernigerode um 1905.



Bahnhof Wernigerode Westerntor mit Mallet-Lok der NWE um 1905.

Betriebsführung direkt auf die NWE über. Im Jahr 1913 eröffnete die Gesellschaft in Nordhausen das noch heute vorhandene repräsentative Empfangsgebäude neben dem Staatsbahnhof, doch ihren Direktionssitz verlegte sie am 1. April 1916 nach Wernigerode. Die dortige Werkstatt zur Instandhaltung des Lokomotiv- und Wagenparks stieß nach dem Ersten Weltkrieg an ihre Kapazitätsgrenzen. Deshalb errichtete die NWE am Bahnhof Wernigerode Westerntor eine 1926 fertiggestellte neue Betriebswerkstatt. Ab 1926 ergänzten bahneigene Linien- und Ausflugsomnibusse mit dem Markennamen „Harzer Roller“ das Schienennetz. Geschickt nutzte die NWE dabei den Bekanntheitsgrad der gleichnamigen, im Oberharz gezüchteten Kanarienvögel: Das Firmenlogo für den in Zusammenarbeit mit Reisebüros sogar bis Österreich ausgedehnten Busverkehr zeigte einen Kanarienvogel, der auf einer Achse zwischen Eisenbahn- und Autorad saß. Auch für den Schienenverkehr ließ sich die Geschäftsleitung unter dem von 1918 bis 1949 amtierenden Direktor Eduard Scharnhorst sehr erfolgreiche Werbekampagnen einfallen.

In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre plante man die Elektrifizierung der Brockenbahn. Nicht zuletzt wegen der Weltwirtschaftskrise von 1929/30, deren Folgen sich auch auf die NWE auswirkten, wurde das von der AEG detailliert ausgearbeitete Projekt aber zu den Akten gelegt. Sehr interessiert zeigte sich die Gesellschaft im Übrigen an Triebwagen mit Verbrennungsmotoren. Mehrere derartige Fahrzeuge, unter anderem zwei für Brasilien bestimmte VT der AEG, absolvierten auf der Harzquer- und Brockenbahn (sowie auf GHE-Strecken) Probefahrten. Schließlich legte sich die NWE in den Jahren 1935 bis 1940 drei vierachsige Dieseltriebwagen zu. Weitere Neubeschaffungen von Triebwagen vereitelte der Zweite Weltkrieg. Auch die geplante Erneuerung des Dampflokparks unterblieb, lediglich die heute als 99 6001 bekannte 1'C1'-Maschine wurde 1939 noch geliefert. Das Rückgrat der Zugförderung bildeten bis 1954 Lokomotiven der Mallet-Bauart.

Zu „treuen Händen“ an die DR

Die durch Bomben und Tieffliegerbeschuss verursachten Kriegsschäden an Baulichkeiten und Fahrzeugen hielten sich bei den

Schmalspurbahnen im Harz in Grenzen. Völlig zerstört wurde allerdings das Empfangsgebäude des Bahnhofs Goetheweg an der Brockenstrecke. Im April 1945 sprengten vor der US-Armee zurückweichende Wehrmachtstruppen mehrere Brücken in der Umgebung von Sorge. Die GHE nahm den in den letzten Kriegswochen eingestellten Betrieb schon im Mai 1945 teilweise wieder auf, auf der Harzquerbahn kam er gegen Ende des Jahres 1945 wieder in Gang und – mit zunächst nur einem sonntäglichen Zugpaar – im Mai 1949 auch wieder auf der Brockenstrecke.

Während die sowjetische Besatzungsmacht Strecken und Fahrzeuge der NWE nicht antastete, wurden die GHE-Gleisanlagen ab April 1946 größtenteils abgebaut und die meisten GHE-Fahrzeuge als Reparationsleistung in die Sowjetunion abtransportiert. Erhalten blieben nur die betrieblich nun der NWE zugeordnete Strecke Eisfelder Talmühle – Hasselfelde und der Gleisanschluss der Flussspatgrube „Herzogschacht“ einschließlich des kurzen Streckenstücks bis zum Bahnhof Lindenberg. Für den Inselbetrieb Herzogschacht – Lindenberg durfte die GHE die aus dem Jahr



Das Empfangsgebäude in Drei Annen Hohne um 1895 ◊ Bahnhof Schierke um 1905 mit Kutsche der Luxusherberge „Hotel Fürst zu Stolberg“ ◊ Lok 22 der NWE im Bahnhof Brocken (um 1905) ◊ NWE-Lok 52 mit dem Bahnhofsbauwerk von 1923. Fotos: Slg. Kobschätzky (3), Slg. Brandt



Lok 52 der NWE ist mit Wintersportlern in Elend eingetroffen (1930er Jahre). Foto: RVM/Slg. Gerhard

Der erste von drei Dieseltriebwagen der NWE. Foto: W. Hubert/Slg. Kobschätzky



1887 stammende Lokomotive GERNRODE und einige Güterwagen behalten; den Weitertransport übernahmen Lastkraftwagen. Zwischen Eisfelder Talmühle und Hasselfelde pendelte der GHE-Triebwagen T 1. Bereits 1947 begann man aber, die Selketalbahn wieder aufzubauen. Als Erstes ließ die Betriebsleitung die Schienen von Lindenberg bis Alexisbad verlegen, 1948/49 folgte der Abschnitt Gernrode – Alexisbad. Ab 16. Mai 1949 diente die Selketalbahn zwischen Gernrode und Lindenberg (das man 1952 in Straßberg umbenannte) wieder dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Im Juli 1950 ging außerdem der Abschnitt Alexisbad – Harzgerode erneut in Betrieb. Der Wiederaufbau des Abschnitts Straßberg – Stiege hingegen unterblieb.

Im Zuge der Überführung in „Volkseigentum“ gelangten die Reste der GHE wie auch die formal noch bis Anfang 1949 als Aktiengesellschaft existente NWE am 15. August 1948 in die Regie der VVB Landesbahnen Sachsen-Anhalt (vormals Sächsische Provinzialbahnen GmbH). Am 1. April 1949 wurden die ehemaligen NWE- und GHE-Strecken der Deutschen Reichsbahn zur treuhänderischen Verwaltung und Nutzung übergeben, desgleichen die im sowjetischen Besatzungsgebiet gelege-

ne Reststrecke Sorge – Tanne der Südharz-Eisenbahn.

Ab 1950 unterstanden die ohne den abgebauten Abschnitt Straßberg – Stiege insgesamt noch 121 km langen Meterspurstrecken der Reichsbahndirektion Magdeburg. Die ehemalige NWE-Werkstatt am Bahnhof Wernigerode Westerntor erhielt den Rang eines Bahnbetriebswerks, dem die Einsatzstellen Wernigerode, Benneckenstein, Nordhausen, Hasselfelde und Gernrode zugeordnet waren. Die 3,3 km lange SHE-Reststrecke diente noch bis 1954 dem Güterverkehr bzw. bis 1958 als Anschlussgleis zur Tanner Hütte.

Die Abriegelung der Grenze zur Bundesrepublik Deutschland am 13. August 1961 hatte auch für die Brockenbahn tiefgreifende Konsequenzen. Laut dem Zeitzeugen Jürgen Jentsch fand aber zumindest auch am 14. August noch Personenverkehr

zum Brocken statt. Älteren Wernigeröder Eisenbahnfreunden zufolge war sogar erst ab 17. August Schierke die Endstation. Die Personenzüge bis Schierke durften nur Fahrgäste mit Passierschein benutzen. Auch die Bahnhöfe Sorge und Elend an der Harzquerbahn lagen im Grenzsperrgebiet, in den Zügen mitfahrende Transportpolizisten wachten darüber, dass niemand unbefugt fotografierte oder gar ausstieg. Auf den Brocken fuhren nur noch gelegentlich Versorgungszüge für die dort stationierte sowjetische Einheit und die Grenztruppen der DDR. Ab Herbst 1987 galt die Strecke Schierke – Brocken als „außer Betrieb“.

Wie schon die NWE setzte die DR im Güterverkehr Rollböcke ein, auf denen normalspurige Wagen befördert wurden. Jedoch war Rollbockbetrieb nur auf den Streckenabschnitten Wernigerode – Steinerne Renne und Nordhausen Nord – Ilfeld

Eröffnungsdaten auf einen Blick

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE)

Gernrode – Mägdesprung	10,2 km	07.08.1887
Mägdesprung – Harzgerode	7,3 km	01.07.1888
Alexisbad – Silberhütte	3,2 km	01.07.1889
Silberhütte – Güntersberge	9,3 km	01.06.1890
Güntersberge – Stiege	8,6 km	01.12.1890
Stiege – Hasselfelde	4,9 km	01.05.1892
Stiege – Eislefelder Talmühle	8,6 km	15.07.1905

zusammen 52,1 km

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE)

Nordhausen – Ilfeld	10,7 km	12.07.1897 ^{*)}
Ilfeld – Netzkater	3,3 km	01.05.1898 ^{*)}
Wernigerode – Drei Annen Hohne	14,5 km	20.06.1898
Drei Annen Hohne – Schierke	5,4 km	20.06.1898
Netzkater – Benneckenstein	15,8 km	15.09.1898
Drei Annen Hohne – Benneckenstein	16,6 km	27.03.1899
Schierke – Brocken	13,5 km	27.03.1899

zusammen 79,8 km

Südharz-Eisenbahn (SHE)

Walkenried – Braunlage	24,3 km	15.08.1899
Brunnenbachsmühle – Tanne	8,3 km	24.08.1899
Braunlage – Wurmberg	3,3 km	01.11.1899 ^{*)}
Verbindung zur NWE bei Sorge	0,2 km	01.05.1913 ^{*)}

zusammen 36,1 km

Anmerkungen:

^{*)} Güterverkehr ab 07.02.1898

^{**)} nur für den Güterverkehr



Bahnhof Brunnenbachsmühle der SHE und Postkarte mit Motiven aus Drei Annen Hohne. Fotos: Slg. Ponzlet, Slg. Gerech

erlaubt. Um die Beförderung normalspuriger Güterwagen ausweiten zu können, beschaffte die DR ab 1962 insgesamt 43 im Raw Jena gefertigte Rollwagen und vergrößerte für deren Einsatz auf der gesamten Harzquerbahn, soweit nötig, das Lichtraumprofil. Daraufhin konnte das Umladen der Güter in Wernigerode und Nordhausen entfallen.

Vor allem der Güterverkehr eröffnete der zwischenzeitlich von der Stilllegung

bedrohten Selketalbahn eine neue Perspektive: Nach dem schon 1972 getroffenen Grundsatzbeschluss der DDR-Regierung, die Schmalspurstrecken im Harz in ihrer Gesamtheit zu erhalten, begannen im Frühjahr 1981 die Vorarbeiten zum Wiederaufbau des Abschnitts Stiege – Straßberg. Im Bauzugdienst kam auch die mit einem O-Wagen als „Hilfstender“ gekuppelte 99 6101 zum Einsatz. Nach der feierlichen Wiedereröffnung am 30. November 1983 erreich-

te der erste planmäßige Rollwagenzug am 12. Februar 1984 mit Kohlewaggons von Nordhausen kommend das Heizkraftwerk in Silberhütte. Eine am Bahnhof Stiege gebaute Wendeschleife ermöglichte den Direktlauf der Züge von und nach Nordhausen ohne Kopfmachen. Am 3. Juni 1984 wurde auch der Reiseverkehr zwischen Stiege und Straßberg wieder aufgenommen. In den folgenden Jahren richtete die DR den Abschnitt Gernrode – Harzgerode, auf dem noch immer Schmalspurgüterwagen eingesetzt waren, ebenfalls für das Befahren mit Rollwagen (und mit den ab 1954 beschafften Neubaudampflokomotiven) her. Der ab 4. Januar 1990 probeweise bis Harzgerode durchgeführte Rollwagenverkehr währte jedoch nur kurz. Nach der politischen und ökonomischen „Wende“ kam der Gütertransport auf den Schmalspurbahnen im Harz praktisch zum Erliegen, das zunächst weiterhin bediente Heizkraftwerk Silberhütte wurde im Oktober 1992 stillgelegt.

Einen Meilenstein auf dem Triebfahrzeugsektor markierte die Beschaffung der vor allem für die Harzquerbahn bestimmten Neubaudampfloks des „VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg“. Von 1954 bis 1956 erhielt die DR 17 dieser als 99^{23–24}



Bahnhof Netzkater (südlich von Eislefelder Talmühle) um 1905. Foto: Slg. Kobschätzky

eingereichten 1'E1'-Maschinen, von denen vier jedoch bis 1973 auf der Strecke Eisfeld – Schönbrunn liefen. Nach ihrer Indienststellung konnten sechs Mallet-Lokomotiven (99 5901 bis 5906) sowie die 99 6001 zur Selketalbahn umstationiert werden, um dort interimweise eingesetzte B-Kuppler der früheren NWE und C-Kuppler französischer Herkunft abzulösen. Die letzten beiden aktiven Triebwagen – der VT 133 522 (ex T 1 der GHE) und der VT 137 566 (ex T 3 der NWE) – dienten ab 1963 bzw. 1965 nur noch als Hilfsgeräten. Abgesehen von diesen Fahrzeugen und wenigen noch für den Bauzug- und Rangierdienst beschafften Diesellokomotiven geringer Leistung betrieb die DR die Harzer Schmalspurbahnen bis Ende 1988 nur mit Dampf.

Eine neue Ära sollte die am 21. November 1988 in Wernigerode eingetroffene

199 863 einleiten, die erste mit meterspurigen Drehgestellen versehene Diesellok der damaligen Baureihe 110. Bis Ende 1990 folgten weitere neun derart umgebaute Maschinen. Ursprünglich sollten 30 normalspurige 110er zu spöttisch so genannten „Harzkaamel“ mutieren, doch nach dem Ende der DDR wurden die Pläne zur rigorosen Ablösung der Dampftraktion obsolet. Der Güterverkehr brach ja zusammen, und voll verdieselte Harzer Schmalspurbahnen hätten kaum Touristen angelockt.

Noch in Regie der Deutschen Reichsbahn ging die touristisch überaus attraktive Strecke zum Brocken wieder in Betrieb. Am 15. September 1991 erreichte der festlich geschmückte Eröffnungszug den mit 1125 Metern über Normalnull höchstgelegenen Bahnhof der ehemaligen DDR, und am 1. Juli 1992 begann erneut der fahr-

planmäßige Reisezugverkehr hinauf zum höchsten Gipfel des Harzes.

Inzwischen war die Reprivatisierung des insgesamt rund 132 km langen Meterspurnetzes beschlossene Sache. In regionaler Trägerschaft übernahm am 1. Februar 1993 die bereits am 19. November 1991 gegründete Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) die Harzquer-, Brocken- und Selketalbahn.

Nostalgie und Innovation

Neben dem Erhalt des größten mit Dampflokomotiven befahrenen Schmalspurnetzes in Europa als technisches Denkmal und Touristenattraktion setzten sich die HSB im Bereich Nordhausen die Einrichtung eines modernen Schienenpersonennahverkehrs zum Ziel. Mit drei von der Inselbahn Langeoog erworbenen Triebwagen und dem vom DB-Werk Wittenberge gelieferten Prototyp „SmVT 2000“ erhöhte sie 1996 das Zugangebot im Abschnitt Nordhausen – Ilfeld, führte aber darüber hinaus schon einzelne Triebwagenkurse bis Drei Annen Hohne und Hasselfelde sowie auf der Selketalbahn ein. Vier 1999 vom DB-Werk Halberstadt gelieferte Neubau-VT lösten die „Langeooger“ im Vorortverkehr Nordhausen – Ilfeld ab und übernahmen auch auf der Harzquerbahn nun bis Wernigerode einzelne Leistungen. Im Jahr 2002 wurde eine neue Gleisverbindung zwischen dem HSB-Bahnhof Nordhausen Nord und der Haltestelle der ebenfalls meterspurigen Nordhäuser Straßenbahn auf dem Bahnhofsvorplatz geschaffen. Seit 1. Mai 2004 befahren den Streckenabschnitt bis Ilfeld Neanderklinik auch Combino-Duo genannte Fahrzeuge mit Diesel-Hybrid-Antrieb.

Investitionen in die Sicherungstechnik galten zunächst vor allem dem technischen Sichern zahlreicher Bahnübergänge mit Halbschranken oder Lichtzeichenanlagen. Der Zugbetrieb wurde bei Übernahme durch die HSB generell im ab 1980 eingeführten Zugleitverfahren auf Funkbasis abgewickelt, bei dem sich die Lokführer mit stationären Zugleitern per Sprechfunk über alle fahrdienstlich relevanten Meldungen verständigen. Zusätzlich gab es auf den Bahnhöfen Nordhausen Nord, Benneckenstein, Schierke und Wernigerode mechanische sowie in Wernigerode Westerntor elektromechanische Sicherungstechnik.

Der Frontalzusammenstoß zweier Reisezüge am 21. August 1994 nahe des Betriebsbahnhofs Drängetal löste eine Debatte um

99 5904 mit Zug aus Nordhausen um 1952 am Einfahrsignal von Eisfelder Talmühle.
Foto: Slg. Brandt

Wiederaufbau des Abschnitts Straßberg – Stiege im August 1982. Die 199 301 half mit.
Foto: W.-D. Machel



Harzer Schmalspurbahnen

HSB-Streckennetz seit 2006

Nordhausen – Wernigerode	60,5 km
Drei Annen Hohne – Brocken	18,9 km
Gernrode – Alexisbad – Harzgerode	17,5 km
Alexisbad – Stiege – Hasselfelde	25,7 km
Stiege – Eisfelder Talmühle	8,9 km
Gernrode – Quedlinburg	9,0 km
zusammen	140,5 km

die Sicherheit aus. Als Unfallursache ermittelte man nicht Systemversagen, sondern die Missachtung per Funk übermittelter Anweisungen durch das Lokpersonal eines der Züge. Doch entschloss sich die HSB, auf dem vielbefahrenen Streckenabschnitt Wernigerode – Drei Annen Hohne und zum

Brocken den signalisierten Zugleitbetrieb einzuführen. Das am 25. April 2000 in Betrieb genommene elektronische Stellwerk (ESTW) in Wernigerode steuerte zunächst Signale, Weichen und Bahnübergangs-Sicherungsanlagen im Bereich Wernigerode – Wernigerode Westerntor. In zwei weiteren Etappen schloss man 2001/2002 die Strecke bis zum Brocken an das ESTW Wernigerode an.

Vom 19. bis 22. April 2004 folgte die schrittweise Inbetriebnahme des für den Bereich Nordhausen Nord – Ilfeld zuständigen ESTW Niedersachswerfen Ost, das der Zugleiter in Nordhausen Nord bedient. Im Bahnhof Nordhausen Nord selbst ist es bei der mechanischen Sicherungstechnik mit Hebelstellwerk (plus Gleisbildteil) und Formsignalen geblieben. Außerhalb der

ESTW-Bereiche wird weiterhin der „klassische“ Zugleitbetrieb per Funk und mittels Belegblattführung durch die Zugleiter angewandt. Der Zugleiter in Nordhausen Nord ist für den Abschnitt Nordhausen Nord – Eisfelder Talmühle und die gesamte Selketalbahn verantwortlich, der Zugleiter in Wernigerode für die Harzquerbahn nördlich von Eisfelder Talmühle und die Brockenbahn.

Als Pilotversuch begann im Jahr 2014 die Erprobung eines von der Firma Intelligence on Wheels angebotenen Kollisionswarnsystems. Die neue Technologie benötigt im Gegensatz zu herkömmlichen Zugbeeinflussungssystemen (z.B. Indusi, PZB, LZB) keine kostenintensive Ausrüstung der Infrastruktur. Alle Komponenten werden an Bord des Triebfahrzeugs untergebracht. Die zur Vermeidung von Zusammenstößen notwendigen Daten wie genaue Position des Zuges, Geschwindigkeit und Bremsvermögen werden per Funk zwischen den entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen übertragen. Zunächst bekamen die Dampfloks 99 7236 und 7247 die Komponenten. Die Erprobungsphase stand laut jüngsten Informationen im Frühjahr 2019 kurz vor dem Abschluss.

Weitaus spektakulärer als technische Innovationen und auch die Einführung des Stadtbahnbetriebs zwischen Nordhausen und Ilfeld war die Verlängerung der Selketalbahn von Gernrode bis in die Weltkulturerbestadt Quedlinburg. Am 4. März 2006 wurde die rund neun Kilometer lange, auf bisheriger Regelspurtrasse entstandene Meterspurstrecke feierlich eröffnet, am 26. Juni 2006 begann der reguläre Betrieb. Daraufhin verzeichneten die HSB auf der Selketalbahn einen deutlichen Zuwachs an Fahrgästen. Obwohl die Streckenverlängerung ja 2006 noch nicht voll zu Buche schlug, zählte sie mit 115 000 Fahrgäste bereits 15 000 mehr als im Vorjahr. Freilich währte der Boom nicht lange. Im Jahr 2018 fuhren auf der Selketalbahn nur noch 71 000 Reisende, wobei sich der schon einige Jahre anhaltende Abwärtstrend mit dem teilweisen Ersatz von Dampfzügen durch Triebwagen wohl kaum stoppen ließ.

Insgesamt registrierten die HSB im Jahr 2018 gut 1,1 Millionen Reisende. Bei Weitem am stärksten frequentiert wurde mit rund 650 000 Fahrgästen wie schon seit ihrer Wiedereröffnung bis hinauf zum Gipfel die rein dampfbetriebene Brockenbahn. Die Quintessenz des Erfolgsrezepts für die HSB war und ist eben der „Dampf“. □



Ein Blick in die Werkstatt in Wernigerode Westerntor (Januar 2013).
Foto: O. Haensch

Vorortverkehr Nordhausen – Ilfeld im Jahr 1999: Prototyp 187 015 von 1996 und der zuvor auf der Insel Langeoog eingesetzte 187 013 (Baujahr 1955).
Foto: Dr. Timmermann



Zugkreuzung im Bahnhof Eisfelder Talmühle: Die Weiche ist gestellt, die 99 7232 kann nach Nordhausen ausfahren (Mai 1990). Foto: L. Rotthowe



HARZQUERBAHN



HOCH HINAUF UND TIEF HINAB

Viel Abwechslung bietet die Fahrt auf der Harzquerbahn. Von Wernigerode aus geht es zunächst durch den malerischen Ort, ab Steinerne Renne steil bergauf bis Drei Annen Hohne und dann weiter über Hochebenen. Durch tiefe Wälder rollt der Zug hinab in die „Goldene Aue“ und endet in Nordhausen



Die meisten Züge ab Wernigerode fahren heute zum Brocken, durchgehend bis Nordhausen gar keine mehr. Das Teilstück bis Drei Annen Hohne ist in den Fahrplänen mit der dort abzweigenden Brockenbahn zusammengefasst, in einer separaten Tabelle erscheint der Abschnitt Drei Annen Hohne – Nordhausen. Dessen ungeachtet wollen wir die rund 60 Kilometer lange Harzquerbahn traditionell in ihrer Gesamtheit betrachten. Immerhin kann man sie mit einmaligem Umsteigen auch noch komplett in Dampfzügen bereisen. Von Nordhausen aus ist das im dort vormittags abfahrenden Zug zum Brocken möglich, an den in Drei Annen Hohne Anschluss nach

Wernigerode besteht. Nachmittags hat ein Zug Wernigerode – Brocken in Drei Annen Hohne Anschluss an den vom Brocken nach Nordhausen dampfenden Zug.

Die Streckenkilometrierung beginnt in Nordhausen Nord und endet im Bahnhof Wernigerode bei km 60,5. Die Harztouristen wählen jedoch für einen „Nostalgietrip“ mit der Schmalspurbahn zumeist Wernigerode als Ausgangspunkt. Halten wir es ebenso und begeben uns auf den seitlich des DB-Bahnhofs gelegenen Kopfbahnhof der HSB. Vor der Abfahrt des Zuges ist noch Zeit, die Szenerie in der unmittelbar benachbarten Einsatzstelle auf den Kamerachip zu bannen. Der erst Anfang der 1990er Jahre neu gebaute dreigleisige Lokschuppen aus Beton ist keine Augenweide, fotogen hingegen der

Stellwerksturm, in dem sich die Lokleitung und der Bedienplatz für das Elektronische Stellwerk befinden. Unwiderstehlich zum Fotografieren reizen die im Gleisfeld vor der Drehscheibe bis zum nächsten Einsatz abgestellten Dampflokomotiven. Von der Aussichtsplattform am Bahnhof ist das gesamte Gleisareal gut zu überblicken, so auch das Beladen der Loks mit Kohle zu beobachten.

„Unsere“ Lok hat sich schon an den Zug gesetzt, und der Uhrzeiger rückt zur Abfahrtszeit vor. Glücklicherweise hat noch einen Platz auf der Plattform des letzten Waggons ergattert, denn er bietet die beste Aussicht auf die Naturschönheiten des Harzes und bauliche Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke – wobei sich für dieses Freiluft-

Wenig Platz für die Schmalspurbahn in Wernigerode (13.10.2008).





Wernigerode: Links das Normalspurgleis der Strecke nach Ilsenburg, auf den Gleisanlagen der HSB rangiert 99 7238 (20. November 2011). Foto: J. Hörstel



99 7234 und 99 7244 in der Einsatzstelle Wernigerode (1989). Foto: K. Koschinski

UNTEN LINKS: In Drei Annen Hohne zweigt die Brockenbahn ab (2005). Fotos: St. Pfütze (2)



vergnügen nicht bloß dem Wetter, sondern auch dem nun mal rußigen Dampfbetrieb angemessene Kleidung empfiehlt. Zunächst umfährt der Zug in einem großen Bogen nordwestlich das historische Zentrum der „bunten Stadt am Harz“ und erreicht den

Bahnhof Wernigerode Westerntor mit dem 1936 eingeweihten, teils holzverschalten Empfangsgebäude und der 1926 in Betrieb genommenen Hauptwerkstatt.

Weiter dampft der Zug über die Zillierbachbrücke und die verkehrsreiche Straßen-

kreuzung am mittelalterlichen Westerntor, dann teils am Straßenrand dicht vorbei an schmucken Fachwerkhäusern und idyllischen Vorgärten. Besonders eng geht es in der Kirchstraße zu, wo der früher gleichnamige und heute Wernigerode Hochschule Harz heiße Haltepunkt liegt. Bis zum Bahnhof Wernigerode-Hasserode (bei km 56,2) steigt die Strecke sanft im Tal der Holtemme an, von 234 m über NN am Ausgangspunkt unserer Reise auf nunmehr 280 m über NN. Ab Hasserode muss die Lok mächtig Dampf machen, um die gut 32 Meter Höhenunterschied bis zum 1,6 km entfernten Bahnhof Steinerne Renne zu bewältigen und die Waggons durch den mit 60 Metern Radius engsten Gleisbogen der Harzquerbahn zu zerrren.

Bis Drei Annen Hohne steil bergan

Unmittelbar hinter der 180-Grad-Kehrschleife ist der Bahnhof Steinerne Renne erreicht. Anschließend schlängelt sich die Strecke oberhalb des Tals der Holtemme empor und biegt dann in das Drängetal ein. Auf dem 8,2 km langen Abschnitt bis zur Station Drei Annen Hohne ist ein Höhenunterschied von 231 Metern zu überwinden, was nur mittels Steigungen von maximal 1:30 (also 33 Promille) gelingt.



Zugkreuzung in Steinerne Renne im April 1981. Die 99 0231 ist unterwegs nach Wernigerode. Foto: K. Risch/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Zwischen Wernigerode und Drei Annen Hohne müssen die Züge gut 300 Höhenmeter überwinden: 99 7235 auf Bergfahrt unterhalb Steinerne Renne (2013). Foto: A. Schmolinske





Triebwagen 187 018 auf Tal-
fahrt unterhalb des Thum-
kuhlenkopf-Tunnels (2011).
Foto: W. Bley



Dunkle Fichten ragen bis dicht an den Schienenweg. Mit mächtig schnaufender Lok windet sich der Zug im Thumkuhlental höher, durchfährt nochmals eine 180-Grad-Kehrschleife und erreicht durch den 59 Meter langen Thumkuhlenkopf-Tunnel, den einzigen Tunnel aller Schmalspurbahnen in den neuen Bundesländern, wieder das Drängetal. Hinter dem Tunnel befindet sich der schon mal aufgelassene, jedoch

für Zugkreuzungen reaktivierte Betriebsbahnhof Drängetal (km 50,7).

Etwa zwei Kilometer dahinter wird der Wald lichter, was einen phantastischen Ausblick auf die umliegenden Harzhöhen ermöglicht. Nach Querung zweier Landstraßen läuft der Zug in den Bahnhof Drei Annen Hohne (km 46,4; 543 m über NN) ein, in dessen schmuckem Empfangsgebäude eine Gastwirtschaft untergebracht ist.

Etwas unterhalb vom Schmalspurbahnhof befand sich früher die Endstation einer normalspurigen Stichstrecke der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Das ehemalige Empfangsgebäude der HBE steht unter Denkmalschutz.

Der Zug aus Wernigerode fährt weiter auf der in Drei Annen Hohne abzweigenden Strecke zum Brocken. Wir aber wollen ja die gesamte Harzquerbahn hinter einer



Steinerne Renne: 99 7240 wird gleich nach Drei Annen Hohne weiterfahren (2006). Foto: W. Bley

GANZ OBEN: 99 5902 dampft am 31. Oktober 2015 bei Drängetal mit dem Traditionszug bergan.

99 7241 beim Thumkuhlenkopf-Tunnel aus der Perspektive einer Kameradrohne (6.10.2018). Fotos: Dr. Timmermann (2)

Nachdem die Signalfichte fiel ...

Der 1898 mit dem Streckenabschnitt Wernigerode–Schierke eröffnete Bahnhof Drei Annen Hohne hieß anfangs Signalfichte, dann Signalfichte-Hohne. Im Oktober 1901 fegte ein Sturm die Signalfichte hinweg. Daraufhin erhielt die Station ihren sowohl auf das Forsthaus Hohne als auch auf die nahe gelegene Ortschaft Drei Annen hinweisenden Namen. So hatte einst Graf Christian Friedrich zu Stolberg-Wernigerode den Ort genannt, an dem er ein Bergwerk zum Abbau der vermuteten Kupfer- und Silbervorkommen errichten wollte. Daraus wurde nichts. Doch der Name blieb. Die Mutter, die Tochter und die Nichte des Grafen hießen Anna, womit sich das Dreigestirn aus Annen ergab.



Dampflok bereisen und haben deshalb die nachmittägliche Umsteigeverbindung gewählt, mit der die ganze Tour knapp drei Stunden dauert. Den vom Brocken kommenden Anschlusszug nach Nordhausen hat übrigens eine von Wernigerode aus eingesetzte Lokomotive bis Drei Annen Hohne gebracht. Dort übernimmt ihn die in Nordhausen stationierte Maschine, die mittags mit dem Zug Nordhausen – Brocken in Drei Annen Hohne eingetroffen ist und als Zwischenleistung das im Abschnitt Drei Annen Hohne – Eislefelder Talmühle angebotene zweite Dampfzugpaar befördert hat. Ansonsten wird dieses Teilstück planmäßig nur von jeweils einem in morgendlicher und abendlicher Zeitlage mit Triebwagen gefahrenen Zugpaar bedient.

Über Hochflächen zum Südharz

Unser Dampfzug rollt nun in leichtem Gefälle, überquert das Wormketal und erreicht den mit einem imposanten Empfangsgebäude ausgestatteten Bahnhof Elend (km 41,6; 509 m über NN). Anschließend führt die

Strecke in einem großen Bogen um den Ferienort herum, überquert die Kalte Bode und steigt durch dichte Wälder wieder zur Hochebene hinauf – zum höchsten Punkt der Harzquerbahn: 556 m über NN, gelegen bei km 38,2. Während Lokpersonal und Maschine erneut hart gefordert sind, ergötzen sich Fahrgäste an den donnernden Auspuffschlägen. Danach geht es talwärts zum Haltepunkt Sorge (490 m über NN). Er wurde 1974 beim Streckenkilometer 33,4 neu eingerichtet und ersetzte den bei km 34,2 gelegenen Bahnhof Sorge, von dem aus es einst ein Verbindungsgleis zur Strecke Brunnenbachsmühle – Tanne der Südharz-Eisenbahn gab. Der Zug aus Wernigerode passiert die Stelle, wo das 1975 abgerissene Empfangsgebäude stand, kurz vor Erreichen des jetzigen Haltepunkts.

Hinter Sorge ist nochmals ein Steigungsabschnitt hinauf zur Harzhochebene zu bewältigen, der am so genannten Sandbrink (bei km 30,8) in einer Höhe von 555 m über NN endet. Einen Kilometer weiter fahren wir in den 25 Meter tiefer gelegenen Bahnhof Benneckenstein ein.

Mit einem Zug aus Nordhausen hat die 99 7241 am 24. März 2008 den Bahnhof Elend erreicht. Foto: H. Kobschätzky

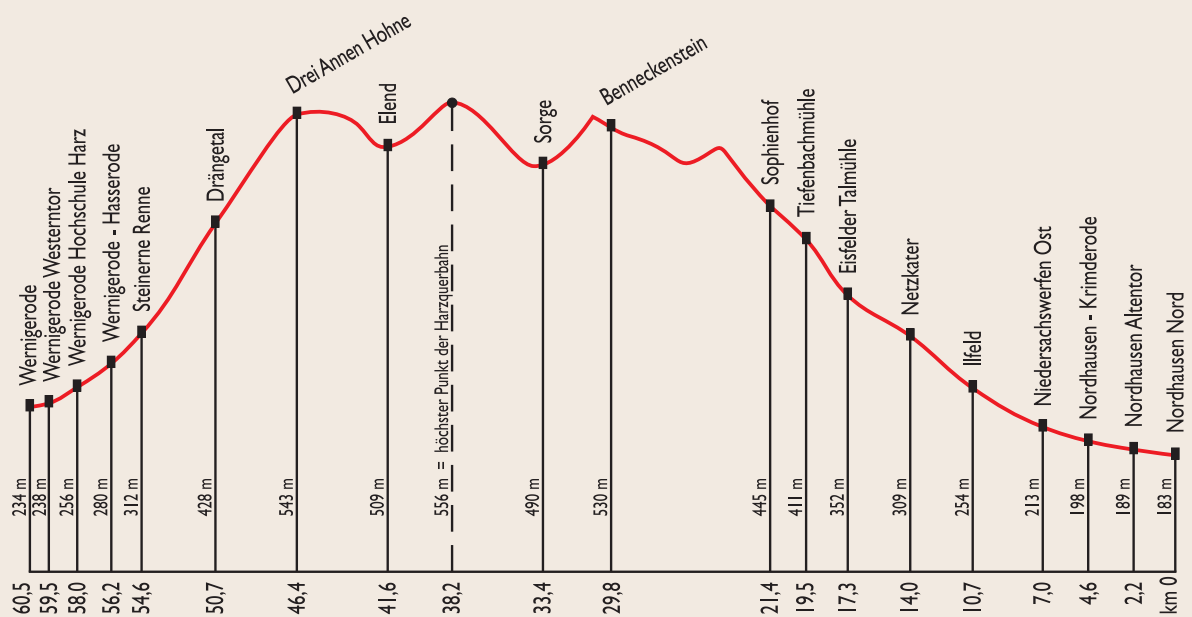
Das schicke Gehäuse der Bahnhofsuhr in Elend hat etwas Patina angesetzt (Oktober 2015). Foto: Dr. Timmermann





Entgleisung im Juli 1991 bei Sorge nahe der einstigen innerdeutschen Grenze: Der Hilfszug ist eingetroffen. Foto: F. Thomas/Eisenbahnstiftung

Höhenprofil der Harzquerbahn Wernigerode–Nordhausen. Zeichnung Th. Küstner





Eisfelder Talmühle: 99 5903 fasst am 4. Januar 1985 Wasser. Foto: J. Hörstel

Streckendaten der Harzquerbahn

Streckenlänge	60,53 km
größte Neigung	1:30
niedrigster Punkt (Bf Nordhausen Nord)	183 m über NN
höchster Punkt (bei km 38,2 zwischen Sorge und Elend)	556 m über NN
einzigster Tunnel (zwischen Drei Annen Hohne und Steinerne Renne)	bei km 51,6
kleinster Radius (beim Bahnhof Steinerne Renne)	60 m
Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
Anzahl der Bahnhöfe (einschließlich Betriebsbahnhof Drängetal)	12
Anzahl der Haltepunkte	15

Das Empfangsgebäude mit angrenzendem großen Güterschuppen wurde 1923 neu aufgebaut, den einständigen Lokschuppen ließ die Deutsche Reichsbahn 1982 für die damalige Einsatzstelle neu errichten. 1997 zog in das leerstehende Bahnhofsgebäude ein kleines Eisenbahnmuseum ein. Mit der umfangreicher gewordenen Sammlung bezog es 2006 ein größeres Gebäude in Bahnhofsnähe.

Auf dem folgenden Teilstück säumen keine steilen Hänge den Schienenstrang,

die Benneckensteiner Hochebene mit ihren Wiesen und Weideflächen gestattet einen weiten Blick. Das ändert sich aber schlagartig mit dem Eintauchen in die dichten Fichtenwälder des Landschaftsschutzgebietes „Südharz“.

Talwärts in die Goldene Aue

Die Strecke überquert den Oberlauf der Rappbode und überschreitet im „Kälberbruch“ die Wasserscheide zwischen den



Bei Benneckenstein ist am Abend des 6. März 2005 die 99 7235 mit einem Personenzug nach Nordhausen unterwegs. Foto: St. Pfütze



Zwischen Benneckenstein und Sophienhof bezwingt 99 7232 eine kurze Steigung.



An einem trübem Wintertag zu Beginn der 1990er Jahre dampft ein Zug nach Wernigerode bei Sorge durch den Harz. Fotos: A. Schmolinske (2)

nach Norden und den nach Süden hin abfließenden Harzflüssen. Dann führt sie in ständigem Gefälle, zwischen schroffen Felswänden und stark bewaldeten Hängen, durch das enge Tiefenbachtal mit dem in Regie der HSB vor allem für Wanderer angelegten Bedarfshaltepunkt Sophienhof (km 21,5). Der zwei Kilometer dahinter befindliche Bedarfshaltepunkt Tiefenbachmühle liegt nur noch 411 m über NN. Kurz danach weitet sich das Tal, der Tiefenbach mündet in die Bere. Von links rückt nun die Strecke von Stiege heran, die die Selketalbahn mit der Harzquerbahn verbindet. Nach etwa 350 Metern Parallelverlauf erreichen beide Gleise den Bahnhof Eisfelder Talmühle (km 17,3; 352 m über NN), wo sich der Dampfzug vom Brocken mit dem kurz zuvor angekommenen Dampfzug von Hasselfelde ein Stelldichein gibt.

Die Gleisanlagen des ehemaligen Gemeinschaftsbahnhofs der Nordhausen-Wernigeröder und Gernrode-Harzgeröder Eisenbahn sind auch nach der Umgestaltung durch die DR recht umfangreich geblieben, allerdings wurde der frühere GHE-Lokschuppen 1965 abgerissen. Das in den 1990er Jahren funktionslos gewordene Empfangsgebäude im „Harzer Hei-

matstil“ ist dank eines privaten Investors restauriert, es beherbergt eine Gaststätte und Pension.

Weiter rollt der Zug abwärts durch das Beretal zum idyllisch gelegenen Haltepunkt Netzkater (km 14,0), dessen saniertes Empfangsgebäude im Fachwerkstil eine Gaststätte beherbergt. Bei km 13,1 überquert der Zug die Bere auf einem Steinbogenviadukt – auf der mit 42 Metern längsten Brücke der Harzquerbahn, sodann passiert er den von den HSB eingerichteten Bedarfshaltepunkt Ilfeld Bad (km 12,6).

Dahinter verliert die Strecke ihren Charakter als Gebirgsbahn und führt in die „Goldene Aue“ hinein. Noch an NWE-Zeiten erinnern die Fachwerkbauten der Bahnhöfe Ilfeld (km 10,7) und Niedersachswerfen Ost (km 7,0). Nach Verlassen der letztgenannten Station kommt in Fahrtrichtung rechts die normalspurige Strecke aus Northeim in Sicht. Wie schon in der malerischen Kleinstadt Ilfeld verläuft die Harzquerbahn in der Industriegemeinde Niedersachswerfen teils unmittelbar neben der Bundesstraße 4. Kurz vor dem Haltepunkt Nordhausen-Krimderode (km 4,6) kreuzt das Gleis die Bundesstraße und überquert auf einer Stahlbrücke die Zorge.

RECHTS MITTE: Mit einem Personenzug nach Nordhausen ist die 99 7243 am 11. Februar 1989 in Eisfelder Talmühle eingetroffen. *Fotos: K. Koschinski (2)*

RECHTE SEITE UNTEN: Der 187 015 und die 199 874 mit einem Schotterzug begegnen sich am 5. Mai 1999 im Bahnhof Ilfeld. *Foto: Dr. Timmermann*

Der Haltepunkt Sorge ersetzte 1974 den rund einen Kilometer entfernten Haltepunkt Sorge (17. März 2012). *Foto: U. Steinwasser*



99 7237 überquert im Oktober 1989 mit P 14414 nach Hasselfelde bei Netzkater den Bere-Viadukt.







Niedersachswerfen Ost: Der Prototyp 187 015 versah am 5. Mai 1999 Dienst zwischen Nordhausen Nord und Ilfeld.

Nordhäuser Modell

Anlässlich des 1999 gefeierten Jubiläums „100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn“ bekundeten die HSB und die Stadtwerke Nordhausen (SWN) ihre feste Absicht, den lange gehegten Wunsch nach einer Verknüpfung der Harzquerbahn mit der ebenfalls meterspurigen Nordhäuser Straßenbahn zu erfüllen. Zur Debatte stand, entweder mit HSB-Triebwagen in die Innenstadt von Nordhausen weiterzufahren oder mit der Tram bis Ilfeld. Allerdings kam eine Elektrifizierung der HSB-Strecke aus Kostengründen nicht in Betracht. Als „Ei des Kolumbus“ schälte sich der Einsatz von Hybridfahrzeugen heraus.

Ende April 2002 rollten erstmals HSB-Dieseltriebwagen zur auf dem Bahnhofplatz

errichteten Gemeinschaftshaltestelle mit der Nordhäuser Straßenbahn. Nachdem sie ihre ersten Neubau-Fahrzeuge des Siemens-Typs „Combino“ beschafft hatten, orderten die Stadtwerke Nordhausen Ende 2002 bei Siemens drei „Combinos“ mit Diesel-Hybrid-Antrieb und zusätzlichen Einrichtungen nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESB0).

Seit 1. Mai 2004 verkehren die „Combino Duo“ genannten Wagen montags bis freitags im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt zwischen Nordhausen Südharz-Klinikum und dem an der Harzquerbahn neu eingerichteten Haltepunkt Ilfeld Neanderklinik. Neu entstanden an der HSB-Strecke auch

die Bedarfshaltepunkte Nordhausen Hesseröder Straße, Nordhausen Ricarda-Huch-Straße, Nordhausen Schurzfeld, Niedersachswerfen Herkules Markt, Niedersachswerfen Ilfelder Straße und Ilfeld Schreiberwiese.

Im 3,2 km langen Straßenbahnabschnitt der Linie 10 Südharz-Klinikum – Ilfeld Neanderklinik fahren die Hybridtriebwagen mit Strom aus der Oberleitung, auf der HSB-Strecke beziehen sie den Fahrstrom aus dem im Mittelteil eingebauten Diesel-Generator. Mit dieser speziellen Betriebsweise galt das „Nordhäuser Modell“ als Weltneuheit. Teils mit Diesel-Hybrid-Triebwagen überwand bald danach auch die RegioTram Kassel die Systemgrenzen zwischen Eisenbahn und Straßenbahn.



In Nordhausen steht links der Triebwagen 203 zur Fahrt nach Ilfeld Neanderklinik bereit (Juni 2004).
Foto: V. Emersleben

LINKS AUSSEN: Triebwagen 201 der Stadtwerke Nordhausen in Ilfeld (29.10.2005).

Weiter geht es an Wohnsiedlungen und Schrebergärten vorbei zum Haltepunkt Nordhausen Altentor (km 2,2) mit seinem 1934 nach einer Trassenverschenkung errichteten Empfangsgebäude im Fachwerkstil. Alte Wohnhäuser, Industrie- und Gewerbebauten säumen den letzten Streckenabschnitt. In einer Linkskurve kreuzt die Trasse die Bundesstraße 80, führt am rechtsseitigen Güterbahnhof (mit noch vorhandenen Rollbockgruben) entlang und erreicht den 183 Meter über Normalnull gelegenen Kopfbahnhof Nordhausen Nord. Er befindet sich unmittelbar neben dem Normalspurbahnhof Nordhausen. Das ausgesprochen repräsentative, 1913 eingeweihte Empfangsgebäude am Ende des überdachten Bahnsteigs diente der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn bis 1916 zugleich als Verwaltungssitz.

Außer dem einzigen täglich verkehrenden Dampfzugpaar beginnen und enden noch wenige Triebwagenkurse im Kopfbahnhof Nordhausen Nord. HSB-Triebwagen fahren auch vom Bahnhofplatz ab (bzw. kommen dort an). Hybridtriebwagen der Stadtwerke Nordhausen fahren darüber hinaus weiter auf dem Netz der Nordhäuser Straßenbahn. Im Abschnitt Ilfeld – Nordhausen hat sich die Harzquerbahn nämlich zur modern ausgestatteten Nahverkehrsstrecke gewandelt (siehe Kastentext auf der linken Seite). Seit April 2004 ist dieser Abschnitt mit elektronischer Stellwerkstechnik und Lichtsignalen abgesichert. Im Bahnhof Nordhausen Nord sind jedoch nach wie vor das mechanische Stellwerk und die Formsignale in Funktion.

Betriebsruhe herrscht im HSB-Bereich des Güterbahnhofs Nordhausen. Die Schotterabfuhr vom Hartsteinwerk Unterberg mittels aufgebockter Normalspur-Güterwagen findet nicht mehr statt, eine Wiederaufnahme ist nicht absehbar. Passé sind die Zeiten reger Betriebsamkeit in der dem Güterbahnhof benachbarten Einsatzstelle mit Drehscheibe und zweiständigem Lokschuppen. Neben der Dampflokomotive für die Leistungen im Streckenabschnitt bis Drei Annen Hohne werden von hier aus noch Triebwagen eingesetzt. □

OBEN: 99 7244 am 17. Juni 1989 in Niedersachsenwerfen. *Foto: K. Koschinski*

MITTE: Das Empfangsgebäude in Nordhausen Nord (1999). *Fotos: Dr. Timmermann (3)*

99 7244 verlässt Nordhausen mit P 14416 nach Hasselfelde (1989). *Foto: K. Koschinski*





Oberhalb des Bahnhofs Goetheweg arbeitet sich 99 7247 zum Gipfel hinauf (2015). Foto: St. Pfütze

MIT „KÖNIG DAMPF“ ZUM GIPFEL

Die in Drei Annen Hohne von der Harzquerbahn abzweigende Brockenbahn führt mitten durch den Nationalpark Hochharz. Permanent ansteigend windet sie sich zuletzt spiralförmig zum 1125 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Endpunkt auf dem Brockenplateau hinauf

Seit jeher zieht der sagenumwobene Blocksberg, wie der Brocken volkstümlich heißt, geradezu magisch Besucher an. Schon auf dem klassischen „Goetheweg“ erklimmen ihn Wanderer in Scharen. Für die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE) war der 1899 aufgenommene Brockenverkehr ein lukratives Geschäft, heute ist er die mit Abstand wichtigste Einnahmequelle der HSB. Etwa 700 000 Fahrgäste im Jahr genießen das Vergnügen einer Dampfzugreise zum höchsten Gipfel des Harzes.

Zwischen Drei Annen Hohne und der Endstation überwindet der knapp 19 Kilometer lange Schienenstrang als reine Adhäsionsbahn, also ohne Zahnstange, einen Höhenunterschied von 582 Metern. Daraus ergibt sich eine mittlere Steigung von 1:33 (30 Promille). Durch eine sehr geschickte Linienführung schafften es die Bahnbauer, selbst die Maximalsteigung auf 1:30 (33 Promille) zu begrenzen. Speziell für die minimalen Kurvenradien von 60 Metern waren die von der NWE beschafften Mallet-Lokomotiven mit geteiltem Triebwerk konstruiert. Nach Behebung anfäng-





In Drei Annen Hohne beginnt die Strecke zum Brocken. Der Heizer der 99 7235 hat ordentlich Kohle nachgelegt (2015). Fotos: Dr. Timmermann (2)

licher Mängel haben sich auch die ab 1955 an die Deutsche Reichsbahn gelieferten Neubaudampflok mit fünf gekuppelten Achsen auf der Gebirgsstrecke bewährt. Normalerweise bewältigen die 700 PS starken „Boliden“ hier den gesamten regulären Verkehr. Aufgrund des akuten Mangels an einsatzfähigen Maschinen hat im Sommerfahrplan 2019 jedoch eine Diesellok die Bespannung zweier saisonal angebotener Zugpaare übernommen.

Wie schon im Streckenporträt der Harzquerbahn erwähnt, fahren die meisten Dampfzüge heute in der Relation Wernigerode–Brocken, außerdem gibt es ein Zugpaar zwischen Nordhausen und dem Brocken. Verstärkungszüge setzen in Drei Annen Hohne ein und aus. Um die Reisenden zu motivieren, schon ab Wernigerode, Nordhausen oder auch Quedlinburg die Bahn zu benutzen (und nicht etwa in Schierke die Parkplätze zu verstopfen), gilt für die Tour zum Brocken ab allen Stationen der HSB ein Einheitspreis. Der morgens um halb neun in Quedlinburg abfahrende Triebwagen fährt übrigens bis Eisfelder Talmühle, wo Anschluss an den zum Brocken

fahrenden Dampfzug aus Nordhausen besteht. Mit dieser Verbindung dauert die Fahrt Quedlinburg–Brocken gut fünf Stunden. (Die genauen Zeiten sind auf einen Blick im Fahrplan der Selketalbahn ersichtlich; www.hsb-wr.de.)

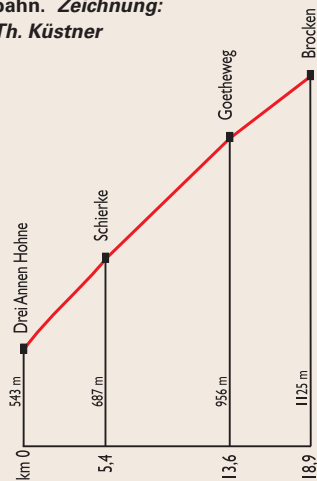
Unsere Beschreibung der Brockenbahn soll an ihrem originären Ausgangspunkt Drei Annen Hohne (km 0,0; 543 m über NN) beginnen. Etwa 400 Meter verläuft die Strecke parallel zur Harzquerbahn, dann schwenkt sie nach rechts ab, kreuzt die Schierker Landstraße und steigt hinter dem Bahnübergang steil an. In engen Bögen windet sich das Gleis durch den dichten Harzwald in die Höhe, Lichtungen geben immer wieder den Blick frei auf das herrliche Panorama des Hochharzes mit seinen mächtigen Granitblöcken. Bei km 3,7 zweigte früher ein Anschlussgleis zum Granitsteinbruch Knapsholz ab. Kurz hinter



15. September 1991: Premierenfahrt. Foto: V. Emersleben

dem Steinbruch überquert die Strecke auf einer 23 Meter hohen steinernen Brücke die Wormke und erreicht danach den auf einer kleinen Ebene gelegenen Bahnhof Schierke (km 5,4; 687 m über NN). Hier haben die Züge etwa zehn bis zwanzig Minuten Aufenthalt, während dessen die Dampflokotiven Wasser fassen. Wer Hochprozentigem nicht abgeneigt ist, kann sich in der Bahnhofsgaststätte einen „Schierker Feuerstein“ genehmigen. Die im holzverschalten Empfangsgebäude untergebrachte

Höhenprofil der Brockenbahn. Zeichnung: Th. Küstner



Gastwirtschaft bietet natürlich auch Solideres zur Stärkung an.

Unmittelbar hinter dem Bahnhof Schierke beginnt die bis zum Brockenplateau durchgehende 33-Promille-Steigung. Gleich nach der Ausfahrt sind auf der linken Seite die markanten Felsnasen der Schnarckerklippen, dahinter der Wurmberg sowie der Kleine und Große Winterberg zu erspähen. Bei km 10,0 erreicht der Schienenstrang in einem engen Linksbogen das Eckerloch. Hier poltert der Zug auf einer Steinbrücke über das Schwarze Schlufthwasser, das sich zumeist als harmloses Rinn-sal, während der Schneeschmelze aber als reißender Bach ins Tal ergießt. Nach einer engen Rechtskurve führt die Strecke im großen Bogen um den 1023 Meter hohen

Königsberg herum. Bei km 13,6 befindet sich der 956 Meter über dem Meeresspiegel gelegene Bahnhof Goetheweg, dessen Empfangsgebäude im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Heute dient die Station wieder als Betriebsbahnhof und hat eine interessante Besonderheit zu bieten: Ein so genanntes Rückdrückgleis ermöglicht hier bedarfsweise Zugkreuzungen. Der vom Brocken kommende Zug fährt in dieses ein, um den bergwärts fahrenden Gegenzug ohne Halt passieren zu lassen. Anschließend drückt der Zug wieder auf das Streckengleis zurück und rollt weiter talwärts. Prinzipiell ist auch das umgekehrte Prozedere möglich, bei dem der bergan fahrende Zug hinter der einzigen Weiche hält, dann rückwärts in das waagrecht liegende Rückdrückgleis ausweicht und von dort Anlauf zur Fortsetzung seiner Bergfahrt nimmt. Nebenbei bemerkt: Auch im Kreuzungsbahnhof Drängetal an der Harzquerbahn gab es früher zusätzlich zum wieder in Betrieb genommenen, durch zwei Rückfallweichen angeschlossenen Ausweichgleis ein solches Rückdrückgleis.

In einer Spirale zum Gipfel

Oberhalb des Bahnhofs Goetheweg führt die Strecke auf einem Steindamm durch das geheimnisumwitterte Brockenmoor. Schließlich beginnt die vielfach als eisenbahntechnisches Meisterwerk gerühmte „Brockenspirale“. Diese windet sich auf knapp drei Kilometern Länge anderthalbmal um die Brockenkuppe herum. Die Vegetation wird immer spärlicher, umso mehr prägen scheinbar wahllos verstreute große Felsbrocken das Landschaftsbild. Hörbar mit der ganzen Kraft ihrer Dampfmaschine kämpft sich die Lokomotive durch die immer enger werdende Schleife zum Brockenplateau empor. Nach seit Schierke halbstündiger Bergfahrt ist die gewaltige Anstrengung geschafft. Unser Zug fährt in den bei km 18,9 und 1125 Meter über dem Meeresspiegel befindlichen Endbahnhof Brocken ein. Der Brockengipfel überragt den höchstgelegenen Bahnhof aller deutschen Adhäsionsbahnen nur um 17 Meter.



LINKS MITTE: Zugkreuzung am 6. März 2016 im Bahnhof Goetheweg.

Der Endbahnhof Brocken liegt 1125 m über Normalnull (Juli 2007). Foto: H. Kobschätzky



Brockenspirale: 99 7235
wird den Gipfel mit ihrem
Zug umrunden (20.1.2019).
Foto: Dr. Timmermann



Großer Besucherandrang Ende 1991: Die Züge zum Brocken fahren in Sandwich-Bespannung.

Das aus Granitstein errichtete Empfangsgebäude mit Gasthaus trotz seit 1923 den extremen Wetterverhältnissen. Im Winter ist es oft von meterhohen Schneemassen bedeckt und mit Eiszapfen behangen. Doch der Räumdienst sorgt dafür, dass der Brockenbahnhof stets gefahrlos betreten werden kann. Die HSB haben auch das Ein- und Aussteigen erleichtert. Im Jahr 2004 wurde der bisher unbefestigte Bahnsteig am Gleis 3 auf die HSB-übliche Höhe von

30 cm gebracht und mit Granitsteinen gepflastert. Im Jahr 2017 folgte die Sanierung des Bahnsteigs am Gleis 1.

Bewundernswert ist die Aufrechterhaltung des Betriebs auf dem Abschnitt Schierke – Brocken auch im Winter. Die HSB trauen sich damit etwas zu, was die frühere NWE und nach ihr die DR aus gutem Grund gescheut haben. Näheres zum Winterdienst können Sie der folgenden Doppelseite entnehmen. □



Auch wenn das Flachland unter einer Hochnebeldecke liegt, kann am Brocken die Sonne scheinen.

Fotos: O. Buhler (2)

Spuren des Winters an einer Wärterbude am Brocken (20.1.2019).

Foto: Dr. Timmermann





199 872 schiebt die Schneefräse 99-09-82 am 1. Februar 2012 zum Brocken hinauf. Foto: P. Gercke

KAMPF GEGEN EIS UND SCHNEE

Am 20. Dezember 1898 gab die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn bekannt, die Aufnahme des Betriebs auf dem Streckenabschnitt Schierke–Brocken sei „mit der Maßgabe gestattet worden, dass in der Zeit vom 16. Oktober bis 30. April stets nur Bedarfszüge verkehren“. An den Weihnachtsfeiertagen sowie am Silvester- und Neujahrstag sollte jeweils ein Sonderzug hinauf zum Brockengipfel dampfen – „sofern die Witterungsverhältnisse es gestatten“.

Der Darstellung von Hans Röper und Josef Högemann zufolge unternahm die NWE nur einmal – eben 1899 – den Versuch, mit einem Zug den verschneiten Brockengipfel zu erreichen. Schneehöhen von gut zwei Metern sind dort ja keine Seltenheit. Ein erfolgreicher Kampf gegen derartige Schneemassen war mit den damaligen Gerätschaften kaum zu führen. Wenn überhaupt, dann nur mit einem Riesenaufgebot an Arbeitskräften.

Jedenfalls gab es zur NWE-Zeit und auch in Reichsbahnregie im Abschnitt Schierke–Brocken in den Wintermonaten keinen re-

gulären Betrieb. Knapp fünf Kilometer über Schierke hinaus bis zum Eckerloch dampften vom 28. Februar bis 3. März 1950 Züge anlässlich der Deutschen Wintersportmeisterschaften. Um den Bedarf für den Sonderverkehr abzudecken, wurden zwei Lokomotiven und einige Wagen von der thüringischen Meterspurbahn Eisfeld–Unterneubrunn (später Schönbrunn) in den Harz beordert. Nach dem Ende der Sportveranstaltung bediente die DR weiterhin die Teilstrecke Drei Annen Hohne–Schierke. In der Folgezeit fuhr hier auch im Winter wieder Züge, ab wann allerdings regulär, sei dahingestellt. Im Kursbuch „Winter 1951/52“ sind (noch) keine Zugfahrten bis Schierke verzeichnet.

Auf der Harzquerbahn und der Selketalbahn herrschte generell ganzjähriger Betrieb. Um ihn im Winter aufrechterhalten zu können, verfügten natürlich schon die NWE und die GHE über Schneeräumgerät. Das älteste bekannte Schneeräumfahrzeug der NWE ist der um 1930 aus einem offenen Güterwagen umgebaute Schneepflug NWE 06. Die

DR setzte ihn bis 1978 ein. Das Fahrzeug- und Entwicklungswerk (FEW) Blankenburg fertigte 1979 auf Basis eines Güterzuggepäckwagens die Schneeschleuder LSF 071, die die Reichsbahn 1980 in Betrieb nahm. Etwa gleichzeitig baute die Werkstatt in Wernigerode Westerntor zwei ehemalige NWE-Güterwagen in die Schneepflüge SPS 071 und 072 um. Schließlich fertigte das Raw Meiningen 1991 die Neubau-Schneepflüge SPO 073 und 074. Die Betriebsnummern der genannten Fahrzeuge seien hier außen gelassen, zumal sie wechselten.

Den von der NWE übernommenen Schneepflug musterte die DR 1986 aus. Die vier anderen Schneepflüge und die Schneeschleuder gelangten in den Bestand der HSB und sind auch heute noch vorhanden. Jedoch setzen die HSB nur noch die 2006 von der Schweizer Firma Zaugg gelieferte Schneefräse 99-09-82 ein. Diese erbringt mit 3800 t pro Stunde die dreifache Räumleistung der Schneeschleuder LSF 071. Zudem ermöglicht der drehbare Aufbau den Räumeeinsatz



**Schneefräse 99-09-82 (geliefert 2006)
beim Einsatz im Bahnhof Schierke am
10. Januar 2010. Foto: O. Haensch**

in beiden Richtungen. Ein 430 kW (585 PS) leistender Dieselmotor treibt hydraulisch die zwei Schneefräscheleudern an. Die Achsen des von einem DR-Schneepflug stammenden Fahrgestells sind antriebslos.

Obwohl die HSB noch mit den von der DR übernommenen Räumfahrzeugen auskommen mussten, wagten sie es schon im Winterfahrplan 1993/94, Züge regulär zum Brocken verkehren zu lassen. Meist klappt es seitdem selbst in strengen Wintern. Freilich: Wenn „Väterchen Frost“ und „Frau Holle“ gnadenlos alle Register ziehen, müssen auch die HSB-Eisenbahner kapitulieren. Dies sollte bedenken, wer die zweifellos im Winter besonders reizvolle Bahnreise zum Brocken ins Auge fasst. „Extreme Witterungsbedingungen können besonders im Abschnitt Schierke–Brocken Zugausfälle verursachen“, lautet ein Vermerk in der Fahrplantabelle. Es empfiehlt sich also unbedingt, den Wetterbericht zu Rate zu ziehen und beispielsweise per Internet (www.hsb-wr.de) die aktuelle Lage bei der Bahn zu sondieren.

Eine Diesellok der Baureihe 199.8 mit einem zum Schneepflug umgebauten NWE-Güterwagen und der Schneeschleuder LSF 071 (19.11.2004).



**199 861 mit einem der zwei Neubau-Schneepflüge von 1991 am Brocken (31.10.1992).
Fotos:
J. Hörstel (2)**



WILDROMANTISCH DURCH DAS SELKETAL

Blühende Wiesen, malerische Teiche, schroffe Felsen, weite Buchen- und Eichenwälder wechseln manchmal abrupt einander ab. In teilweise abenteuerlich anmutender Trassierung führen die Strecken von Quedlinburg nach Harzgerode sowie von Alexisbad nach Hasselfelde durch eine ursprüngliche Landschaft



Am Ortseingang von Harzgerode spiegelt sich die 99 6001 mit ihrem Zug in einem Teich (1.11.2015). Foto: Dr. Timmermann



Der Personenzug aus Quedlinburg mit der 99 7235 wird gleich im Bahnhof Gernrode eintreffen (29. Juni 2018). Foto: G. Gattermann

Der ursprüngliche Ausgangspunkt der Selketalbahn ist Gernrode, seit 2006 ist es Quedlinburg. Den originär zur normalspurigen Nebenbahn nach Frose gehörenden Abschnitt Quedlinburg – Gernrode hatte bis zum 31. Januar 2004 noch DB Regio bedient. Von Frose her war Gernrode bereits seit 28. Juni 2003 nicht mehr per Bahn erreichbar. Infolge eines Stellwerksbrands ruhte auf dem Teilstück Gernrode – Ermsleben der Betrieb, ehe er am 13. Dezember 2003 auch auf dem Abschnitt Ermsleben – Frose endete.

Quedlinburg mit seinen über 1200 denkmalgeschützten Fachwerkhäusern wurde 1994 von der Unesco als Weltkulturerbe eingestuft. Dies gab Bestrebungen Auftrieb, die Schmalspurzüge bis dorthin fahren zu lassen und so auch die Selketalbahn touristisch aufzuwerten. Der erwogene Einbau einer dritten Schiene in den Abschnitt Gernrode – Quedlinburg war aber auf den vorhandenen Betonschwellen nicht realisierbar. Nach Einstellung des Betriebs durch die DB übernahmen die HSB den rund neun Kilometer langen Streckenabschnitt. Die Regierung des Landes Sachsen-Anhalt erklärte sich rasch bereit, den

Umbau auf Meterspur und sonstige Baumaßnahmen mit rund sechs Millionen Euro zu finanzieren.

Offizieller Baustart war am 18. April 2005. Die Arbeiten im HSB-Bahnhof Gernrode umfassten die Ausfädelung der Strecke nach Quedlinburg vom Ende des Hausbahnsteigs, den Bau eines zweiten einseitigen Bahnsteigs für Zugkreuzungen sowie den Umbau von Weichenstraßen und Einbau von Rückfallweichen. Bis Quedlinburg wurde ein völlig neues Streckengleis verlegt. Den bisherigen Kreuzungsbahnhof Bad Suderode wandelte man in einen Haltepunkt um. Der Schmalspurteil des Bahnhofs Quedlin-

burg erhielt drei Gleise (ein Bahnsteiggleis, ein Umfahrungsleis und ein Abstellgleis), zudem einen Wasserkran für die Dampflokomotiven. Zur Eröffnung am 4. März 2006 fuhren zwei Sonderzüge von Gernrode nach Quedlinburg. Am 26. Juni 2006 begann der planmäßige Verkehr.

Begeben wir uns nun gedanklich auf eine Reise ab Quedlinburg. Auf etwa drei Kilometern rollt der Zug parallel zur normalspurigen Strecke nach Thale. Dann schwenkt er in einem Linksbogen nach Süden, passiert den Bedarfshaltepunkt Quedlinburg-Quarmbeck (km 4,9) und erreicht auf der leicht ansteigenden Strecke den Haltepunkt Bad Suderode (km 7,3). Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofs ist eines der schönsten im Harz. Nach einem weiten Linksbogen fährt der Zug ostwärts zum Bahnhof Gernrode (km 9,0). Mit 204 Metern über Normalnull ist er originär der niedrigstgelegene Bahnhof der Selketalbahn, 82 Meter höher gelegen als der neue Ausgangspunkt Quedlinburg. Für die Kilometrierung ab Gernrode ist freilich weiterhin der historische Ausgangspunkt maßgebend.

Zu den Sehenswürdigkeiten im über tausendjährige Städtchen, heute ein Ortsteil von Quedlinburg, gehören neben zahlreichen Baudenkmalern auch Kuriosa: so das weltweit größte Thermometer und der größte Skattisch der Welt. Empfehlenswert ist im Übrigen ein längeres Verweilen im Bahnhof Gernrode mit seinen noch aus der GHE-Zeit erhaltenen Bauten und dem 1885 errichteten Empfangsgebäude des „Staatsbahnhofs“ (siehe nebenstehenden Kastentext). Zum Beispiel bietet es sich an, mit dem morgens um halb neun Quedlinburg verlassenden Triebwagen bis Gernrode zu fahren und zwei Stunden später die Fahrt im Dampfzug nach Alexisbad fortzusetzen.

Vom Bahnhof Gernrode führt die Strecke in weiten Bögen zum Ostergrund, wo sie sich an den Wellbach anschmiegt. Unmittelbar nach dem auf der linken Seite gelegenen Freibad Osterteich passiert der Zug beim Kilometer 1,5 den gleichnamigen Haltepunkt. Ging es bis hierher nur leicht bergauf, so steigt die Strecke nun deutlich an. Sie verläuft entlang des rechtsseitigen Berghangs, wobei der Platz für den Bahnkörper teilweise aus dem Fels herausgebrochen werden musste. Nach Überqueren eines Ausläufers des Heiligen Teiches und Durchfahren eines Buchenmischwalds wird beim Kilometer 5,7 der 381 Meter über



Bad Suderode: Kurzer Stopp für den 187 013 nach Gernrode (2010). Foto: W. Bley

Sehenswertes im und am Bahnhof Gernrode

Nördlich des Schmalspurbahnhofs steht das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des „Staatsbahnhofs“. Es wurde 1885 zusammen mit der an die Strecke Frose – Ballenstedt anschließenden Strecke nach Quedlinburg eröffnet. Gegenüber dem mächtigen, schlossartigen Backsteinbau wirkt das Empfangsgebäude am ersten Schmalspurbahnsteig äußerst bescheiden. Südlich der (seit 2006) zwei HSB-Bahnsteige befindet sich die Einsatzstelle mit dreiständigem Lokschuppen und zweiständigem Triebwagenschuppen.

An den Abstellgleisen im westlichen Bahnhofsbereich steht der ehemalige GHE-Güterschuppen. Er ist das Kernstück des vom Freundeskreis Selketalbahn e.V. eingerichteten Eisenbahnmuseums. Dazu gehören unter anderem auch das kleine Fachwerkhäuschen der ehemaligen Bahnmeisterei und das Fachwerkgebäude der einstigen „Feldschmiede“ für Reparaturen. Das der „Feldschmiede“ benachbarte zweigeschossige Wohnhaus beherbergte einst die Verwaltung der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE).



99 6001 rangiert in Gernrode (28. Februar 2005). Foto: W. Matussek

99 5906 mit Zug nach Alexisbad bei Sternhaus Haferfeld. Der Anstieg zum Kulminationspunkt in Sternhaus Ramberg ist bald geschafft. Foto: W. Bley

MITTE RECHTS: Die 99 7234 rollt bei Drahtzug mit drei Wagen durch das Selketal (1. Mai 1989).

99 7234 ist bei Mägdesprung nach Alexisbad unterwegs (1. Mai 1989). Fotos: A. Dumjahn (2)



Normalnull gelegene Haltepunkt Sternhaus Haferfeld erreicht. Am oberen Ende des Ostergrunds kreuzt die Bahn die Landstraße Gernrode – Sternhaus. Weiter schlängelt sie sich zum „Haltepunkt“ Sternhaus Ramberg (km 6,9) hinauf. Da es noch ein bei Sonderfahrten genutztes Kreuzungsgleis gibt, ist die Station betrieblich gesehen ein Bahnhof. Hier befindet sich in 413 Metern über Normalnull der Scheitelpunkt des Streckenabschnitts Gernrode – Alexisbad. Sternhaus Ramberg liegt auf einer von prächtigem Buchenwald bewachsenen Höhe, die zum Ramberg-Massiv gehört.

Im nun folgenden etwa drei Kilometer langen Gefälle begleiten laut vernehmliche Bremsgeräusche die Dampfzugfahrt. Auf 25 Metern Länge fällt die Strecke um einen Meter oder anders ausgedrückt: Mit jedem zurückgelegten Kilometer verliert der Zug 40 Meter an Höhe. Mit einer Neigung von 1 : 25 (40 Promille) ist dieser Abschnitt der steilste im gesamten Netz der Harzer

Schmalspurbahnen. Hin und wieder von Wiesen aufgelockerter Wald säumt die Strecke, kurz vor dem Ende des Gefälles ist links hoch oben auf dem Berg die Ruine der Heinrichsburg zu sehen.

Nach Umfahren der Bergkuppe quert der Zug zweimal die Bundesstraße 185 und erreicht bei Kilometer 10,2 den mit einem schmucken Fachwerk-Empfangsgebäude ausgestatteten Bahnhof Mägdesprung (295 m über NN). Erst ab hier verläuft die Bahn im namensgebenden Selketal. Auf der linken Seite fließt neben der B185 die Selke, rechts steigen bewaldete Berghänge und schroffe Felswände an. An einigen sehr engen Stellen des Tales schufen die Erbauer der Bahnlinie mühsam Felsdurchbrüche, die man in den 1980er Jahren wegen des geplanten Einsatzes von Dieselloks der Baureihe 199.8 (und wegen des geplanten Rollwagenverkehrs) verbreitern musste. Nachdem sich das Tal etwas weitet, folgt bei Kilometer 11,7 der nur selten als solcher genutzte Bedarfshal-

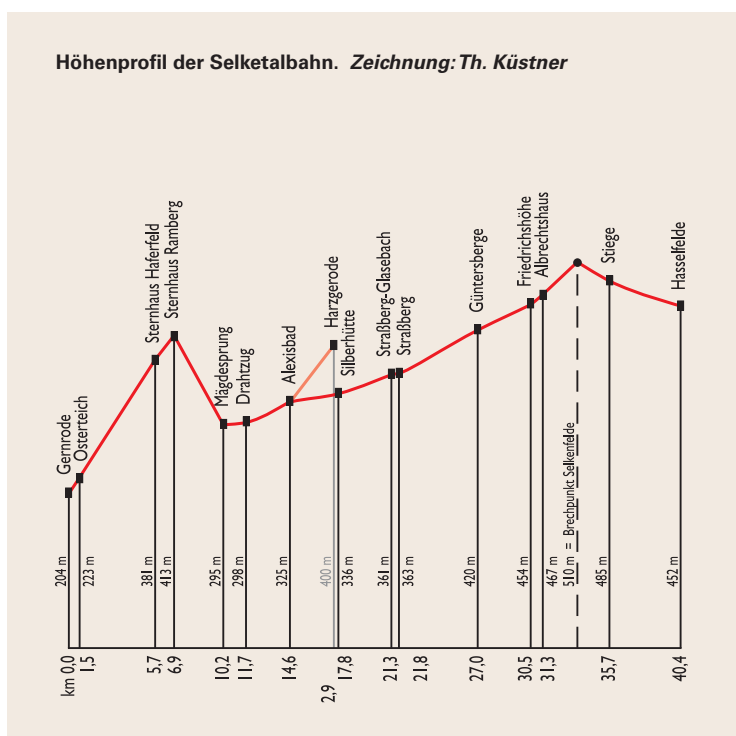
tepunkt Drahtzug. Der Stationsname erinnert an eine frühere Drahtzieherei. Kurz vor dem Haltepunkt weist ein Wohnhaus mit dem Namen Stahlhammer auf den ehemals hier betriebenen Erzbergbau hin. Weiter geht es wieder bergauf, in engen Gleisbögen mit nur 60 m Radius durch die Felsdurchbrüche am Selkewasserfall (km 12,5) und am Klosterkopf. Auf einer kurzen Brücke an der Klostermühle überquert die Strecke den Friedenstalbach, danach kreuzt sie erneut die B185 und führt entlang einer Stützmauer hart am Rand der Selke zum Bahnhof Alexisbad (km 14,6; 325 m über NN).

Ab Alexisbad zwei Strecken

Nach Gernrode ist der Abzweigbahnhof Alexisbad mit seinen drei Bahnsteiggleisen und einem oft für Baufahrzeuge genutzten Ladegleis die wichtigste Betriebsstelle der Selketalbahn. Dampflokomotiven nehmen hier Wasser. Der vormittägliche Dampfzug



Parallelausfahrt in Alexisbad im April 1981 mit 99 5904 nach Straßberg (links) und 99 6001 nach Harzgerode. Foto: K. Risch



187 011 in Alexisbad (15.10.2017). Foto: U. Steinwasser



Fahrgäste warten im Oktober 1988 am Bahnsteig in Straßberg auf das Eintreffen der Personenzuges nach Hasselfelde, der mit der 99 6001 bespannt ist.

Foto: A. Schmolinske

2006 wurde die Selketalbahn bis Quedlinburg verlängert.
Zeichnung: Th. Küstner



endet in Alexisbad. Wir steigen in einen Triebwagen um und setzen unsere Reise auf dem Streckenast nach Harzgerode fort. Nach kurzer Parallelfahrt zur Strecke nach Stiege poltert er über die erste größere Selkebrücke und schwenkt in ein Seitental ein. Am bewaldeten Berghang entlang, an zwei Stellen nochmals durch dem Felsgestein abgerungene Bögen, steigt der Schienenweg ständig an. Hinter der Kreuzung mit der Bundesstraße 242 weitet sich das Tal, der Luftkurort Harzgerode mit seinem markanten viereckigen Wasserturm kommt in Sicht. Nach Querung der Wallstraße erklimmt der Triebwagen eine letzte kurze Steigung und fährt in den Endbahnhof Harzgerode (400 m über NN) ein, der von Alexisbad aus gezählt am Kilometer 2,9 liegt.

Nach etwa halbstündigem Aufenthalt fährt der Triebwagen zurück nach Alexisbad und von dort weiter über Stiege nach Nordhausen. Wir verweilen aber lieber zweieinhalb Stunden in Alexisbad, stärken uns in einer der zahlreichen Gaststätten des Orts

und fahren dann mit dem nachmittäglichen Dampfzug über Stiege bis zum Endpunkt der Selketalbahn in Hasselfelde.

Die Strecke nach Stiege steigt von Alexisbad her stetig im Selketal an. Auf der in Fahrtrichtung rechten Talseite schmiegt sie sich an nun zunehmend mit Fichten bewachsene Berghänge, links fließt die Selke. Der Zug passiert einige Fabrikgebäude, durchfährt nochmals einen Felseinschnitt und erreicht bei km 17,8 den Bahnhof Silberhütte (336 m über NN). Dessen kleines Empfangsgebäude mit Güterschuppen wird heute als Forstinformationszentrum genutzt, amtlich hat der Bahnstabsname übrigens den

Zusatz „Anhalt“. Von den einst zwei Anschlussgleisen liegt noch das zum ehemaligen Heizkraftwerk Silberhütte; auf Initiative des „Freundeskreises Selketalbahn“ ist es für Sonderfahrten zum Waldhof Silberhütte wieder hergerichtet worden.

Die Strecke führt weiter an Holzlagerplätzen und Sägewerken vorbei. An km 18,3 zweigte früher ein Anschlussgleis zur Fassfabrik Rinkemühle ab, was alte Fotos mit auf Güterwagen gestapelten Holzfässern prägnant dokumentieren. Das Selketal wird hinter Silberhütte breiter und flacher. Beidseits des Schienenstrangs tauchen die Häuser des Ortes Straßberg auf, der 1952

aus den Ortsteilen Lindenberg am rechten Hang und Straßberg auf der linken Seite gebildet wurde. Das Schaubergwerk „Grube Glasebach“ erinnert an den im Unterharz einst bedeutsamen Erzbergbau. Um diese Sehenswürdigkeit besser zu erschließen, schufen die HSB 1994 den Haltepunkt Straßberg-Glasebach. Mitten durch den Ort, dicht an der Straße und der Selke entlang, rollt der Zug zum nur 500 Meter vom neuen Haltepunkt entfernten Bahnhof Straßberg (km 21,8; 363 m über NN). Gut einen Kilometer weiter wechselt die Strecke auf einer Blechträgerbrücke über die Selke von der rechten auf die linke Talseite. Kurz vor der Brücke (bei km 22,9) zweigte das bis 1974 bediente Anschlussgleis zur Flussspatgrube „Herzogschacht“ ab.

Im breiten Selketal, durch Wiesen und Weideland, geht es nach Güntersberge (km 27,0; 420 m über NN). Von den Anlagen des ehemaligen Bahnhofs und heutigen Haltepunkts ist nur noch das Empfangsgebäude übrig geblieben. Ab Güntersberge verläuft die Trasse idyllisch am Ufer des rechterhand gelegenen Selke-Stauteiches „Bergsee“, dann führt sie im nun wieder schmalen Tal am walddreichen Berg hang hinauf zum Bahnhof Friedrichshöhe (km 30,5; 454 m über NN).

Die letzte Station im Selketal ist der 800 Meter weiter gelegene Haltepunkt Albrechtshaus. Von hier steigt die Strecke zum 510 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Brechpunkt Selkenfelde; auf



99 7241 dampft am Bergsee in Güntersberge vorbei. Foto: D. Lindenblatt



187 016 am zugefrorenen Bergsee in Güntersberge (22.2.2006). Foto: U. Clees



187 013 rollt durch Straßberg (2015). Foto: Dr. Timmermann

Streckendaten der Selketalbahn

Streckenlänge	
Quedlinburg–Gernrode	8,95 km
Gernrode–Alexisbad–Hasselfelde	40,38 km
Alexisbad–Harzgerode	2,90 km
Stiege–Eisfelder Talmühle	8,95 km
größte Steigung	1 : 25
(zwischen Mägdesprung und Sternhaus Ramberg)	
niedrigster Punkt	
originär Bahnhof Gernrode	204 m über NN
neu Bahnhof Quedlinburg	122 m über NN
höchster Punkt	
beim Hp Birkenmoor	532 m über NN
(Hp Birkenmoor laut DR-Kursbuch 520 m über NN)	
kleinster Radius	60 m
(Felsdurchbrüche bei Drahtzug)	
Strecken höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Anzahl der Bahnhöfe (inkl. Betriebsbf Unterberg)	13
Anzahl der Haltepunkte	9



Hochbetrieb in Eisfelder Talmühle im Mai 1985: 99 6001 mit Zug nach Alexisbad, 99 7232 mit Güterzug nach Stiege und rechts Personenzug aus Wernigerode.

Foto: O. Buhler

VERKNÜPFENDE LINIE EISFELDER TALMÜHLE – STIEGE

Historisch betrachtet ist Hasselfelde die Endstation der 1892 bis dorthin verlängerten Selketalbahn. Wichtiger für die Wirtschaft des Harzstädtchens war indes die 1905 mittels der Strecke Stiege–Eisfelder Talmühle geschaffene Bahnanbindung an Nordhausen. Aufgrund der Gleisdemontage im Selketal ließ sich Hasselfelde von 1946 bis 1983 nur von Nordhausen her mit dem Zug erreichen. Ergo betrieb die Deutsche

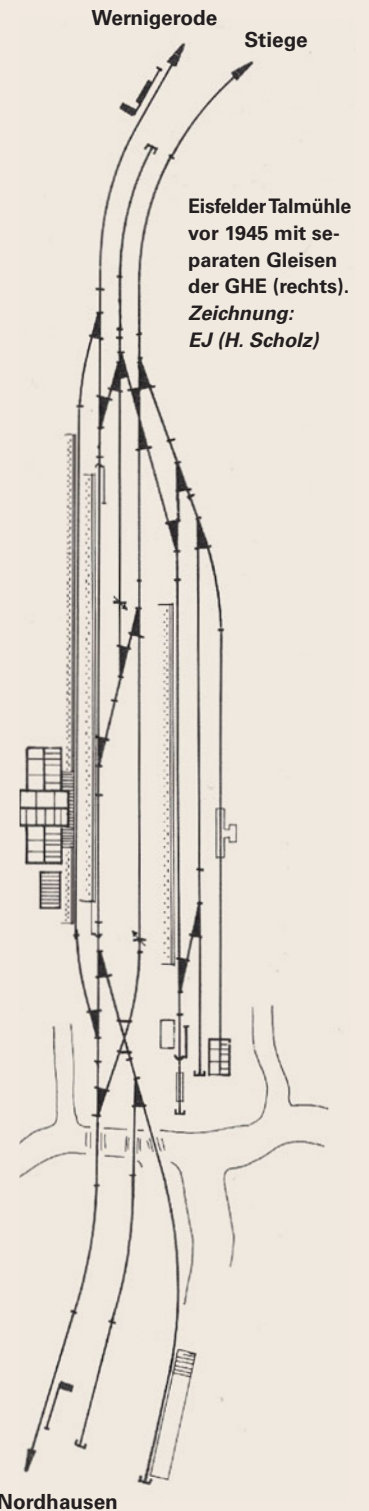
Reichsbahn die Strecke Eisfelder Talmühle–Hasselfelde als Zweiglinie der Harzquerbahn. Als solche erschien sie im DR-Kursbuch auch nach der im Juni 1984 erfolgten Aufnahme des regulären Personenverkehrs im 1983 wiederhergestellten Streckenabschnitt Stiege–Straßberg.

Die HSB führen alle Züge im Abschnitt Eisfelder Talmühle–Stiege in der Fahrplantabelle „Selketalbahn“ auf. Derzeit sind es täglich fünf Zugpaare, davon eines mit Dampflok bespannt (Stand Sommerfahrplan 2019). Triebwagen verbinden Nordhausen mit Hasselfelde, dieseln aber zum Beispiel auch von Nordhausen bis Quedlinburg und von Harzgerode nach Nordhausen. Der Dampfzug fährt von Hasselfelde nach Eisfelder Talmühle (an 16.44 Uhr) und von dort (ab 17.02 Uhr) nach Quedlinburg (an 19.27 Uhr).

Unternehmen wir unsere Tour auf der verknüpfenden Linie mit einem Triebwagen von Eisfelder Talmühle aus. Vormittags haben wir die Wahl, dort um halb zehn oder kurz nach elf Uhr abzufahren. Kilometriert ist die Strecke übrigens ab Stiege, der Bahnhof Eisfelder Talmühle liegt



Eisfelder Talmühle: Parallelausfahrt nach Stiege (links) und Wernigerode (2010). Foto: R. Kollig



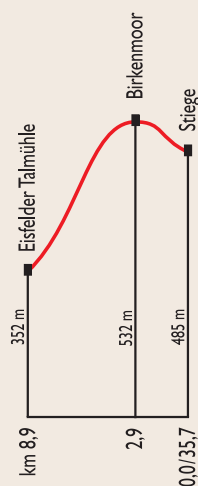


99 7234 und 99 7233 mit Güterzug nach Silberhütte unterhalb von Birkenmoor (26.10.1989). Foto: K. Koschinski

also bei Kilometer 8,9. Zunächst fährt der Triebwagen einige hundert Meter neben der Harzquerbahn her. Dann überquert er auf einer Blechträgerbrücke die Bere und passiert bei Kilometer 6,8 den Betriebsbahnhof Unterberg (die Anschlussstelle zum dortigen Hartsteinwerk). In engen Gleisbögen brummt der VT weiter steil bergan, entgegengesetzt zur Fließrichtung der die Bahn begleitenden Bere. Die Strecke führt abwechselnd an Felsen, Wäldern und Wiesen vorbei und erreicht in Steigungen von maximal 1:27 (37 Promille) oberhalb des Beretals am Haltepunkt Birkenmoor (km 2,9) ihren höchsten Punkt. Dieser liegt 532 Meter über Normalnull und damit 180 Meter höher als der Bahnhof Eisfelder Talmühle.

Nach Verlassen des Mischwalds um Birkenmoor rollt der Zug auf einer großen Hochebene weiter zum Bahnhof Stiege (485 m über NN), wo sich unsere Route mit der rechts einmündenden Selketalbahn von Gernrode–Alexisbad her vereint. Das sanierte holzverschaltete Empfangsgebäude ist stattlich, die Gleisanlagen des Bahnhofs Stiege sind

großzügig bemessen. Seit 1983/84 hat er drei Bahnsteiggleise. Nach „Kopfmachen“ am Bahnsteig setzt unser Triebwagen seine Tour nach Quedlinburg fort. Die berühmte Wendeschleife in Stiege befährt planmäßig derzeit nur der vormittags von Quedlinburg nach Eisfelder Talmühle verkehrende Triebwagen, ansonsten nutzen Sonderzüge die Schleife.



Höhenprofil der Strecke Eisfelder Talmühle–Stiege. Zeichnung: Th. Küstner

Der Haltepunkt Birkenmoor im August 2000. Foto: St. Pfütze





der Hochfläche tritt sie ins Einzugsgebiet der Hassel ein. Von links nähert sich der Schienenstrang aus Eisfelder Talmühle, rechts weitet sich die Hassel zum Oberen Teich. Hier erreicht der Zug den Abzweigbahnhof Stiege (km 35,7; 485 m über NN). Im westlichen Bahnhofsbereich befindet sich die 1984 gebaute Wendeschleife, die von (Quedlinburg –) Alexisbad her direkte Zugfahrten nach Eisfelder Talmühle (– Nordhausen) ohne Kopfmachen in Stiege ermöglicht, dies natürlich auch in der Gegenrichtung.

Unser Dampfzug nach Hasselfelde schlängelt sich zunächst ein Stück bergan über die Hochebene, rollt dann im leichten Gefälle dahin und fährt hinter einer Linkskurve in den Bahnhof Hasselfelde (452 m über NN) ein. Das holzverschaltete Empfangsgebäude des 40,4 Kilometer von Gernrode entfernten Endpunkts der Selketalbahn fällt durch seinen eigenwilligen Baustil mit zwei Giebeldächern auf, die durch ein rechtwinklig dazu angeordnetes Giebeldach miteinander verbunden sind. In der ehemaligen Einsatzstelle mit einständigem Lokschuppen hat die zur

Interessengemeinschaft „Harzer Schmalspurbahnen e.V.“ gehörende Arbeitsgruppe „Historischer Lokschuppen Hasselfelde“ ein Eisenbahnmuseum eingerichtet. Die um vier Uhr nachmittags mit unserem Zug angekommene 99 6001 kuppelt ab, fährt an den Wasserkran und setzt sich dann ans andere Ende des Zuges, der nach nur zehnminütigem Aufenthalt Hasselfelde mit Ziel Eisfelder Talmühle verlässt. Von dort dampft er nach rund zwanzigminütigem Verweilen zurück bis Quedlinburg, wo er abends um halb acht eintrifft. □

Kraftvoll beschleunigt die 99 6001 in Stiege ihren Zug nach Hasselfelde (23. Februar 1990).

RECHTS AUSSEN:
Die 99 6001 ist am 1. August 1999 im Endbahnhof Hasselfelde angekommen. Fotos: St. Pfütze (2)



UNTER DAMPF

Die praktische Freizeitjacke
für alle Dampflokomotiv-Fans

120 Jahre
Brockenbahn



amdocs release on mygully.com

Rücken



Front



- Zum 120jährigen Jubiläum der Brockenbahn
- Mit Brockenbahn-Motiv des Künstlers Tilman Mohr
- Gefütterte Kapuze mit integrierten Kopfhörerschlaufen, Kängurutaschen, Reißverschluss, Rippstrickbündchen
- Exklusiv von The Bradford Exchange

120 Jahre Stolz und Tradition – Dampf-Romantik als Hoodie

Mit ihren Fahrten auf dem Harzer Schmalspurnetz begeistert die Brockenbahn bereits seit 120 Jahren Dampflokomotivfreunde aus aller Welt. Zu Ehren dieses Jubiläums erscheint jetzt exklusiv die Freizeitjacke „Unter Dampf“.

Die Freizeitjacke mit gefütterter Kapuze bietet eine herrlich weiche Gewebe-Qualität und ist nach dem strengen „STANDARD 100 by OEKO-TEX®“-Prüfverfahren auf Schadstofffreiheit und Verträglichkeit zertifiziert. Ein Motiv des Künstlers Tilman Mohr mit einer dampfenden Brockenlok ziert die Rückenpartie. Vervollständigt wird das Design durch einen dezenten Logo-Print auf der Vorderseite. Die rechte Kängurutasche hat eine Öffnung für Kopfhörerkabel. Einen guten Abschluss bieten die Rippstrickbündchen am Ärmel und an der Hüfte. Material: Voluminöses Qualitätsgewebe aus 80% gekämmter Baumwolle und 20% Polyester. Die Jacke erscheint ausschließlich bei The Bradford Exchange. **Zeigen Sie Ihre Begeisterung für echte Dampf-Romantik und reservieren Sie am besten noch heute Ihr Exemplar „Unter Dampf“!**



Größe (cm)	M	L	XL	XXL	XXXL
A	58,7	61,7	65,7	69,7	73,7
B	71,5	71,7	74	77,2	80,4
C	64,1	65	66,6	68,2	69,8

Produkt-Nr.: 422-MON01

Produktpreis: € 99,90
(zahlbar auch in 2 Monats-
raten zu je € 49,95)
zzgl. € 8,95 Versand

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 86134
Mit 30-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:

Antworten Sie bis zum **24. Juni 2019**

☐ **Ja**, ich reserviere die Freizeitjacke „Unter Dampf“
in der Größe: _____

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

- ☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in zwei bequemen Monatsraten

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

X
Unterschrift

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.de/datenschutz. Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **47110**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: **060 74 / 916 916**

Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar



„Bettgestellwagen“ mit Holzfässern. Foto: P. Schröder/Slg. Kurbjuweit

BIS ZUR „WENDE“

REICHLICH FRACHT

Der Güterverkehr spielte auf der Selketalbahn schon bei der Eröffnung eine bedeutende Rolle, auf der Harzquerbahn hingegen waren die Frachtmengen zunächst bescheiden. Nach der Errichtung von Privatgleisanschlüssen stiegen sie deutlich an

Die Selketalbahn diente von Anfang hauptsächlich dem Gütertransport. Vor allem Industriebetriebe im Raum Harzgerode, Erzgruben und eine Schmelzgrube bei Silberhütte, Flusspatgruben bei Lindenberg (ab 1952: Straßberg) sowie die Holzindustrie sorgten für erhebliches Frachtaufkommen. Zu wünschen übrig ließ es im Abschnitt Lindenberg – Hasselfelde. Nach der 1905 erfolgten

Anbindung an die Harzquerbahn mittels der Teilstrecke Stiege – Eislefelder Talmühle konnte die GHE auch auf Nordhausen ausgerichtete Betriebe in Hasselfelde und Stiege als Güterkunden gewinnen.

Für den Bau der Harzquerbahn hatten sich ebenfalls Interessenvertreter der örtlichen Industrie eingesetzt. Die wichtigere Rolle spielte auf ihr aber stets der Personenverkehr, insbesondere schon der in den ersten Betriebsjahren boomende Ausflugsverkehr zum mit einer Zweiglinie erschlos-





99 5906 mit Güterzug von Straßberg
nach Gernrode in Alexisbad, aufgenom-
men am 6. Mai 1967. Foto: H. Müller



Flachwagen mit gebündelten Aluminiummasseln für Harzgerode (1984).
GANZ OBEN: 99 5903 mit hochgestapelten Holzkisten. Foto: S. Gattermann

Harzgerode: 99 6102 mit einem Wagen mit Betonfertigteilen (1985).
GANZ OBEN: Anschluss der Rinkemühle bei Silberhütte (1979).

senen Brocken. Der Güterverkehr war zu nächst bescheiden, obwohl auf den relativ flachen Streckenabschnitten ab Nordhausen und im Bereich Wernigerode von Beginn an Rollböcke den Transport normalspuriger Güterwaggons ermöglichten. Doch nach 1900 verlagerten viele Unternehmen ihre Transporte auf den Schienenweg. Im Abschnitt Nordhausen – Ilfeld und im Wernigeroder Stadtgebiet entstanden zahlreiche Privatgleisanschlüsse.

Mit aufgebockten Normalspurgüterwagen wurde auch die für den Versand von Steinquadern eingerichtete Ladestelle des Granitwerks beim Bahnhof Steinerne Renne bedient. Möglicherweise nur mit Schmalspurgüterwagen beförderte man die etwas weiter südlich im Thumkühltal verladenen, zum Teil für den Eigenbedarf der NWE bestimmten Schottersteine. Den auf einem Höhenrücken oberhalb des Thumkühltals gebrochenen Granit transportierte eine elektrisch betriebene Schmalspurbahn zu den Bergstationen zweier Standseilbahnen (sog. nannter Bremsberge), die das Gestein dem Schotterwerk und dem Granitwerk zuführten. Massiver Konkurrenzdruck und nachlassende Qualität der Gesteinsqua-

der zwangen die „Schotter- und Granitwerke Steinerne Renne“ bereits 1910 zur Aufgabe. Daraufhin wurden alle Betriebs-einrichtungen an den Steinbrüchen samt der Materialbahn abgebaut. 1919 lebte die Produktion im Granitwerk in neuer Regie wieder auf; dort wurde noch bis Mitte der 1930er Jahre Gestein verarbeitet, zuletzt Marmor aus Griechenland, Frankreich und Schweden.

Bis 1915 baute man auch am Königsberg, einem Vorgipfel des Brockens, Granitstein ab. Die Ladestelle an der Brockenbahn befand sich etwa zweieinhalb Kilometer unterhalb des Bahnhofs Goetheweg. Sogar noch bis hinein in die 1990er Jahre blieb der Steinbruch Knaupsholz in Betrieb, dessen bei Kilometer 3,5 (also unterhalb von Schierke) gelegener Gleisanschluss an der Brockenbahn wurde jedoch 1963 stillgelegt, spätestens damals auch die vom Steinbruch dorthin führende Feldbahn.

Die mehr oder minder bearbeiteten Granitblöcke mussten in Schmalspurgüterwagen verladen werden, denn auf der Brockenbahn sowie im steigungsreichen Abschnitt der Harzquerbahn zwischen Ilfeld und Steinerne Renne durften keine Rollböcke eingesetzt werden. Dies betraf insbesondere

re auch den noch zur Reichsbahnzeit für den Güterverkehr bedeutsamen Bahnhof Benneckenstein mit mehreren Lade- und Anschlussgleisen. Um die Beförderung normalspuriger Güterwagen auf der gesamten Harzquerbahn zu ermöglichen, erweiterte die DR dort wo nötig das Lichtraumprofil und beschaffte 43 in den Jahren 1962 und 1963 vom Raw Jena gelieferte Rollwagen. Daraufhin konnte das zeit- und personal-aufwändige Umladen in Nordhausen und Wernigerode entfallen. Hinzu kamen ab 1973 weitere 40 Rollwagen von der ehemaligen Spreewaldbahn und der stillgelegten Strecke Eisfeld – Schönbrunn. Weil diese Fahrzeuge Druckluftbremsen besaßen, erhielten einige Lokomotiven und Güterzug-gepäckwagen zusätzlich zur auf den Harzer Schmalspurbahnen noch üblichen Saugluftbremse eine Druckluftbremse.

Schmalspurgüterwagen im Selketal

Auf der Selketalbahn und der sie mit der Harzquerbahn verbindenden Strecke von Stiege nach Eisfelder Talmühle wurden Güter ausschließlich mit Schmalspurwagen transportiert. Im Gemeinschaftsbahnhof Eisfelder Talmühle fand ein reger Wagen-



Wendeschleife Stiege: Ab 1984 wurden die Holzfässer der Rinkemühle in Normalspurwagen transportiert (Juli 1987). *Fotos: G. Gattermann (5)*

austausch zwischen GHE und NWE statt. Den Betrieb auf der Strecke Eisfelder Tal-mühle – Hasselfelde übernahm im April 1946 die zunächst noch fortbestehende NWE. Ausgenommen auch die erst während des Zweiten Weltkriegs gebaute Anschlussbahn zur Flussspatgrube „Herzogschacht“ und das GHE-Streckenstück vom Abzweig dieser Anschlussbahn bis zum Bahnhof Lindenberg, wurden die Gleisanlagen der GHE auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) ab April 1946 demontiert. Doch kaum war die Demontage abgeschlossen, entschied sich die Wirtschaftsabteilung der SMAD für den Wiederaufbau der Selketalbahn von Lindenberg (Straßberg) bis Gernrode. Den Ausschlag für den Sinneswandel der Besatzungsmacht gab wohl die Erkenntnis, dass ein zuverlässiger Abtransport des für die Rüstungsindustrie der Sowjetunion wichtigen Flussspats besonders im Winter nur per Bahn möglich war.

Am 8. März 1949 rollte erstmals wieder ein Güterzug von der Flussspatgrube bis Gernrode. Der öffentliche Verkehr begann rund zwei Monate später, im Juli 1950 auch erneut auf der Zweigstrecke Alexisbad – Harzgerode. Im Personenverkehr prägten

Berufspendler und Schüler das Geschehen. In den 1960er Jahre gewann die Selketalbahn an touristischer Bedeutung, doch ihr Lebenselixier blieb der Gütertransport. Meist verkehrten die Züge als GmP, wobei häufig die Güterwagen überwogen. In Niederbord-, Hochbord- und Rungenwagen gelangten Aluminiummasseln (kleine Aluminiumbarren) nach Harzgerode. Dort wurden sie in Lkw umgeladen, denn der sie weiterverarbeitende VEB Druckguß- und Kolbenwerk Harzgerode hatte keinen Gleisanschluss. Die zum VEB Vereinigte Holzwerke Silberhütte gehörende Rinkemühle verschickte in „Bettgestellwagen“ hochgestapelte Fässer. Auf Drehschemelwagen verbargen sich unter Planen eben-

falls von der Rinkemühle versandte Sperrholzplatten. Flussspat vom Herzogschacht bei Straßberg (vormals Lindenberg) wurde in Hochbordwagen befördert. Gedeckte Güterwagen dienten dem Transport von vielerlei Kleingut, darunter Produkte des VEB Pyrotechnik Silberhütte.

Lückenschluss Straßberg – Stiege

Ab Mitte der 1960er Jahre gingen die Beförderungsleistungen zurück. Außerdem mangelte es an Arbeitskräften und Material für die Unterhaltung der Infrastruktur. 1966 beschloss die DR, die Selketalbahn bis 1974 stillzulegen, der Rat des Bezirks Halle und der Kreis Quedlinburg



Transport mit Plane: Sperrholzplatten auf Drehschemelwagen (Gernrode, 1981).

GÜTERVERKEHR

stimmten diesem Beschluss zu. Damit schien das Schicksal der Bahn besiegelt. Doch der Ausbau der Straßen im Unterharz kam nur schleppend voran und dem VEB Kraftverkehr Ballenstedt fehlten die zusätzlich benötigten Busse und Lkw. Allein der Herzogschacht verlud im Jahr 1972 pro Tag rund 200 Tonnen Flussspat. Ergo wurde die Stilllegung obsolet.

Am 5. September 1972 entschied das Ministerium für Verkehrswesen, die Schmalspurbahnen im Harz insgesamt als technisches Denkmal zu erhalten und die Strecke Straßberg – Stiege wieder aufzubauen. Mangels Baukapazitäten lag das Projekt jedoch in den Folgejahren „auf Eis“. Anfang der 1980er Jahre erlangte es plötzlich Priorität. Wegen der Energiekrise in der DDR wurden Gütertransporte massiv von der Straße auf die Schiene verlagert. Den Ausschlag für die Reaktivierung der Strecke gab der Bau eines braunkohlegefeuerten Heizkraftwerks in Silberhütte zur Versorgung der dortigen Industrie. Die vom Kraftwerk benötigte Kohlenmenge, in den Wintermonaten täglich 180 Tonnen, ließ sich rationell nur im Rollwagenverkehr transportieren.

Im Frühjahr 1981 begannen die Vorarbeiten an der Trasse, am 29. Oktober 1983



Mit zwei handgebremsten Zwischenwagen rangiert die 99 6101 in Wernigerode (1972).
GANZ OBEN: Rollbockzug mit Zwischenwagen und Bremser. Fotos: H. Weber/Archiv EJ (2)



Wernigerode-Hasserode: 99 7231 in der Schokoladenfabrik Argenta (Juni 1989). Foto: R. Heym

wurde das letzte Schienenstück verlegt. Am 12. Februar 1984 fuhr der erste Rollwagenzug von Nordhausen bis Silberhütte. Die in Stiege gebaute etwa 400 Meter lange Wendeschleife ermöglichte den Zuglauf ohne Umsetzen der Lok in Stiege, die Erweiterung des Lichtraumprofils auch im Abschnitt hinter Silberhütte den Rollwagenverkehr bis Alexisbad.

Auf der Strecke Gernrode – Alexisbad – Harzgerode vergrößerte man das Lichtraumprofil zwar ausreichend für den Einsatz von Lokomotiven der Baureihe 99.72 (und schließlich auch der Dieselloks der Baureihe 199.8, vulgo „Harzkamele“), nicht aber für den normalspuriger Güterwagons auf Rollwagen. So blieb es dort beim Güterverkehr mit Schmalspurwagen und

dem aufwändigen Umladen in Gernrode. Nur der Streckenast Alexisbad – Harzgerode wurde Ende der 1980er Jahre noch für den Rollwagenbetrieb ertüchtigt. Am 4. Januar 1990 erreichte von Nordhausen aus erstmals ein Rollwagenzug Harzgerode. Es mag noch zu einigen weiteren Fahrten mit Rollwagen dorthin gekommen sein. Jedenfalls stellte die DR den Güterverkehr zwischen Gernrode und Harzgerode offiziell am 1. April 1990 ein, ergo ihren letzten Verkehr mit Schmalspurgüterwagen. Den allerletzten Güterzug beförderte dort am Folgetag die 99 7242.

Rasches Ende nach 1989

Nicht viel länger währte der Güterverkehr von Nordhausen nach Hasselfelde und Silberhütte sowie auf der Harzquerbahn. Der politischen „Wende“ im Herbst 1989 folgte bekanntlich rasant die „Abwicklung“ zahlreicher Industriebetriebe in der ehemaligen DDR und die noch vor dem Ableben der DDR einsetzende Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße.

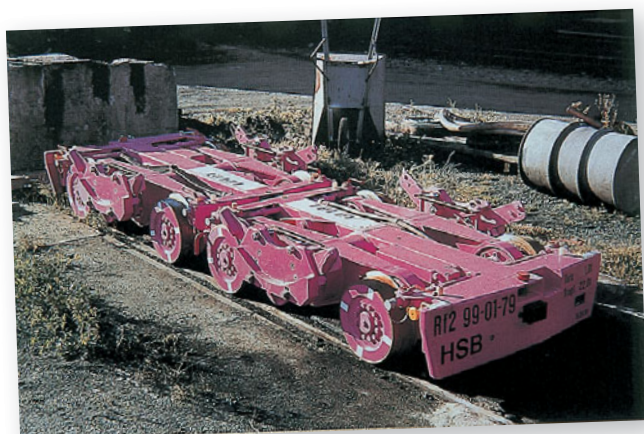
1989 war auf den Schmalspurbahnen im Harz „die Welt noch in Ordnung“. Ent-



Anschluss Sägewerk Niewerth in Wernigerode-Hasserode (1.12.1989). Foto: K. Koschinski



In der Papierfabrik Ilfeld holt die 99 7231 am 25. März 1989 zwei gedeckte Güterwagen ab. Foto: R. Heym



Die 1998 beschafften druckluftgebremsten Rollböcke nach System Vevey eignen sich auch für Drehgestellwagen. Foto: D. Höltege

Rollwagenbetrieb: In Benneckenstein wird im April 1990 Kohle aus dem offenen Güterwagen in einen Lkw umgeladen. ♦ 99 7233 rangiert am 1. Mai 1989 in Stiege mit O-Wagen. ♦ Die Kohlezüge zum Heizkraftwerk in Silberhütte erforderten die Bespannung mit zwei Loks (bei Birkenmoor, 1989). Fotos: J. Hörstel, U. Steinwasser und K. Koschinski



199 874 mit Schüttgutwagen auf Rollböcken nach System Vevey, im Bild festgehalten bei Ilfeld (4. September 2015). Foto: R. Heym





lang der Harzquerbahn wurden zahlreiche Betriebe mit eigenen Anschlussgleisen bedient: Baustoffhandel, Minol-Tankanlagen und VEB Schachtbau in Nordhausen, Papierfabrik Ilfeld, Hartsteinwerk Unterberg (bei Eisfelder Talmühle), Kompressorenwerk, Holzindustrie und Kohlenhandel in Benneckenstein, Schokoladenfabrik, Sägewerk, Kohlenhandel und Papierfabrik in Wernigerode-Hasserode sowie das Sägewerk am Bahnhof Wernigerode Westerntor. Im Bereich Wernigerode kamen immer noch Rollböcke zum Einsatz. Weil diese anders als Rollwagen keine Bremsen hatten, waren in den Rollbockzügen hinter der Lok und wegen der Rangiermanöver gegebenenfalls auch am Zugende mit Rangierpersonal besetzte, handgebremste Zwischenwagen eingereiht. In der Relation Wernigerode – Benneckenstein fuhren Rollwagenzüge.

Mit den Rollwagenzügen von Nordhausen aus wurden auch die an der Selketal-

bahn gelegenen Gleisanschlüsse des Sägewerks und der Kohlenhandlung in Hasselfelde, der Holzwerke Rinkemühle (bei Silberhütte) und des Heizkraftwerks in Silberhütte bedient. Es verkehrten jeweils zwei Güterzugpaare Nordhausen – Hasselfelde und Nordhausen – Silberhütte sowie eines in der Relation Hasselfelde – Silberhütte. Bedarfsweise fielen auch Übergabefahrten von Silberhütte nach Alexisbad an. Den morgendlichen Güterzug N 67092 Nordhausen – Silberhütte beförderten bis Stiege planmäßig zwei Lokomotiven, entweder zwei 99.72 oder eine 99.72 plus vorgespannter 199.8.

Schon im ersten Halbjahr 1990 sank das Frachtaufkommen drastisch. Am 26. Mai 1990 fuhr letztmalig das Güterzugpaar Wernigerode – Benneckenstein. Von Nordhausen aus gab es Anfang 1991 noch regen Güterverkehr nach Ilfeld, Hasselfelde und Silberhütte, doch kam er bis Jahresende fast völlig zum Erliegen. Der Rollbockbe-

trieb in Wernigerode wurde im September 1991 eingestellt. Rollwagenzüge bedienten zunächst weiterhin das Hartsteinwerk Unterberg, mit 199.9 bespannte Züge transportierten von dort aus auch Schotter für die Erneuerung der Brockenstrecke. Nachdem auch die Schotterabfuhr entfallen war, hielt die Einsatzstelle Nordhausen im Jahr 1992 noch eine 199.8 für Bedarfsleistungen nach Hasselfelde und Silberhütte vor.

Um den Güterverkehr wieder zu beleben, beschafften die HSB im Jahr 1998 insgesamt 30 Rollböcke der Bauart Vevey. Diese druckluftgebremsten Fahrzeuge verfügen über eine automatische Hydraulik zum Auf- und Abbocken der regelspurigen Güterwaggons, sie eignen sich auch für Drehgestellwagen. Von 1998 bis vor wenigen Jahren wurden die Vevey-Rollböcke für den Schottertransport vom Hartsteinwerk Unterberg verwendet. Derzeit findet keine Schotterabfuhr auf der Schiene statt. Ob es wieder dazu kommt, ist nicht absehbar. □



Nach der Rückkehr vom Brocken wird die 99 7243 am 26. Oktober 2014 in der Einsatzstelle Wernigerode versorgt. Foto: R. Kollig

VIELFALT

IM SCHMALSPURPARADIES

Nach wie vor setzen die HSB auf den touristisch attraktiven Dampfbetrieb, für den neben den „Brockenloks“ aus den 1950er Jahren auch noch von der NWE beschaffte Maschinen verfügbar sind. Außerdem bestreiten teils hochbetagte, teils recht junge Triebwagen den Personenzugdienst. Diesellokomotiven spielen im regulären Verkehr normalerweise keine Rolle

Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) nahm den Betrieb im Selketal einst mit dreiachsigen Dampflokomotiven (C-Kupplern) auf und beschaffte anlässlich des Baus der Verbindungsstrecke von Stiege nach Eisfelder Talmühle im Jahr 1905 auch vierachsige Gelenklokomotiven der Bauart Mallet (B'B). Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) setzte im Streckendienst auf der Harzquer- und Brockenbahn von Beginn an solche Mallet-Lokomotiven ein. Beide Gesellschaften legten sich neben Dampfloks anderer Bauarten schließlich auch Triebwagen zu.

Im Selketal behalf sich nach dem Zweiten Weltkrieg – nach Abgabe der GHE-Fahrzeuge als Reparationsleistungen an die Sowjetunion – zunächst mit zwei nurbedingt streckentauglichen B-Kupplern der früheren NWE und ab 1953 zwei C1'-Beutelokomotiven französischer Herkunft. Um den prekären Triebfahrzeugmangel zu beseitigen, beschaffte die Deutsche Reichsbahn ab 1954 für die Harzquer- und Brockenbahn 1'E1'-Neubaudampflokomotiven (mit fünf angetriebenen Achsen und zwei Laufachsen). Daraufhin konnten „Mallets“ und die berühmte 1'C1'-Lok 99 6001 von Wernigerode nach Gernrode versetzt werden, um die Selketalbahn zu bedienen. Im Jahr 1988 sollten

von Normalspur auf Meterspur umgebaute Diesellokomotiven eine neue Ära einleiten, doch mit dem Ende der DDR wurde die von der Deutschen Reichsbahn angestrebte Vollverdiebelung obsolet.

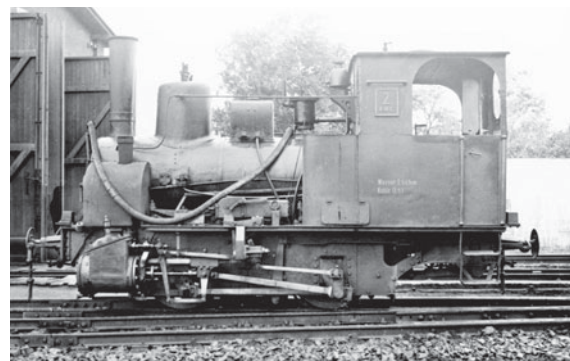
Die seit 1. Februar 1993 auf der Harzquer-, Brocken- und Selketalbahn Regie führende Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) setzt weiter auf die touristisch attraktive Dampfbetriebförderung. Dennoch erwarb die Gesellschaft gebrauchte und neue Triebwagen. Mit ihnen bietet sie auf dem Streckenabschnitt Nordhausen – Ilfeld modernen Schienenpersonennahverkehr an. Zudem setzt die Verkehrsbetriebe Nordhausen GmbH zwischen Nordhausen und Ilfeld Neanderklinik moderne Niederflur-Strassenbahnwagen mit Hybridantrieb ein, die im Nordhäuser Stadtgebiet den Fahrstrom aus der Oberleitung und auf der HSB-Strecke vom Dieselmotor beziehen. Triebwagen der HSB dieseln darüber hinaus auf der gesamten Harzquer- und Selketalbahn, weil sich der alleinige Einsatz von Dampfzügen wegen des zeitweise geringen Fahrgastaufkommens hier nicht rechnet.

Im Folgenden werden hauptsächlich die Lokomotiven und Triebwagen der heute bei den Harzer Schmalspurbahnen vorhandenen Typen vorgestellt. Außerdem weisen wir auf besondere Wagen und Spezialfahrzeuge hin.



Der Rost der 99 6101 ist verschlackt, das Feuerbett wird geputzt (Wernigerode, Juni 1990). Foto: C. Gussmann

Lok 2 der NWE von 1896: Zwei Schwesterloks gelangten als 99 5803 und 5804 noch zur DR.



Dampflokomotiven

Die komplette Fahrzeughistorie der Privat- und Reichsbahnzeit muss der Fachliteratur vorbehalten bleiben. Erinnert sei hier aber auch an sieben nach Übernahme durch die DR noch etliche Jahre im Harz eingesetzte Dampfloks, von denen zwei erst 1957/58 dorthin gekommen waren.



99 5001: bis 1956 in Spremberg im Einsatz. Foto (1964): R. Fell/Eisenbahnstiftung

99 5001

Baujahr	1925
Bauart	B h2
Länge über Puffer	6150 mm
Dienstgewicht	21 t
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h

Im Jahr 1925 lieferte Borsig an die kommunale Spremberger Stadtbahn eine zweiachsige Heißdampflokomotive für den Rollbockverkehr. Nach Einstellung des Betriebs in Spremberg im Jahr 1956 gelangte die dort als Nr. 11 bezeichnete Maschine als 99 5001 in den Bestand der Reichsbahn. Vom RAW Görlitz mit einer Saugluftbremse der Bauart Körting ausgerüstet, kam sie ab 1957 in Nordhausen, später in Wernigerode im Verschub sowie im Rollbockverkehr zu den

Werksanschlüssen zum Einsatz. 1973 wurde die seit 1967 abgestellte Lok an eine französische Museumsbahn verkauft.

99 5201

Baujahr	1938
Bauart	B n2
Länge über Puffer	6720 mm
Dienstgewicht	22,5 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

Für den Güterzugdienst beschaffte die Spremberger Stadtbahn 1938 ihre Lok Nr. 12. Der von O & K gebaute B-Kuppler ähnelte stark der 1925 gelieferten Lok 11, hatte aber Nassdampftriebwerk, war etwas länger und besaß kürzere, vorne abgeschrägte Wasserkästen. Diese nach Übernahme durch die DR und Umzeichnung in 99 5201 ebenfalls mit Körting-Saugluftbremse ausgestattete Maschine versah ab 1958 Rangierdienst in Wernigerode und bediente die Werksanschlüsse im Rollbockbetrieb. Sie wurde 1968 ausgemustert und 1973 zerlegt.

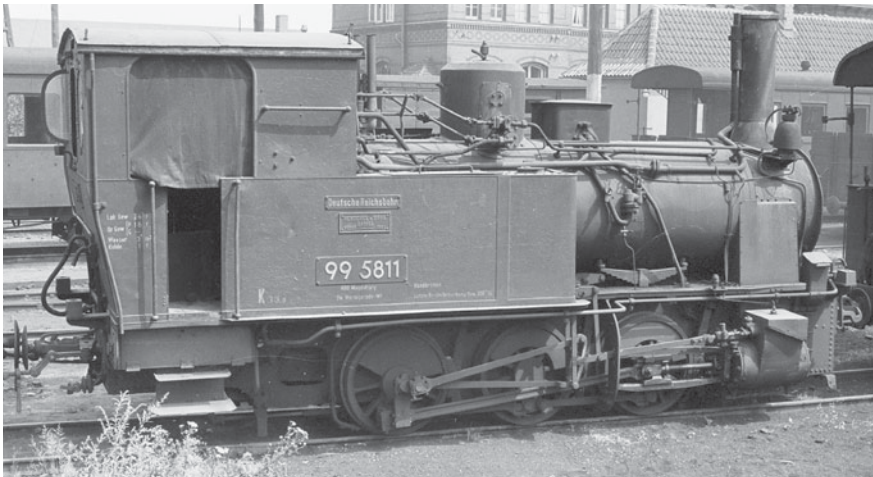


Auch die 99 5201 kam von Spremberg in den Harz (Nordhausen, 1960). Foto: Slg. Heym

99 5803 und 5804

Baujahr	1896
Bauart	B n2
Länge über Puffer	6250 mm
Dienstgewicht	15,2 / 16,5 t ^{*)}
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
^{*)} zweiter Wert für 99 5804	

Für den Streckenbau hatte die NWE 1896 drei von der Mecklenburgischen Waggonfabrik Güstrow gelieferte B-Kuppler beschafft. Nach kurzzeitigem Einsatz im regulären Streckendienst fanden die kleinen Nassdampfloks nur im Rangier- und leichten Übergabedienst Verwendung. Die NWE 2 schied 1936 aus, die anderen zwei Exemplare blieben bis Anfang der 1960er Jahre im Harz aktiv. Die von der DR als 99 5803 übernommene NWE 3 wechselte 1961 noch für kurze Zeit zur sächsischen Schmalspurbahn Reichenbach – Oberheinsdorf. 1966/67 endeten beide Maschinen unter dem Schneidbrenner.



Die 99 5811 war seit 1887 im Selketal eingesetzt (Gernrode, Juli 1964). Foto: H. Müller

99 5811

Baujahr	1887
Bauart	C n2
Länge über Puffer	7800 mm
Dienstgewicht	24 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

Von 1887 bis 1890 lieferte Henschel sechs C-Kuppler mit außenliegender Allan-Steuerung an die GHE. Benannt wurden sie nach Stationen an der Selketalbahn. Fünf Exemplare rollten nach dem Zweiten Weltkrieg in die Sowjetunion. Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1949 nur die Lok „Gernrode“, eine der drei zunächst auf dem 1887 eröffneten Streckenabschnitt Gernrode–Mägdesprung eingesetzten Maschinen. Im Jahr 1956 erhielt die als 99 5811 eingereihte Maschine einen neuen Kessel. Sie dampfte bis 1964 als älteste Schmalspurlok der DR auf der Selketalbahn. 1967 wurde sie im RAW Görlitz zerlegt.

99 6011 und 6012

Baujahre	1922 und 1924
Bauart	(1'B)'B1' h4v
Länge über Puffer	10 350 mm
Dienstgewicht	53 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

Für die Beförderung der immer schwerer gewordenen Züge speziell zum Brocken ließ die NWE 1922 und 1924 bei Borsig je eine Mallet-Lokomotive der Achsanordnung (1'B)'B' bauen. Außer der Hardy-Saugluftbremse waren die NWE-Loks Nr. 51 und 52 mit Riggenbach-Gegendruckbremse ausgerüstet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm sie als 99 6011 und 6012. Nach Verfügbarkeit der 1'E1'-Neubauloks wurden beide Maschinen entbehrlich. Die

99 6011 wechselte im November 1959 zur Strecke Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf, die 99 6012 stellte man im September 1959 ab. Erstere wurde 1967, Letztere 1966 im RAW Görlitz zerlegt.

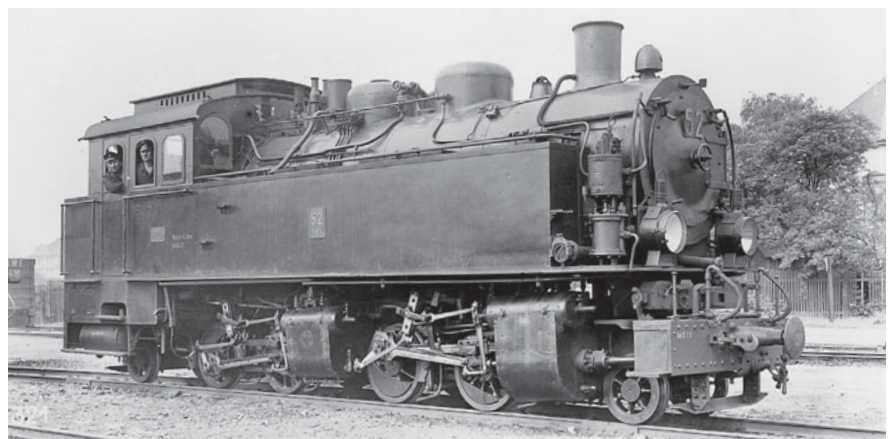
Von der DR zu den HSB

Die HSB haben von der Deutschen Reichsbahn insgesamt 25 Dampfloks übernommen, die sie noch heute besitzen. Ihre wichtigsten Zugpferde sind die bulligen „Neubaulokomotiven“ der Baureihe 99.723 – 724 aus DDR-Produktion. Allerdings sind sechs von 17 Maschinen dieses Typs schon seit längerer Zeit wegen Fristablauf außer Betrieb, d.h. von der Ausbesserung zurückgestellt (z-gestellt). Den „Babelsberger Neubauloks“ obliegt normalerweise der gesamte Plandienst auf der Brockenbahn und sie bespannen die Dampfzüge auf der Harzquerbahn. Auch ihr Vorbild, die Einheitslokomotive 99 7222, mischt dabei mit.

Auf der Selketalbahn wird vor allem die 99 6001 planmäßig eingesetzt. Kaum noch

dort anzutreffen ist die 2017 im Dampfloswerk Meiningen mit vier neuen Zylindern ausgestattete „Mallet“ 99 5906, denn sie wird in Wernigerode für Sonderfahrten auf der Harzquerbahn und zum Brocken vorgehalten. Die Mallet-Loks 99 5901 und 99 5902 stehen derzeit wegen Rissen in Hall'schen Kurbeln (Bauteilen an den durch den Außenrahmen ragenden Achsen des hinteren Triebwerks) nicht dafür zur Verfügung. Die HSB streben die Reparatur der 99 5901 und 99 5902 noch im Jahr 2019 an, vorausgesetzt es werden neue Hall'sche Kurbeln geliefert. Die baugleiche 99 5903 ist seit vielen Jahren abgestellt. Der von der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V. betreute C-Kuppler 99 6101 ist seit Fristablauf im Mai 2015 abgestellt, die Hauptuntersuchung ist vorgesehen.

Regulär werden für das fahrplanmäßige Zugangebot eigentlich sieben oder acht Dampflokomotiven benötigt: Zwei bedienen von Gernrode aus die Selketalbahn, auch mit Fahrten bis/ab Quedlinburg, Harzgerode, Hasselfelde und Eisfelder Talmühle. Eine in Nordhausen Nord eingesetzte Lok befördert Züge im Abschnitt bis Drei Annen Hohne, hier auch das Zugpaar von Nordhausen zum Brocken und zurück. Von Wernigerode aus bewältigen mindestens vier, saisonal im Winter und jeweils im Sommerfahrplan fünf Maschinen den Zugverkehr zum Brocken. Wie schon seit 2017 wird auch im Sommerfahrplan 2019 von Gernrode aus jedoch nur eine Dampflokomotive eingesetzt, im zweiten Umlauf fahren Triebwagen. Obendrein verkehren wegen des anhaltenden Personal- und Fahrzeugmangels im Sommerfahrplan 2019 ein Zugpaar zwischen Wernigerode und Brocken sowie eines zwischen Drei Annen Hohne und Brocken mit einer Diesellok der Baureihe 199.8.



Mallet-Lok Nr. 52 der NWE (spätere 99 6012) für Züge zum Brocken. Fotos: Slg. Kobschätzky (2)



Die Mallet-Lok 99 5901 wurde 1897 an die NWE geliefert. 1975 waren die Wasserkästen und das Führerhaus grün lackiert. Foto: K. Koschinski

Die 1918 von den Heeresfeldbahnen beschaffte 99 5906 der Bauart Mallet gelangte im Jahr 1920 zur NWE (10.10.2009). Foto: Ralf Kollig



99 5901 bis 5903

Baujahre	1897 und 1898
Bauart	B'B n4v
Länge über Puffer	8875 mm
Dienstgewicht	36,0 t
Leistung	255 PS (190 kW)
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

Ab 1897 stellte die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zwölf von der Firma Jung in Jungenthal und der Mecklenburgischen Waggonfabrik Güstrow gefertigte

Maschinen der Bauart Mallet mit zwei in Nassdampf-Verbundwirkung arbeitenden Triebwerken (je zwei Hochdruck- und Niederdruckzylinder) in Dienst. Die Deutsche Reichsbahn reichte 1949 noch fünf von Jung gebaute Lokomotiven als 99 5901 bis 5905 ein. Nach ihrer Ausmusterung wurde die 99 5905 im Jahr 1975 und die 99 5904 erst im Jahr 1990 verschrottet. Drei Loks kamen zu den HSB: Die 99 5901 (ehemals NWE 11) trägt das schwarz-rote Reichsbahnkleid, die 99 5902 (ehemals NWE 12) hat 2007 einen

grünen Anstrich der Wasserkästen und des Führerhauses erhalten. Auch die abgestellte 99 5903 (ex NWE 13) ist in der partiell grünen Farbgebung der NWE-Zeit lackiert.

99 5906

Baujahr	1918
Bauart	B'B n4v
Länge über Puffer	9400 mm
Dienstgewicht	36,0 t
Leistung	270 PS (200 kW)
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

Im Jahr 1920 kam eine weitere Mallet-Lokomotive zur NWE, die 1918 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe an die Heeresfeldbahnen geliefert worden war. Die „NWE 41“ bzw. spätere 99 5906 unterscheidet sich von den ursprünglichen Mallet-Loks für die NWE vor allem durch das nun nicht mehr in einem Außenrahmen, sondern in einem Innenrahmen gelagerte (hintere) Hochdruck-Triebwerk, außerdem durch das größere Führerhaus. Ab 1956 dampfte die 99 5906 zusammen mit den 99 5901 bis 5905 auf der Selketalbahn. Heute ist sie die einzige Mallet-Lokomotive der HSB, die fallweise auch noch vor planmäßigen Zügen zum Einsatz kommt.

99 6001

Baujahr	1939
Bauart	1'C1'h2
Länge über Puffer	8910 mm
Dienstgewicht	47,6 t
Leistung	540 PS (397 kW)
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h

Im Auftrag der NWE und unter Mitwirkung der GHE und der Südharz-Eisenbahn erarbeitete die Firma Krupp ab 1938 ein Typenprogramm für meterspurige Lokomotiven, deren Hauptbaugruppen wie bei den Reichsbahn-Einheitsloks weitgehend identisch sein sollten. Kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs lieferte Krupp 1939

noch eine dieser Typisierung entsprechende 1'C1'-Heißdampflokomotive aus. Bei der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn erhielt die bullige Maschine die Betriebsnummer 21, bei der Deutschen Reichsbahn die Nummer 99 6001. Ihre sehr guten Laufeigenschaften ermöglichten die Zulassung für 50 km/h. Ab 1956 half die ansonsten auf der Harzquer- und Brockenbahn eingesetzte 99 6001 zeitweise auf der Selketalbahn aus. 1971 wurde sie fest in Gernrode stationiert. Nach einem Intermezzo in historisch falscher grüner NWE-Lackierung (in den Jahren 1991 bis 1994) fährt sie wieder im „Reichsbahn-Outfit“ regulär durch das Selketal.



Das Einzelstück 99 6001 wurde 1939 an die NWE geliefert. Am 14. Mai 2008 verlässt die Lok Quedlinburg mit einem Personenzug nach Gernrode. Foto: V. Emersleben

**99 6102 (Henschel, 1914)
im Jahr 1966. Foto: W.A.
Reed/Eisenbahnstiftung**



**GANZ UNTEN: Die 99 222 von
1930. Fotos: G. Gattermann (2)**

Die 99 6101 besaß ab 1979 vor-
übergehend einen Hilfstender.



99 6101 und 6102

Baujahr	1914
Bauart	C h2 / C n2 ^{*)}
Länge über Puffer	7734 mm
Dienstgewicht	32,0 t
Leistung	380 / 300 PS ^{*)} (280 / 220 kW ^{*)})

Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

^{*)} zweite Angabe gilt für 99 6102

Die Firma Henschel & Sohn lieferte im Jahr 1914 zwei C-Kuppler an die Heeres-technische Prüfungskommission, von denen zu Vergleichszwecken eine als Heißdampf- und eine als Nassdampfmaschine ausgeführt war. Im Jahr 1917 gelangte zunächst die Heißdampflok (NWE 6), dann 1920 auch die Nassdampflok (NWE 7) zur Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn. Die DR verwendete die als 99 6101 und 6102 übernommenen C-Kuppler vor allem für die Beförderung von Rollbockzügen im Wernigeröder Stadtgebiet. Die HSB haben sie als Leihgabe Vereinen überlassen: Die IG Harzer Schmalspurbahnen e.V. (IGHSB) pflegt in Wernigerode die 99 6101 („Pfiffi“), der Freundeskreis Selketalbahn e.V. (FKS) betreut die 99 6102 („Fiffi“).

99 7222

Baujahr	1930
Bauart	1'E1'h2
Länge über Puffer	11 636 mm
Dienstgewicht	65,8 t
Leistung	735 PS (540 kW)
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erhielt 1931 von der Berliner Maschinenbau AG (vormals Louis Schwartzkopff) drei Lokomotiven für die Meterspurstrecke Eisfeld – Schönbrunn. Die als 99 221 bis 223 bezeichneten 1'E1'-Maschinen wiesen typische Merkmale der DRG-Einheitsloks auf, ihr Kessel entsprach weitgehend dem der Baureihe 81. Während es die 99 221 und 223 im Zweiten Weltkrieg nach Norwegen verschlug, blieb die 99 222 auf ihrer Stammstrecke im Einsatz und kam 1966 zur Harzquerbahn. 1970 änderte sich die Betriebsnummer in 99 7222. Am 21. August 1994 war die Lok in den Frontalzusammenstoß zweier Personenzüge im Thumkühlental verwickelt, wurde aber wieder aufgearbeitet. Seit 1999 genießt sie musealen Status und trägt (äußerlich in den Ursprungszustand versetzt) wieder ihre alte Betriebsnummer. Auch vor Planzügen ist die 99 222 bzw. 7222 anzutreffen.



Ab 1974 waren alle 17 Exemplare der Baureihe 99²³⁻²⁴ in Wernigerode Westerntor beheimatet und erhielten bis 1981 eine Ölhauptfeuerung. Die 99 0241 ergänzt im April 1981 in Wernigerode ihren Ölvorrat. Foto: K. Risch/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

99 7231 bis 7247

Baujahre	1954 bis 1956
Bauart	1'E1'h2
Länge über Puffer	11 730 mm
Dienstgewicht	61,0 t
Leistung	700 PS (515 kW)
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h

In Anlehnung an die Einheitslokomotiven 99 221 bis 223 schuf der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg von 1954 bis 1956 insgesamt 17 Maschinen der Baureihe 99²³⁻²⁴ mit den Betriebsnummern 99 231 bis 247. Diese erhielten vollständig geschweißte Kessel mit Mischvorwärmern und anstelle eines Barrenrahmens

vollständig geschweißte Blechrahmen. Vier Loks waren bis 1973 auf der Strecke Eisfeld – Schönbrunn eingesetzt, seit 1974 gehören alle zum Bw Wernigerode Westerntor. Im Jahr 1970 änderten sich die Betriebsnummern in 99 7231 bis 99 7247. Von 1976 bis 1981 wurden sämtliche Lokomotiven auf Ölhauptfeuerung umgebaut (was mit der Umzeichnung in 99 0231 bis 99 0247 verbunden war), schon von 1982 bis 1984 erfolgte jedoch ihr Rückbau auf Kohlefeuerung.

Die HSB entschieden, dass zehn Exemplare langfristig für den Plandienst verfügbar bleiben sollen. Um zunehmenden Problemen bei der Unterhaltung zu

begegnen, beschlossen sie den Ersatz der zur Rissbildung und zum Verbiegen neigenden Rahmen sowie der mit dem Rahmen eine konstruktive Einheit bildenden Zylinder. Als erste „Brockenlok“ bekam im Jahr 2004 die 99 7232 im DB-Werk Meiningen einen neuen Blechrahmen und neue Dampfzylinder in Schweißkonstruktion. Bis 2012 wurden auch die 99 7234, 7236, 7237, 7239, 7240, 7241, 7243, 7245, 7247 derart erneuert. Die 99 7235 hat als einzige betriebsfähige Maschine der Baureihe 99.723 – 724 ihren Originalrahmen behalten. Die sechs Lokomotiven 99 7231, 7233, 7238, 7242, 7244 und 7246 sind seit langer Zeit abgestellt.

UNTEN MITTE: Eine Schulklasse beobachtet im Februar 1990 in Nordhausen das Wassernehmen der 99 7239. Foto: W. Clößner

Frisch lackiert präsentiert sich die 99 7234 am 15. Dezember 2017 in Wernigerode dem Fotografen. Foto: J. Hörstel





Der T 1 wurde 1933 von der GHE in Dienst gestellt (April 2003). Foto: K. Koschinski

Triebwagen

Die Deutsche Reichsbahn übergab den HSB lediglich zwei aus der Vorkriegszeit stammende Triebwagen, wovon nur der ehemalige „GHE T 1“ einsatzfähig war. Ab 1995 stand auch der aufgearbeitete „NWE T 3“ wieder für Sonderfahrten zur Verfügung. Buchmäßig werden die beiden mit dem ursprünglichen Farbleid versehenen Fahrzeuge als 187 001 und 187 025 bezeichnet. Für den Plandienst kauften die HSB 1995 drei Triebwagen von der Inselbahn Langeoog (187 011 bis 013). Im Jahr 1996 erhielten sie den im DB-Werk Wittenberge gefertigten Prototyp „SmVT 2000“ (187 015), dem 1999 vier ähnliche Triebwagen (187 016 bis 019) des DB-eigenen „Fahrzeugbau Halberstadt“ folgten. Planmäßig sind auf dem HSB-Netz (außer auf der Brockenbahn) vier Dieseltriebwagen eingesetzt.

Im Vorortverkehr Nordhausen – Ilfeld dominieren seit 1. Mai 2004 Niederflurstraßenbahnen mit Diesel-Hybrid-Antrieb,

die jedoch den Stadtwerken Nordhausen gehören. In den folgenden Kurzporträts werden nach den HSB-Triebwagen auch sie vorgestellt.

187 001

Baujahr	1933
Achsfolge	A 1
Länge über Puffer	8600 mm
Dienstgewicht	12,5 t
Leistung	90 PS (66 kW)
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

Im Jahr 1933 lieferte die Waggonfabrik Dessau an die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn einen kleinen zweiachsigen Triebwagen mit mechanischer Kraftübertragung auf nur eine Achse. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielt das von der GHE als T 1 bezeichnete Fahrzeug die Betriebsnummer VT 133 522. Im Jahr 1963 erfolgte der Umbau zum Gerätewagen, den die DR noch bis 1978 nutzte (letzte Nummer 187 001). Nach seiner Einstufung als historisches Fahrzeug wurde der Triebwagen 1989 hauptuntersucht, seitdem absolviert er als „GHE T 1“ Sonderfahrten.

187 025

Baujahr	1939
Achsfolge	Bo' Bo'
Länge über Puffer	15 600 mm
Dienstgewicht	34,5 t
Leistung	470 PS (345 kW)
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

Für die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn baute MAN im Jahr 1935 einen starken dieselektrischen vierachsigen Triebwagen, der auf der Harzquer- und Brockenbahn bis zu drei Personenwagen schleppen konnte.

Nach dem T 1 beschaffte die NWE 1938/39 die weitgehend baugleichen Schlepptriebwagen T 2 und T 3. Deren Wagenkästen fertigte die Waggonfabrik Wismar, die Motoren kamen wieder von MAN. Während der T 1 und der T 2 (bei der DR VT 137 561 und 565) in den 1960er Jahren verschrottet wurden, blieb der T 3 bzw. VT 137 566 erhalten. Die Deutsche Reichsbahn verwendete ihn bis 1977 als Gerätewagen (zuletzt unter der Nummer 187 025). Die HSB ließen ihn bis 1995 bei der MaLoWa in Benndorf hauptuntersuchen und für Sonderfahrten äußerlich als „NWE T 3“ gestalten.

187 011 u. 013 187 012

Baujahr	1955	1955
Achsfolge	(1A)'(A1)'	B' B'
Länge ü. Puffer	16 200 mm	16 130 mm
Dienstgewicht	28,2 t	34,2 t
Leistung	2 x 145 PS (2 x 107 kW)	2 x 210 PS (2 x 155 kW)
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	60 km/h

Um die Zeit bis zur Einsatzreife eines Neubaufahrzeugs zu überbrücken, sahen sich die HSB nach gebrauchten Meterspur-Triebwagen um. Fündig wurden sie bei der Inselbahn Langeoog, die drei 1955 gebaute Dieseltriebwagen entbehren konnte. Diese traten nach der im DB-Werk Halberstadt erfolgten notwendigen Anpassung an die Erfordernisse der HSB im Jahr 1996 mit den neuen Betriebsnummern 187 011 bis 013 ihren Dienst im Harz an.

Der dieselhydraulische 187 012 von Fuchs ist ein ursprünglich an die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) geliefertes Einzelstück. Bei den 187 011 und 013 handelt es sich um von Talbot einst an die

Die NWE beschaffte 1939 den T 3.
Foto (Juni 2009): G. Gattermann

Der dieselhydraulische 187 012 wurde 1955 von Fuchs gebaut.





187 011 und 013 liefen einst auf der Insel Langeoog. Fotos: J. Hörstel (2)

RECHTS OBEN: Der Prototyp 187 015 wurde 1996 in erdbeer-
roter Lackierung geliefert. Foto (1999): Dr. Timmermann

Die HSB beschafften 1999 die vier Dieseltriebwagen 187 016
bis 019. Hier der 187 016 neben dem T 1. Foto: K. Koschinski



Kreis Altenaer Eisenbahn lieferte die-
selmechanische Triebwagen mit nur einer
angetriebenen Achse pro Drehgestell. Die
HSB benötigten die so genannten „Lange-
ooger“ zunächst auch für den Vorortver-
kehr Nordhausen – Ilfeld. Ihr hauptsäch-
liches Einsatzgebiet ist nach wie vor die
Selketalbahn.

	187 015	187 016 – 019
Baujahr	1996	1999
Achsfolge	B'2'	B'2'
Länge ü. Puffer	16 050 mm	17 300 mm
Dienstgewicht	32,0 t	30,0 t
Leistung	330 PS (242 kW)	345 PS (254 kW)
Höchstge- schwindigkeit	50 km/h	50 km/h

Als für die Schmalspurbahnen der ehemali-
gen DR die zumindest teilweise Umstellung
auf Dieseltriebwagen zur Debatte stand, ent-
wickelte das DB-Werk Wittenberge einen
von den Abmessungen her für die Spurwei-
ten 1000 mm, 900 mm und 750 mm geeig-
neten Prototyp. Mit der Kurzbezeichnung
„SmVT 2000“ und dem modernen Design
unterstrich das Werk seine Ambitionen auf
die Schmalspurtriebwagen der Zukunft. Die
Bewährungsprobe des 1996 bei den HSB als

187 015 eingereichten „SmVT 2000“ verlief
erfolgreich, doch der Auftrag für vier Se-
rienexemplare ging (politisch motiviert) an
das in Sachsen-Anhalt gelegene DB-Werk
Fahrzeugbau Halberstadt. Die 1999 gelie-
ferten 187 016 bis 019 unterscheiden sich
vom Prototyp signifikant durch die stärker
abgeschrägten Vorbauten und die durch-
weg zu öffnenden Seitenfenster. Außerdem
kehrten die HSB vom „Erdbeerrot“ zum
traditionellen Rot-Elfenbein zurück. Der
entsprechend umlackierte 187 015 ist seit
November 2016 abgestellt.

SWN 201 – 203 (HSB-intern 187 201 – 203)

Baujahr	2004
Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	20 048 mm
Besetztgewicht	38 t
Leistung	180 kW
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h (reduziert auf 50 km/h)

Im Frühjahr 2002 wurden die Harzquerbahn
und die ebenfalls meterspurige Nordhäuser
Straßenbahn mit einem vom Bahnhof Nord-
hausen Nord zur Straßenbahnhaltestelle auf
dem Bahnhofsvorplatz führenden Gleis mit-
einander verknüpft. Zunächst fuhren HSB-
Triebwagen bis dorthin. Auf den Straßen-

bahnlinien setzten die Stadtwerke Nord-
hausen (SWN) inzwischen neue dreiteilige
Triebwagen des Siemens-Typs Combino ein.
Für den Einsatz auch auf der HSB-Strecke
bis Ilfeld hatten sie im Jahr 2000 zwei mit
Dieselmotor und Generator ausgerüstete
GT4-Triebwagen, genannt „Twino“, erprobt.
Ende 2002 bestellten die SWN bei Siemens
drei Combino-Triebwagen, die im Mittel-
teil eine Diesel-Generator-Einheit erhiel-
ten. Seit 1. Mai 2004 verkehren die „Com-
bino Duo“ genannten Hybridtriebwagen
zwischen Nordhausen Südharz-Klinikum
und Ilfeld Neanderklinik.



Triebwagen 202 „Combino Duo“ der Stadt-
werke Nordhausen. Foto: Dr. Timmermann



199 010, ursprünglich eine normalspurige Kö II, und 99 7239 in Wernigerode Westerntor (1989). Foto: K. Koschinski

Die 199 872 ist mit hydraulisch hochklappbaren Normalspurruffern ausgerüstet (1999).

199 301 (Prototyp V 30 C) rangiert im März 1990 in Nordhausen. Foto: Dr. Timmermann



Diesellokomotiven

Von der DR gelangten insgesamt 16 Dieselloks zu den HSB:

- 199 005 und 006 (Typ V 10 C, Leistung 102 PS/75 kW)
- 199 010, 011 und 012 (ursprünglich normalspurige Kleinloks des Typs Kö II, Leistung 125 PS/92 kW)
- 199 301 (Prototyp V 30 C, Leistung 330 PS/242 kW)
- zehn Maschinen der Baureihe 199.8 (ursprünglich normalspurige „V 100“, Leistung 1200 PS/883 kW).

Die von der DR im Rangier- oder Bauzugdienst eingesetzten, teils auch zur Anschlussbedienung im Bereich Wernigerode verwendeten Loks kleiner Leistung spielen heute praktisch keine Rolle mehr. Mit Ausnahme der noch in Wernigerode Westerntor rangierenden 199 012 sind sie abgestellt. Die 199 005 und 006 befinden sich als Dauerleihgabe in der Obhut von Vereinen: die 199 005 seit Ende Juni 2018 bei der IG Spreewaldbahn e.V. in Straupitz, die 199 006 weiterhin bei der IG Harzer Schmalspurbahnen e.V. am Standort Nordhausen Nord. Die 199 010 wird in Gernrode vom Freundeskreis Selketalbahn e.V. gepflegt. Vier der als „Harz-Kamele“ berühmt-berüchtigten Lokomotiven der aus der Baureihe 110 entstandenen Baureihe 199.8 wurden von den HSB an die Firma Adtranz abgegeben, teils wieder auf Normalspur umgebaut und an Privatbahnen verkauft. Die

Die 199 006 und 005 (Typ V 10C) warten am 12. Dezember 1990 in Wernigerode auf den nächsten Einsatz. Fotos: V. Emersleben (2)





Loktransport per Tieflader: Die 99 6102 ist am 27. April 2004 zurück in Gemrode. Foto: W. Bley

Die 99 6001 gelangte 1970 als Lademaßüberschreitung ins Raw. Foto: H. Weber/Archiv EJ

HSB haben nur sechs 199.8 behalten, wovon die 199 871, 877 und 892 abgestellt sind. Die bei Adtranz in Kassel modernisierten, funkfernsteuerbaren 199 872 und 874 besitzen hydraulisch hochklappbare Normalspurrpuffer für den modernen Rollbockverkehr zwischen Nordhausen und dem Hartsteinwerk Unterberg (bei Eisfelder Talmühle), sie werden aber auch für bahndienstliche Zwecke wie zum Beispiel Schneeräumeinsätze herangezogen. Die ebenfalls bei Adtranz modernisierte und mit Funkfernsteuerung ausgerüstete 199 861 rangiert in Wernigerode.

HSB-Triebfahrzeuge

Stichtag 15. März 2019

Dampflokomotiven gesamt	25
einsatzfähig	8
in Ausbesserung	3
in Hauptuntersuchung	1
in rollfähiger Aufarbeitung	1
abgestellt „W“	4
abgestellt ohne Fristen	8

Anmerkung:
W = Warten auf Untersuchung oder Instandsetzung

Einzelübersicht

Dampflokomotiven

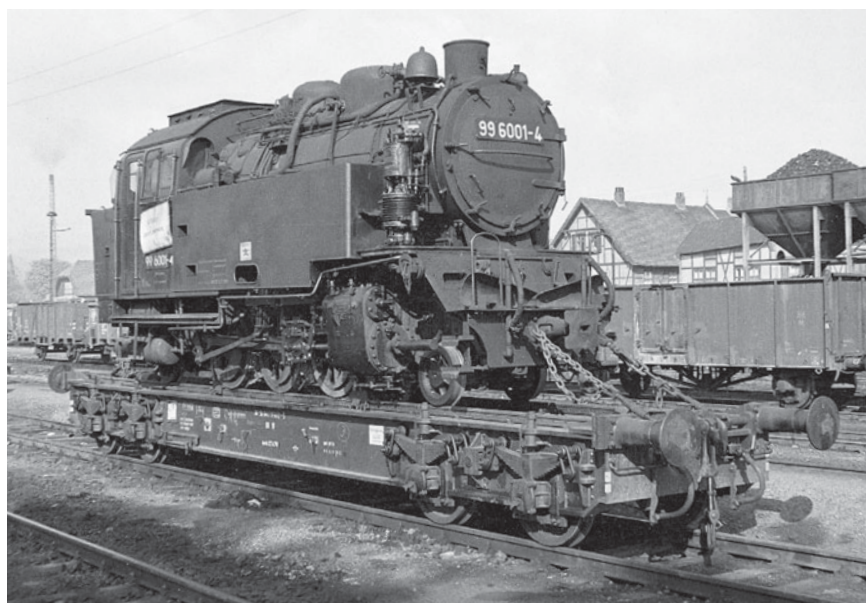
Mallet-Loks	99 5901, 5902 Warten auf Instandsetzung (Wernigerode)
	99 5903 abgestellt ohne Fristen
	99 5906 einsatzfähig
1'C1'-Einheitslok	99 6001 einsatzfähig
C-Kuppler	99 6101 abgestellt ohne Fristen, Untersuchung vorgesehen
	99 6102 Herrichtung als rollfähige Lok bei MaLoWa Benndorf
1'E1'-Einheitslok	99 7222 Instandsetzung (neue Treibachse) im DLW Meiningen
1'E1'-Neubauloks	99 7236, 7239, 7240, 7241, 7245, 7247 einsatzfähig
	99 7243 Hauptuntersuchung im DLW Meiningen
	99 7232, 7234 Bedarfsinstandsetzung (Wernigerode)
	99 7235 Warten auf Bedarfsinstandsetzung und Untersuchung
	99 7237 Warten auf Untersuchung nach Treibstangenbruch
	99 7231, 7233, 7238, 7242, 7244, 7246 abgestellt ohne Fristen

Triebwagen

„GHE T 1“	187 001 Bedarfsinstandsetzung und Warten auf Untersuchung
„NWE T 3“	187 025 abgestellt ohne Fristen, Untersuchung vorgesehen
„Langeooger VT“	187 011 einsatzfähig
	187 012 Generalreparatur bei FWM Hennigsdorf
	187 013 Bedarfsinstandsetzung
Neubautriebwagen	187 015 abgestellt ohne Fristen
	187 016, 017, 018, 019 einsatzfähig

Diesellokomotiven

V 10 C	199 005, 006 abgestellt ohne Fristen
„Schmalspur-Kö“	199 010, 011 abgestellt ohne Fristen
	199 012 betriebsfähig (Rangierdienst Wernigerode Westerntor)
V 30 C	199 301 abgestellt ohne Fristen
199.8 „Harz-Kamele“	199 861, 872, 874 einsatzfähig
	199 871, 877, 892 abgestellt ohne Fristen





106 829 mit Schmalspurwagen in Wernigerode (1991). Foto: W. A. Reed/Eisenbahnstiftung

Wie schon erwähnt, bespannt zumindest im Sommerfahrplan 2019 eine 199.8 zwei Zugpaare auf der Strecke zum Brocken (Informationsstand März 2019).

Wagen und Spezialfahrzeuge

Die HSB übernahmen von der DR über 70 Reisezugwagen. Viele stammen von der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, doch nach mehreren Modernisierungsmaßnahmen sieht man ihnen ihre Herkunft kaum noch an. Wie die meisten ehemaligen NWE-Wagen wurden auch 20 in den Harz gelangte Einheitspersonenwagen der sächsischen Schmalspurbahnen im Rahmen eines ab 1983 von der DR eingeleiteten Umbauprogramms modernisiert. Im Auftrag der schon 1991 gegründeten HSB fertigte das Reichsbahn-

Ausbesserungswerk Wittenberge 1992/93 insgesamt 14 neue Reisezugwagen, von denen acht besonders große Fenster erhielten. Im Zuge fälliger Hauptuntersuchungen ließen die HSB zahlreiche Wagen nochmals modernisieren.

Fast alle Personenwagen tragen den im Jahr 1974 eingeführten bordeauxrot/elfenbeinfarbenen Anstrich. Nur die fünf Fahrzeuge des 1974 von der Deutschen Reichsbahn zusammengestellten Traditionszugs sowie einige von den HSB historisierend gestaltete „Oldtimerwagen“ sind grün lackiert. Manchmal läuft der Salonwagen Nr. 900-457 im Traditionszug mit; dieses 1899 bei der NWE in Dienst gestellte und von der DR 1965 ausgemusterte Fahrzeug ließ die IG Harzer Schmalspurbahnen e.V. im Jahr 2004 salonartig ausstatten und weinrot lackieren.

Die HSB ließen 1996 die aus Sachsen stammenden Wagen Nr. 900-493 und 498 von der Firma MaLoWa in Benndorf zu „Caféwagen“ umgestalten. 2004/05 baute die Werkstatt in Wernigerode Westerntor den Wagen Nr. 900-498 zum „Buffetwagen“ mit mehr Sitzplätzen um. Durch Umbau des Wagens Nr. 900-517 entstand 2008/09 ein zweiter „Buffetwagen“. Außen bunt mit teuflischen Motiven sowie den Aufschriften „MephistoBar“ und „Faust“ bedruckt ist der Barwagen Nr. 900-483. Er läuft vor allem in den Sonderzügen zur jährlich mehrmals auf dem Brocken veranstalteten Rockoper „Faust“.

Zwei offene Güterwagen wurden zu offenen Aussichtswagen umgebaut: Einer kommt bei Sonderfahrten sowie in ausgewählten Planzügen als „Schienencabrio“ zum Einsatz, der andere ist abgestellt.

Die heute noch vorhandenen Schmalspurgüterwagen dienen Bahndienstzwecken oder befinden sich, teils aufgearbeitet, in Vereinsbesitz. Gelegentlich werden sie in „Fotogüterzügen“ eingesetzt, was auch für die noch betriebsfähigen Rollböcke der NWE-Zeit gilt. Rollwagen der Reichsbahnära dienen ebenfalls musealen Zwecken, einige wenige auch innerbetrieblichen Transporten. Um den Güterverkehr wieder zu beleben, beschafften die HSB 1998 insgesamt 30 Rollböcke des Schweizer Herstellers Vevey. Diese druckluftgebremsen Fahrzeuge verfügen über eine automatische Hydraulik zum Auf- und Abbocken der regelspurigen Güterwagons, sie eignen sich auch für den Transport von Drehgestellwagen. Zum Einsatz kamen die Rollböcke nach „System Vevey“ für die Schotterabfuhr vom Hartsteinwerk Unterberg, derzeit sind sie abgestellt.

Zu den Bahndienstfahrzeugen zählen neben mehreren Hilfszuggeräthewagen u.a. noch vier Schneepflüge, die 1980 in Betrieb genommene Schneeschleuder „LSF 071“ und



Die 50 3632 verlässt Wernigerode mit der 99 7237, die ins Raw Görlitz gebracht wird (11. März 1977). Foto: P. Schiffer/Eisenbahnstiftung



Ein normalspuriger Kesselwagen dient während der Sommerperiode auf dem Brocken als Löschwasserreserve (2018). Foto: V. Emerleben



Bw Westerntor: Arbeitsliste für die 99 7232. Foto (1994): W. Clößner

99 6101 rangiert vor dem Werkstattgebäude (1988). Foto: K. Koschinski

Bw Wernigerode Westerntor

Alle Fahrzeuge der HSB sind im Bw Wernigerode Westerntor beheimatet. Es wurde 1925/26 auf dem Gelände der nicht mehr ausreichenden Werkstätten am Bahnhof Westerntor als neue Zentralwerkstatt der NWE errichtet. Die vorne fünf Gleise und dahinter vier nur mittels einer Schiebebühne erreichbare Gleise überspannende Haupthalle wurde wie ein kleines Ausbesserungswerk ausgestattet: mit Reparaturständen für Lokomotiven und Wagen, Schlosserständen, zwei Hubständen zum Anheben der Loks, 5-t-Laufkran, Radsatzdrehbank sowie Rundfeuer zum Aufziehen der Bandagen auf die Radsätze. Im hinteren Gebäudetrakt richtete man eine Tischlerei und eine Schmiede ein, im Obergeschoss eine Sattlerei und weitere Werkstatt Räume.

Mit Übernahme durch die DR erhielt die Zentralwerkstatt den Status eines Bahnbetriebswerks. Die Hauptuntersuchung der Dampflokomotiven oblag von 1951 bis 1953 dem Raw Blankenburg, danach dem Raw Görlitz-Schlauroth. Infolge der Schließung des Görlitzer Werks schicken die HSB die

Loks seit Mitte der 1990er Jahre zur HU ins DB-Werk Meiningen. Der rund 70 Meter lange und 25 Meter breite Hallenkomplex bildet mit heutigen Erfordernissen angepasster Ausstattung (z.B. ergonomisch gestalteten Untersuchungsgruben, neuen Arbeitsbühnen und erneuerten Hubanlagen) immer noch das Kernstück des korrekt eigentlich Fahrzeugwerkstatt heißenden Bahnbetriebswerks. 2009 erneuerte man die Drehscheibe. Abseits des Bw wurde 2005 auf dem Areal des ehemaligen Umladebahnhofs, wo sich auch die Rollbockgrube und die Rollwagengrube befanden, eine Fahrzeughalle zum Unterstellen planmäßig nicht benötigter Wagen errichtet.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Bw Westerntor soll auf dem „Ochsenteichgelände“ bis 2021 eine neue Dampflokwerkstatt entstehen. In ihr wollen die HSB auch Hauptuntersuchungen durchführen, um die Loks nicht mehr nach Meiningen schicken zu müssen, was in den letzten Jahren immer höhere Kosten verursachte. Das neue Werk ist mit einem offenen Laufsteg, von dem aus Besucher die Arbeiten beobach-

ten können, auch als Touristenattraktion konzipiert. Die alte Werkstatt soll für die Fahrzeuginstandhaltung erhalten bleiben.

Direkt am Endbahnhof Wernigerode gelegen ist die Einsatzstelle mit Drehscheibe und dreiständigem Lokschuppen. Im dortigen Stellwerksturm befindet sich auch die Lokleitung. Eine Aussichtsplattform ermöglicht einen hervorragenden Panoramablick. Ursprünglich hatte die Einsatzstelle Normalspurgleise. Im Jahr 1958 bekam sie Meterspurgleise, blieb aber mit einem Vierschienengleis an den Normalspurbereich angeschlossen. Die Drehscheibenbühne erhielt ebenfalls ein Vierschienengleis, so dass weiterhin auch Normalspurloks wenden und auf ein vierschieniges Abstellgleis neben dem Schuppen fahren konnten. In den Schuppen führten nur Meterspurgleise. Der 1982 wegen Einsturzgefahr gesperrte Lokschuppen wich 1989/90 einem Neubau mit drei Gleisen, davon das mittlere nun vierschienig. Die „Vierschienen-Drehscheibe“ ersetzte man im April 2009 aber durch eine Drehscheibe mit meterspurigem Bühnengleis.

die 2006 an die HSB gelieferte Schneefräse der Schweizer Firma Zaugg. Zum Schluss seien noch zwei normalspurige Kesselwagen erwähnt, die während der Sommerperiode in Drei Annen Hohne und auf dem Brocken als Löschwasserreserve dienen. Von den einst in Wernigerode und Gernrodestationierten „Feuerlöschzügen“ existieren nur noch einzelne museal erhaltene Wagen. □

Abenddämmerung in der Einsatzstelle Wernigerode (5. März 2013). Foto: Dr. Timmermann





AUF METERSPUR

NACH BRAUNLAGE

Den Status eines technischen Denkmals hätte die Schmalspurbahn von Walkenried nach Braunlage mit Abzweig nach Tanne allemal verdient. Doch man legte an sie streng die betriebswirtschaftliche Messlatte an. Damit war das Schicksal des „Braunläger Bähnchens“ besiegelt



Braunlage: Der MAN-Triebwagen T 14 steht 1962 zur Fahrt nach Walkenried bereit. *Fotos: D. Luckmann/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (2)*
LINKE SEITE MITTE: Triebwagen 02 in Braunlage; im Hintergrund der Lokschuppen und daran angebaut der Triebwagenschuppen (1961).

Unternehmer aus Walkenried, Wieda und Braunlage bildeten im Jahr 1894 ein Komitee mit dem Ziel, die Südharzregion per Eisenbahn zu erschließen. Die projektierte meterspurige Strecke sollte vom an der Hauptbahn Northeim – Nordhausen – Halle gelegenen Walkenried aus durch das Wiedatal ins Gebirge und über Braunlage weiter bis Tanne führen. Tanne war Endstation der normalspurigen Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE).

Nachdem der Landtag im Mai 1896 eine staatliche Beihilfe bewilligt hatte, beauftragte die Braunschweigische Landesregierung im Oktober 1896 den Berliner Unternehmer Louis Degen, das Schmalspurbahnprojekt auszuführen. Im Juli 1897 erhielt die von ihm mitbegründete Südharz-Eisenbahngesellschaft (SHE) die Bau- und Betriebskonzession. Abweichend von der ursprünglichen Planung entschloss sich die SHE zum Bau eines schon vier Kilometer vor Braunlage in Brunnenbachsmühle abzweigenden Streckenastes über Sorge nach Tanne. Hinter

Braunlage sollte die Strecke nun an einem von Louis Degen eingerichteten Steinbruch am Fuße des Wurmbergs enden.

Insgesamt strebte man eine möglichst einfache Trassierung an. Schwierige Geländeverhältnisse erforderten aber einige relativ aufwändige Kunstbauten wie Brücken und Stützmauern, außerdem mehrere Felsdurchbrüche. Um an Höhe zu gewinnen, musste die Strecke zwischen dem Bahnhof Wiedaer Hütte (km 6,9; 365 m über NN) und der Haltestelle Kaiserweg (km 16,0; 593 m über NN) in weitem Bogen durch

das Weinglatal geführt werden. Am Brechpunkt kurz hinter der Haltestelle Kaiserweg überquerte die Bahn in 608 Metern Höhe die Wasserscheide zwischen Weser und Elbe. Probleme bereitete die von den Stadtvätern abgelehnte Ortsdurchfahrt Braunlage. Letztlich setzte sich die SHE durch und ließ das Gleis zum Endpunkt Wurmberg durch den Kurort verlegen.

Noch während der Bauarbeiten gab es einen Besitzerwechsel: Nach dem Tod von Louis Degen ging die Aktienmehrheit im August 1898 an die „Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein, Berlin“, über. Rund zwei Jahre nach Baubeginn nahm die SHE die 24,3 km lange Strecke Walkenried – Braunlage am 15. August 1899 offiziell in Betrieb. Nur neun Tage später folgte die Eröffnung der 8,3 km langen Zweiglinie Brunnenbachsmühle – Tanne.

Ab 1. November 1899 wurde auch der nur dem Güterverkehr dienende 3,3 km lange Abschnitt von Braunlage nach Wurmberg genutzt. Die vorgesehene Gleisverbindung zur Harzquerbahn in Sorge kam erst nach jahrelangen Verhandlungen mit der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zustande. Ab 1. Mai 1913 war dort ein direkter Wagenübergang zwischen SHE und NWE möglich; siehe Kastentext (auf Seite 86).

Anfangs beförderten die drei 1897/98 beschafften Dampflokomotiven der Mallet-Bauart (B'B n4vt) vorwiegend gemischte, aus Personen- und Güterwagen gebildete Züge. Aufgrund des steigenden Wagenladungsverkehrs (vor allem Steintransporte) kamen bald reine Güterzüge hinzu. 1903 erwarb die SHE fabrikneu eine weitere Mallet-Lok. 1913 kaufte sie von den Ruhr-Lippe-Eisenbahnen eine fünfte Mallet, musste

diese im Anschluss an die Loks Nr. 51 bis 54 als Nr. 55 eingereihte Maschine aber zusammen mit etlichen Wagen wegen des Ersten Weltkriegs schon 1914 an die Heeresfeldbahn abgeben. Als Ersatz wurde im Jahr 1916 eine fabrikneue, wiederum als B'B n4vt ausgeführte Lokomotive beschafft, die in Zweitbesetzung die Betriebsnummer 55 erhielt.

Um sich in Walkenried und Tanne das Umladen zwischen Normalspur- und Schmalspurgüterwagen zu ersparen, entschloss sich die Gesellschaft 1924 zur Einführung des Rollbockverkehrs. Zu diesem Zweck erwarb sie 1925 zwei stärkere Mallet-Maschinen (Nr. 56 und 57) mit hinterer Laufachse, deren Kurvenläufigkeit jedoch zu wünschen übrig ließ. Im Jahr 1928 gesellte sich ein Fünfkuppler der Bauart Luttermöller hinzu. Nachdem sich diese mit der



Bei Sorge: Lok 56 (oder 57) fährt 1932 mit einem Personenzug nach Braunlage.
Foto: Simon/Archiv Kenning

Wagenübergang in Sorge

Reisende, die in Sorge zwischen Zügen der NWE und SHE wechselten, mussten eine steile Treppe erklimmen oder hinabsteigen, denn der „oberer Bahnhof“ genannte Bahnsteig der Südharz-Eisenbahn lag etwa sieben Meter höher als die zwei Bahnsteige der Harzquerbahn. Trotzdem war die Höhe über Normalnull einheitlich mit 486 Metern angegeben, denn das bezog sich auf die Lage des gemeinsam genutzten Empfangsgebäudes an der NWE-Strecke. Westlich des Bahnhofs Sorge kreuzte die SHE-Strecke von Braunlage auf einer Brücke die Harzquerbahn von Wernigerode. Idealerweise hätte man sie davor absenken und im Osten eines so geschaffenen SHE/NWE-Gemeinschaftsbahnhofs, also in Richtung Tanne wieder auf ihr Niveau anheben müssen. Stattdessen wurde 1912/13 nur auf der Westseite ein am 1. Mai 1913 in Betrieb genommenes Verbindungsgleis zum „unteren Bahnhof“ gebaut.

Der nun mögliche Wagenübergang zwischen beiden Bahnen erforderte recht knifflige Rangiermanöver. Zum Beispiel wurden bei SHE-Zügen mit Kurswagen Braunlage–Wernigerode die ggf. am Zugschluss eingereihten Güterwagen nach Tanne vor der Weiche zum Verbindungsgleis abgehängt. Sodann fuhr der Zug auf Gleis 2 in den „unteren Bahnhof“ ein, wo eine NWE-Lokomotive die Kurswagen abzog und auf das Gleis 1 umrangierte, von dem aus sie ihre Fahrt nun als vorderer Teil des Zuges nach Wernigerode fortsetzten. Der SHE-Zug nach Tanne drückte bis hinter die Weiche zum Streckengleis der Südharz-Eisenbahn zurück, nahm dort gegebenenfalls die Güterwagen wieder auf und fuhr ohne Halt im „oberen Bahnhof“ nach Tanne weiter.

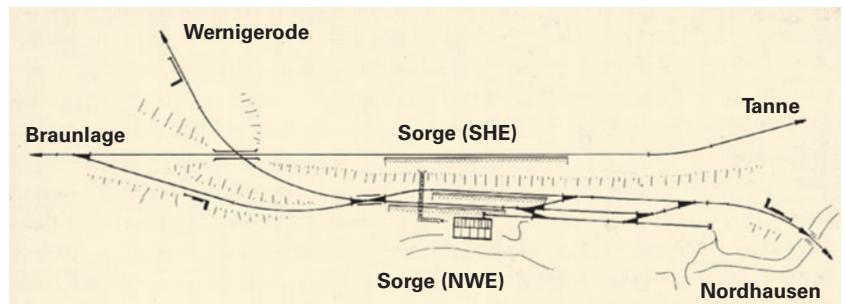
Zunächst gab es nur Kurswagen zwischen Braunlage und Wernigerode. In den 1930er Jahren wurden auch durchlaufende Wagen Walkenried–Brocken und zurück eingeführt. Außerdem ließ man einige Züge der Relation Braunlage–Tanne in Sorge in den „unteren Bahnhof“ einfahren, wenn dort Anschluss von bzw. an Züge der Harzquerbahn bestand. Das ersparte umsteigenden Fahrgästen das Treppensteigen, doch verlängerte sich aufgrund des Rangiermanövers die Reisezeit nach und von Tanne. In wohl nur geringem Umfang wechselten auch Güterwagen zwischen der SHE- und NWE-Strecke, Fotos belegen sogar den Einsatz von SHE-Güterwagen auf der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Der Übergang von Regelspurwagen auf Rollböcken war aber ausgeschlossen.



Ein Zug der SHE nach Braunlage im NWE-Bahnhof Sorge (um 1937). Foto: Slg. Kenning



Der NWE-Bahnhof Sorge und im Vordergrund das SHE-Gleis. Foto: Slg. Kobschätzky



Der SHE-Haltepunkt in Sorge lag etwas höher als der NWE-Bahnhof. Zeichnung: EJ (H. Scholz)

Betriebsnummer 61 versehene Maschine als sehr gelungen erwies, ließ die SHE 1930 auch die Loks 56 und 57 in Fünfkuppler mit Luttermöller-Antrieb umbauen.

Im touristisch geprägten Personenverkehr bekam die Bahn nach dem Ersten Weltkrieg verschärft die Omnibus-Konkurrenz zu spüren. Um den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten, entstand 1931 in der SHE-Werkstatt in Braunlage der mit einem 220 PS starken MAN-Motor ausgerüstete vierachsige dieselelektrische Triebwagen T 02. Dieser kam bei Probefahrten auch auf die Harzquer- und Brockenbahn, planmäßig bediente er zusammen mit einem Beiwagen nur die SHE-Strecken. 1934 erwarb die Muttergesellschaft Herrmann Bachstein GmbH von der Köln-Bonner Eisenbahn vier meterspurige Benzoltriebwagen, von denen einer als T 07 zur SHE gelangte (1939/40 mit Dieselmotoren bestückt). Mit Indienststellung der Triebwagen wurden die letzten Mallet-Lokomotiven entbehrlich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg durchschnitt die innerdeutsche Grenze westlich von Sorge die Strecke nach Tanne. Die SHE legte den Abschnitt von Brunnenbachsmühle bis zur Grenze still, die DR betrieb



Lok 57 kreuzt mit einem Güterzug unterhalb von Kaiserweg die Straße Braunlage–Wieda.

Mit einem Güterzug von Walkenried nach Braunlage hat die Lok 57 im Sommer 1961 die Ortschaft Wieda erreicht. Fotos: G. Hagemann/Slg. Ebel (2)



Bestimmt für Südafrika – erprobt im Südharz

Im Jahr 1934 lieferte die Firma Henschel das Fahrgestell eines benzinhydraulischen Triebwagens für die Kapspurweite 1067 mm an die Südafrikanische Staatsbahn. Zuvor wurde dieses betriebsfähige Fahrgestell – vermutlich Ende 1933, Anfang 1934 – auf der Südharz-Eisenbahn getestet, allerdings dort mit Meterspur-Radsätzen.

Probefahrt 1933/34 auf der SHE: Fahrgestell eines Triebwagens für Südafrika.



Die Bilder zeigen dieses Fahrzeug vor dem Lokschuppen in Braunlage und auf der Strecke. Die Bremserhäusern ähnelnden Führerstände sind genauso wie die Hilfs-gestelle der mittigen Auspuffanlagen nur für die Versuchsfahrten gefertigt worden. Da keine Fotos vom fertigen Fahrzeug vorhanden waren, wurde in der Festschrift zum 125-jährigen Bestehen der Firma Henschel 1935 nur eine Zeichnung gezeigt.

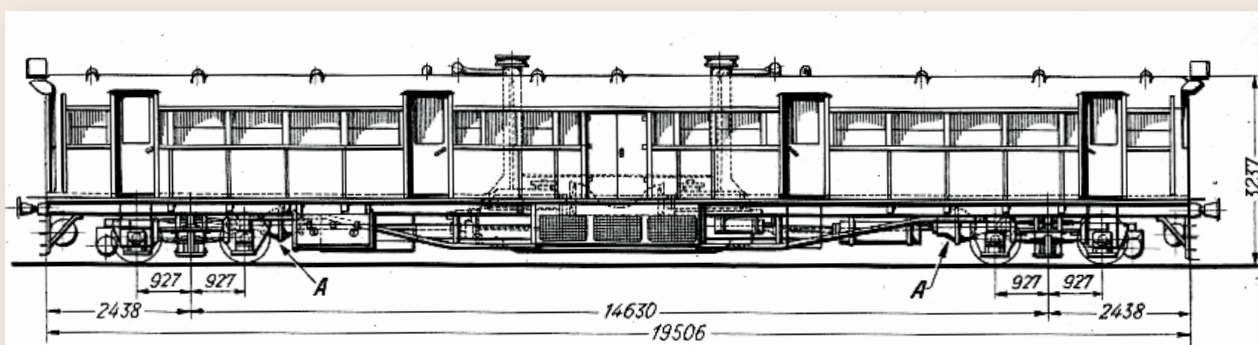
Vermutlich stellte man den Aufbau in Südafrika her und Henschel steuerte nur das Fahrgestell bei – so wie das zur selben Zeit mit diversen Omnibussen gehandhabt wurde. Das Fahrzeug hatte eine Rahmenlänge von 19506 mm. Als Antriebsmotoren kamen zwei 12-Zylinder-Vergaser-Motoren mit jeweils 225 PS zum Einbau, die zur selben Zeit auch in schweren dreiachsigen Omnibusfahrgestellen Verwendung fanden (Motortyp H, Hubraum 21 565 cm³). Bei dem 12-Zylinder-Motor handelte es sich eigentlich um zwei nebeneinander stehende 6-Zylinder-Aggregate – also auch mit zwei (!) Kurbelwellen. In der Omnibusvariante waren die Motoren auf 250 PS eingestellt. Die hydraulische Kraftübertragung erfolgte mit einem Getriebe namens „Trilok“, die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 90 km/h angegeben. Über den Benzinverbrauch der Maschinenanlage mit insgesamt 24 Zylindern ist nichts bekannt, er dürfte aber aus heutiger Sicht „jenseits von Gut und Böse“ gewesen sein.

Im Übrigen wurden auf den Meterspurstrecken im Harz diverse Triebwagen mit Verbrennungsmotoren erprobt. Aufsehen erregten 1925 auf der Harzquer- und Brockenbahn sowie der Selketalbahn durchgeführte Versuchsfahrten mit zwei für Brasilien bestimmten VT der AEG. Diese Fahrzeuge waren jedoch ebenso wie die von der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE) beschafften Schlepptriebwagen kürzer. Somit war das auf der Südharz-Eisenbahn getestete Triebwagenfahrgestell der Firma Henschel wohl das längste auf einem Rahmen gebaute Triebfahrzeug, das die Harzer Schmalspurbahnen befuhr – wenn auch nur zu Testzwecken.

TEXT: ANDREAS ZICK, KASSEL

Das Fahrgestell des Triebwagens für Südafrika in Braunlage. Fotos: Slg. Zick (2)

Triebwagen für die Südafrikanische Staatsbahn. Zeichnung: Henschel/Slg. Zick





Rangierszene im Bahnhof Wiedaerhütte: Die Lok 57 stellt im Sommer 1961 Güterwagen zu. Foto: G. Hagemann/Slg. Ebel

den Abschnitt Sorge – Tanne bis 1954 im Güterverkehr und noch bis 1958 als Anschlussgleis zur Tanner Hütte. Auf der Strecke Walkenried – Braunlage nahm der Personenverkehr zunächst wieder zu, doch machte die SHE hier mit eigenen Omnibussen bald den Triebwagen Konkurrenz. Die Güterkunden wanderten mehr und mehr auf die Straße ab, 1958 wurde der Güterverkehr zwischen Braunlage und Wurmberg aufgegeben.

Im Jahr 1960 legte sich die SHE den fabrikkneuen MAN-Triebwagen T 14 zu, dessen zwei kräftige Dieselmotoren auch die Mitnahme von aufgebockten Normalspurgüterwaggons bis Braunlage ermöglichten. Ferner nahm die SHE die umfassende Modernisierung des T 07 in Angriff, führte diese aber nicht mehr zu Ende. Der T 14



Wieda: Mit Güterfracht fährt der zweimotorige T 14 am 22. September 1962 als Zug 8 nach Braunlage. Foto: D. Luckmann/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Im Sägewerk Buchholz in Braunlage, gelegen an der Strecke zur Ladestelle Wurmberg, holt die Lok 57 Güterwagen ab (1961). *Fotos: G. Hagemann/Slg. Ebel (3)*



diente noch rund zwei Jahre dem Personenverkehr, nach dessen Einstellung am 30. September 1962 bewältigte er den nur noch spärlichen Güterverkehr. Die drei Luttermöller-Dampflok, von denen am Ende nur noch eine bedarfsweise angeheizt war, quittierten 1961/62 den Dienst. Im Schlepp des T 14 transportierte die SHE zuletzt neben einigen Ladungen Kohle noch alle paar Tage Holz aus Polen für eine Holzwolffabrik bis Braunlage (meist in PKP-Wagen).

Am 3. August 1963 stellte die Südharz-Eisenbahn GmbH auch den Güterverkehr auf der Schiene ein. Der zuletzt noch beim Streckenabbau verwendete Triebwagen T 02 wurde ebenso wie der T 07 verschrottet. Die letzte aktive Dampflokomotive mit der Nummer 57, der Triebwagen T 14 und die Rollböcke wurden verkauft. Der T 14 gelangte zur Härtsfeldbahn Aalen – Neresheim – Dillingen und anschließend auf die Strecke Amstetten – Laichingen, heute gehört er als T 37 der Härtsfeld-Museumsbahn. Die Südharz-Eisenbahn GmbH existierte bis 1973 als Omnibusunternehmen fort. □

Vor dem Lokschuppen in Braunlage ergänzt Lok 57 im Sommer 1961 ihren Wasservorrat.

Walkenried: vorne das Gleis nach Braunlage. Lok 57 ist mit Rangierarbeiten beschäftigt (Sommer 1961).

Exklusiv: Der Original-HSB-Kalender

amdocs release on mygully.com



Die Harzer Schmalspurbahnen 2020

Keine andere Eisenbahn bietet heute noch einen so umfangreichen planmäßigen Dampfbetrieb wie die Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Doch auch hochinteressante Dieselfahrzeuge sind auf dem Meterspurnetz unterwegs. Der offizielle Kalender zeigt die HSB in ihrer ganzen Vielfalt. Brillante Fotos, aufgenommen von echten Harz-Kennern, bringen die Faszination dieser Bahn in Ihr Wohnzimmer. Genießen Sie die beliebte Attraktion im Großformat, Monat für Monat.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, hochwertiges Bilderdruckpapier, Format 50 x 45 cm, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Best.-Nr. 581916 | € 16,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



Harzer Schmalspur-Paradiese

Harzer Schmalspur-Spezialitäten

Band 1: Fahrzeuge, Betrieb, Hochbauten, Steinbrüche, Stellwerke, Signale

Lange Zeit war Band 1 der „Harzer Schmalspur-Spezialitäten“, erschienen 2004 im kleinen Ferrok-Aril-Verlag von Otto O. Kurbjuweit, vergriffen und eine gesuchte antiquarische Rarität. Die nun vorliegende Neuauflage erscheint im vergrößerten Format und mit erweitertem Umfang, enthält viele neue Abbildungen und einen überarbeiteten Text. Thematisiert werden Fahrzeuge und Hochbauten der Schmalspurbahnen im Harz, Bahnhöfe und Gleisanschlüsse, das Signalwesen und Details der technischen Ausstattung – und vor allen Dingen der Betrieb. Es geht aber auch um Verkehrs-, Industrie- und Heimatgeschichte im Harz – genauer gesagt: um spezielle Aspekte, einzelne Objekte und spannende Einzelheiten, die wie unter einem Brennglas betrachtet werden. Illustriert ist das Werk mit vielen historischen Fotoarbeiten in Farbe und Schwarzweiß, mit exakten Karten und Gleisplänen, mit farbigen Fahrzeug- und Hochbauzeichnungen sowie Faksimile-Abbildungen.

132 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, mit zahlreichen Karten, Gleisplänen und Zeichnungen sowie mehr als 200 historischen Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581806 | € 15,-

Harzer Schmalspur-Spezialitäten

Band 2: Mit historischen Fotos, Faksimiles, Karten und Gleisplänen, Fahrzeug- und Gebäudezeichnungen

Es geht unter anderem um den Güterverkehr auf der Selketalbahn und die Lauterberger Barytindustrie mit ihren Grubenbahnen. Betriebliche Aspekte wie der einstmalige Kurswagenübergang von der Südharz-Eisenbahn auf die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn in Sorge werden ebenso betrachtet wie längst vergessene Güterverkehre zu Steinbrüchen und Industrieanschlüssen.

132 Seiten, Format 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, mit über 50 Karten, Gleisplänen und Zeichnungen, mehr als 20 Faksimile-Abbildungen und ca. 200 Farb- und Schwarzweißbildern

Best.-Nr. 581604 | € 15,-



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

„HELENE“ UND DIE GRUBE WOLKENHÜGEL

Im Harz gab es einst zahlreiche Grubenbahnen, die der Beförderung von Erzen aus den Bergwerken und Gestein aus den Steinbrüchen dienten. Besonders zahlreiche und sehr eindrucksvolle Aufnahmen sind von der 750-mm-Schmalspurbahn im Tal der Krummen Lutter erhalten geblieben, die die Gruben Wolkenhügel und Hoher Trost mit einem Mahlwerk für Schwerspat (auch Bariumsulfat bzw. Baryt genannt) in Lauterberg verband. Die Strecke war gut sechs Kilometer lang und ging 1901 in Betrieb. Über lange Abschnitte hinweg wies sie Steigungen zwischen 20 und 30 Promille auf. Weiter hinten im Tal der Krummen Lutter, vor der Grube Wolkenhügel, betrug der Maximalwert auf einem kurzen Streckenstück beachtliche 53 Promille.

Bis Mitte der 1950er Jahre waren ausschließlich Dampflokomotiven im Einsatz.

Eine davon, die „Helene“, erlangte weit über den Harz hinaus Bekanntheit, denn sie zog nach ihrem Verkauf an die DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) von 1971 bis 1983 Museumszüge auf der schmalspurigen Jagstalbahn in Baden-Württemberg. Heute gehört sie zum Bestand des Oldtimer Museums in Prora auf der Insel Rügen (bekannter unter der früheren Bezeichnung Eisenbahn- und Technikmuseum). „Helene“ kam 1934 in den Harz. Zuvor war der 1919 von Henschel gebaute Dreikuppler auf dem Netz der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen südlich von Berlin eingesetzt. Im Harz versah „Helene“ auf den steilen Rampen im Krummen Luttertal ihren Dienst zur vollsten Zufriedenheit im wöchentlichen Wechsel mit dem D-Kuppler „Johanne Elise“ (gebaut 1904 von Jung). Auch nach der Beschaffung von Dieselloks

ab 1955 konnte auf „Helene“ nicht verzichtet werden, denn es verkehrte zur Beförderung der Grubenleute ein nichtöffentliches Personenzugpaar und im Winter mussten die Wagen beheizt werden.

1969 wurde der rund 2,5 km lange Abschnitt Hoher Trost–Wolkenhügel stillgelegt, der Einsatz der „Helene“ endete. Im März 1973 gab man auch den restlichen Schienenverkehr auf. Lastkraftwagen hatten alle Transporte übernommen. Die Schwerspatgrube Wolkenhügel war bis 2007 in Betrieb. Es handelte sich um das letzte produzierende Bergwerk im Harz. Wenig später wurden alle Anlagen und Hochbauten im Tal der Krummen Lutter abgebrochen und das Gelände renaturiert.

TEXT: ANDREAS RITZ



Verschlaufpause für die im Jahr 1919 von Henschel gebaute „Helene“ zum Löschezien.

„Helene“ ist im Frühjahr 1967 mit einem Rohspatzug von der Grube Wolkenhügel an der Waschanlage bei der Grube Hoher Trost eingetroffen. In der überdachten Kippanlage werden die Wagen entleert.





„Helene“ hat im Frühjahr 1967 einen Zug mit Rohspat aus der Beladeanlage der Grube Wolkenhügel herausgezogen.

Der Mannschaftszug Bad Lauterberg – Wolkenhügel am Abzweig bei Kilometer 4,8 zur Waschanlage bei der Grube Hoher Trost.



Mit einem Leerzug dampft „Helene“ 1967 zur Grube Wolkenhügel hinauf. *Fotos: D. Luckmann/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (5)*



ENDSTATION TIEF UNTEN IM SPERRLUTTERTAL

Die 1884 eröffnete Odertalbahn litt zunächst unter der ungünstigen Lage des Endbahnhofs St. Andreasberg. Eine Zahnradbahn in das 170 m höher gelegene Stadtzentrum sorgte ab 1913 für einen Verkehrszuwachs. Die Einstellung erfolgte ab 1975 in Raten. Auf dem Streckenstück bis Bad Lauterberg endete der Reisezugverkehr erst 2004



Bad Lauterberg (mit Bus nach Braunlage). Foto: Slg. Kobschätzky

Industrielle und Gewerbetreibende aus der Region um Lauterberg und St. Andreasberg gründeten 1866 ein Eisenbahnkomitee, um den Bau einer Nebenbahn von Scharzfeld, gelegen an der Südhartzbahn Northeim – Nordhausen, bis St. Andreasberg im Oberharz voranzutreiben. In und um St. Andreasberg wurden innerhalb von vier Jahrhunderten über 300 Gruben für den Erz- und Silberbergbau errichtet, doch ab Mitte des 19. Jahrhunderts verlor der Bergbau in St. Andreasberg deutlich an Bedeutung und wurde 1910 eingestellt. Zwar billigte das preußische Ministerium das Ansinnen einer Bahnverbindung nach St. Andreasberg bereits im Oktober 1870, doch Streitigkeiten über die Finanzierung verzögerten den Baubeginn bis ins Jahr 1884.

Umso schneller gingen die Arbeiten vonstatten. Bereits am 10. Juli 1884 konnte die Fertigstellung des 4,1 Kilometer langen ersten Teilstücks zwischen Scharzfeld und Lauterberg gefeiert werden, der folgende 11,2 Kilometer lange Abschnitt bis St. Andreasberg wurde am 1. November mit einem Sonderzug eröffnet. Am folgenden Tag begann der planmäßige Zugverkehr, der Bahn-

hof Scharzfeld an der Südhartzbahn verlor den Namenszusatz Lauterberg.

Die Hüttenwerke in der Umgebung sorgten für einen regen Güterverkehr auf der neuen Strecke. Die Bahn brachte Erze für die Industrie, neben Stammholz war auch das Mineral Baryt ein wichtiges Exportgut der Region. Für den Lokomotiveinsatz war zunächst Herzberg, eine Außenstelle des Bw Northeim, zuständig. Um die Jahrhundertwende übernahmen Lokomotiven der preußischen Gattung T 9¹, 1910 rückte deren Ablösung in Gestalt der T 9³ an.

Im Personenverkehr blieb die Bedeutung der neuen Strecke anfänglich gering. Zur schwachen Nachfrage trugen nicht nur die schlecht abgestimmten Umsteigeverbindungen in Scharzfeld bei, sondern auch die ungünstige Lage der Endstation St. Andreasberg-Silberhütte (435 m über NN) im Sperrluttertal weit unterhalb des eigentlichen Ortskerns von St. Andreasberg auf 600 m über NN.

Die Eröffnung einer Zahnradbahn ins rund 170 m höher gelegene Stadtzentrum im Juli 1913 brachte der Odertalbahn einen Nachfrageschub. Der Endbahnhof St. Andreasberg erhielt mit der Eröffnung der Zahnradbahn den Namenszusatz „West“.

Nach Beginn des Ersten Weltkriegs schränkte der Mangel an Personal und Fahrzeugen den Bahnbetrieb stark ein. Erst mit dem zögerlichen Aufschwung in den frühen 1920er Jahren normalisierte sich der Zugverkehr. Ab 1924 verkehrten regelmäßig Wintersportsonderzüge von Leipzig/Halle sowie Hamburg und Hannover nach St. Andreasberg.

1932 erhielt das Bw Northeim die ersten Einheits-Tenderloks der Baureihe 86, die auch bis St. Andreasberg liefen. Mit der Zuteilung von Lokomotiven der Baureihe 64 im Jahr 1938 verschwanden die letzten preußischen Bauarten.

Während des Zweiten Weltkriegs waren kriegswichtige Transporte für die in Bad Lauterberg ansässigen Rüstungsbetriebe durchzuführen. Nach Kriegsende normalisierte sich der Betrieb rasch, ab 1948 gab es bereits wieder regen Wintersportverkehr bis St. Andreasberg. Zu Beginn der 1950er Jahre machte der Straßenverkehr der Bahnlinie zunehmend Konkurrenz. Die DB reagierte 1951 mit dem Einsatz von Diesellokomotiven der Baureihe VT 70, zugleich tätigte sie Investitionen in die Gleisanlagen und Bahnhöfe. Zum Sommerfahrplan 1952 lösten moderne Schienenbusse der



Schienenbus VT 95 mit Beiwagen in St. Andreasberg West (um 1955).
Foto: Foto-Stille, St. Andreasberg

Baureihe VT 95 die lokbespannten Personenzüge und die VT 70 ab. Nur im Güterverkehr sowie vor Wintersportzügen blieben Dampflokomotiven der Baureihen 86 und 50 des Bw Northeim präsent. Ab 1963 kamen V 100 des Bw Northeim sowie später des Bw Göttingen vor Güterzügen nach St. Andreasberg. Ab Ende der 1960er Jahre verkehrte ein „Heckeneilzug“ von Bielefeld über Herford und Altenbeken nach Odertal. Anfangs wurde ein Diesellokomotiv eingesetzt, zuletzt war es ein mit Baureihe 216 bespanntes Eilzugpaar.

Mit dem Ende der Zahnradbahn nach St. Andreasberg Stadt im Jahr 1959 begann ein stetiger Rückgang im Personen- und Güterverkehrs. 1970 zog die DB ihr Bahnhofspersonal aus St. Andreasberg West ab, zum Winterfahrplan 1975/76 stellte sie den Reisezugverkehr zwischen Odertal und St. Andreasberg ein. Am 31. Oktober 1976 endete auch der Güterverkehr in diesem Abschnitt. Der Zugverkehr zwischen Bad Lauterberg und Odertal endete am 2. Juni 1984.

Lange konnte sich hingegen der Verkehr auf dem verbliebenen kurzen Streckenabschnitt zwischen Scharzfeld und Bad Lauterberg behaupten. Noch fast zwei

Endbahnhof St. Andreasberg im Sperrluttertal (um 1900). Foto: Slg. Ponzlet



Jahrzehnte verkehrten hier DB-Triebzüge der Baureihen 515, 614 und 628.4, die in Hildesheim bzw. Braunschweig beheimatet waren. Am 12. Dezember 2004 endete auch hier der Personenverkehr. Da der Güterverkehr bereits zum Jahresende 2001 eingestellt wurde, schrieb die DB AG die Strecke 2004 wegen anstehender hoher Investitionen in den Oberbau zum Verkauf

aus. Die Westfälische Almetalbahn (WAB) erwarb die Strecke und gründete dafür eigens die Tochtergesellschaft Südharz Eisenbahn GmbH. Da jedoch keine Güterkunden gewonnen werden konnten und auch die Idee von historischen Zügen für Touristen nicht realisiert wurde, erfolgte im November 2007 die Demontage der Gleisanlagen. □

TEXT: BERND KEIDEL

Die Zahnradbahn nach St. Andreasberg
Stadt war rund 1,6 km lang.



ZAHNRADBAHN NACH ST. ANDREASBERG STADT

St. Andreasberg erhielt mit der Eröffnung der Odertalbahn im Jahr 1884 Anschluss an das Eisenbahnnetz. Wegen der topographischen Gegebenheiten musste die Station jedoch 1,5 Kilometer Luftlinie entfernt vom rund 170 Meter höher gelegenen Zentrum errichtet werden.

Als der Fremdenverkehr um die Jahrhundertwende immer mehr an Bedeutung gewann, beschloss man, die bestehende Nebenbahn in den deutlich höher gelegenen Höhenkurort zu verlängern. Verschiedene Projekte, unter anderem eine elektrische Straßenbahn, wurden unter-

sucht und wieder verworfen. Schließlich entschied man sich für eine 1,7 Kilometer lange Zahnradbahn System Abt vom Endbahnhof der Staatsbahnstrecke bis hinauf in die Oberstadt. Die maximale Steigung betrug 1:8,2 (122 ‰). Um eine durchgehende Beförderung von Güterwagen zu ermöglichen, wurde die Zahnradbahn in Normalspur ausgeführt.

Die Lokomotivfabrik Jung lieferte zwei Nassdampf-Dreikuppler mit Hoch- und Niederdruckzylindern, die Hannoversche Waggonfabrik in Linden die beiden Bergbahnwagen.



**Zug auf Bergfahrt bei Schwalbenherd.
Foto (1957): Heldmann/Eisenbahnstiftung**



Am 23. April 1959 fand mit den beiden Personenwagen eine letzte Fahrt statt. Fahrgäste waren überwiegend Schülerinnen der Abschlussklasse der Realschule mit (leeren) Koffern.

Fotos: Foto-Stille, St. Andreasberg (3)

LINKS MITTE: Umstieg vom Schienenbus in die Zahnradbahn (23.4.1959).

Lok 1 in St. Andreasberg Stadt (März 1954). Foto: P. Boehm/Slg. Kobschätzky



Nach zweijähriger Bauzeit konnte die St. Andreasberger Kleinbahn am 16. Juli 1913 eröffnet werden. Ihr Ausgangspunkt, der Endbahnhof der Odertalbahn, trug ab diesem Zeitpunkt den Namenszusatz „West“. Mit der Eröffnung der Zahnradbahn stieg die Nachfrage auf der Staatsbahnstrecke merklich an.

Ein Jahr später, mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs, begann eine rückläufige Entwicklung im Personen- wie auch im Güterverkehr. Auch in den 1920er Jahren trat keine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Zahnradbahn ein. 1932 eröffnete die St. Andreasberger Kleinbahn eine Buslinie parallel zur Zahnradbahn, Busse und die Züge verkehrten nebeneinander. Lokführer

und Heizer erhielten zusätzlich eine Ausbildung als Busfahrer. An Tagen, an denen Güterwagen zu befördern waren, wurde eine Dampflok angeheizt und es verkehrten Personenzüge statt der Busse. Behinderten im Winter Schnee und Eis den Straßenverkehr, setzte man ebenfalls auf die Zahnradbahn. Mit dem Wirtschaftsaufschwung 1935 wurden wieder ganzjährig Personenzüge auf der Zahnradbahn angeboten. Erst wurde die Lage Mitte der 1950er Jahre, als die verschlissenen Gleisanlagen und der veraltete Fahrzeugpark dringend Investitionen erforderten. Neben der Beschaffung neuer Zahnrad-Diesellokomotiven, die durchgehende Züge auch auf der Odertalbahn bespannen sollten, war zu-

dem eine Umstellung auf elektrischen Betrieb im Gespräch. Eine Versuchsfahrt im Jahr 1957 zeigte, dass auch der Einsatz von zweimotorigen Schienenbussen der Baureihe VT 98 auf der Zahnradstrecke möglich gewesen wäre. Letztlich scheiterten jedoch alle Modernisierungsüberlegungen an den Kosten. Am 23. April 1959 fand eine letzte Fahrt mit den beiden Personenwagen statt, am 30. Mai 1959 wurde die Strecke stillgelegt. Heute erinnert das Empfangsgebäude des Endbahnhofs St. Andreasberg Stadt an die Zahnradbahn. Auch die ehemalige Trasse ist noch gut zu erkennen. Sie wird, teilweise asphaltiert, im Winter als Rodelbahn verwendet.

TEXT: BERND KEIDEL

Wurde mit Wintersportlern gerechnet, verkehrten lokbespannte Züge (052 298 bei Silbernaal-Grund, 18.2.1973). Foto: R. Wiesemeyer



SILBER UND BLEI

AUS DEN GRUBEN IM INNERSTETAL

Die als Innerstetalbahn und als Oberharzbahn bekannte Eisenbahnstrecke von Langelsheim nach Altenau im Oberharz verdankt ihre Entstehung den reichen Bodenschätzen der Region. Die Bahnlinie überstand in den 1960er Jahren den Bau einer Talsperre, wurde aber schließlich doch noch ein Opfer der Rationalisierung

Bereits seit 1863 gab es Pläne für eine Stichbahn in Richtung Clausthal/Altenau im Oberharz, doch erst im Mai 1874 begann die private Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft (MHE) mit dem Bau einer Bahnstrecke von Langelsheim an der Bahnstrecke Seesen – Goslar nach Clausthal.

Der erste 10,7 Kilometer lange Abschnitt zwischen Langelsheim und Lautenthal wurde am 25. Oktober 1875 für den Güterverkehr eröffnet. Der Personenverkehr folgte am 15. November. Im nächsten Bauabschnitt zwischen Lautenthal und Silberhütte gingen die Arbeiten wegen des extrem harten Gesteins des Gallenbergs bei Wildemann nur schleppend voran, so dass erst am 1. Januar 1877 die ersten Güterzüge rollen konnten. Am 15. Oktober wurde schließlich auch der letzte Abschnitt bis Clausthal fertiggestellt. Auf der gut 25 Kilometer langen Strecke mit minimalen Gleisradien von 180 Metern mussten die Züge Steigungen von bis 1:40 (25 Promille) bewältigen.

Zunächst setzte die MHE zweiachsige Nassdampflok ein, nach der Verstaatlichung der MHE wurden die alten Zweikuppler ab 1880 von preußischen G 3 des Lokbahnhofs Clausthal-Zellerfeld (unterstellt dem Bw Goslar) abgelöst. Die G 3 waren für den Einsatz auf der steigungsreichen Strecke mit einer Druckluftbremse versehen, bis 1891 rüstete man auch alle Perso-

nenwagen, die die Oberharzbahn befuhren, mit diesem Bremssystem nach.

Die von der Altenauer Bürgerschaft erhoffte Bahnanbindung durch das Okertal nach Oker an der Strecke Goslar – Bad Harzburg rückte durch die um die Jahrhundertwende projektierte Okertalsperre (tatsächlicher Baubeginn 1938, Fertigstellung 1956) in weite Ferne. So stimmte man 1907 einer Verlängerung der Innersstetalbahn um 8,7 Kilometer bis nach Altenau zu. Im Herbst 1908 begannen die Vorarbeiten, am 1. Mai 1914 startete der planmäßige Betrieb. Hohe Bahndämme, bis zu 16 Meter tiefe Einschnitte sowie vier

Viadukte, darunter der 44 Meter lange und 15 Meter hohe Hellertalviadukt, prägten diesen Streckenabschnitt.

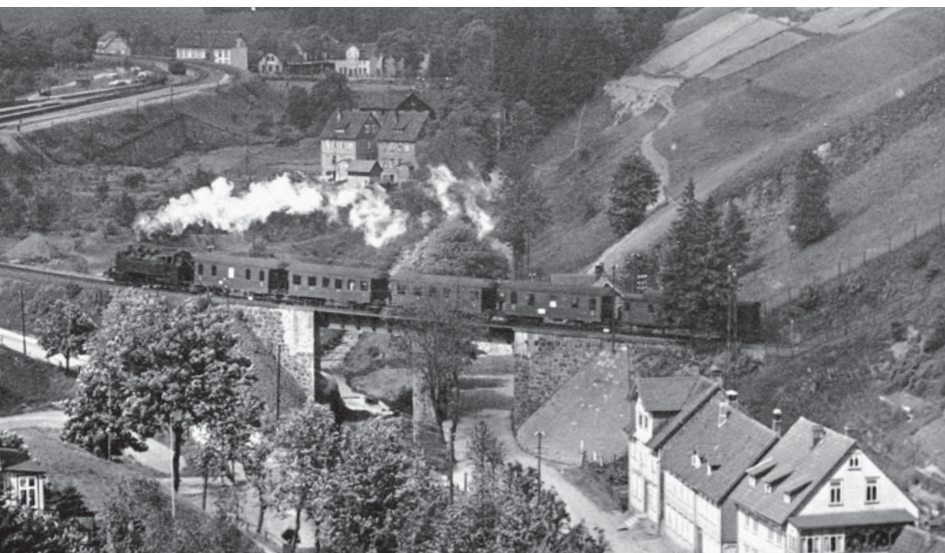
Der Personenverkehr stand in den ersten Betriebsjahren stets im Schatten des lukrativen Güterverkehrs. Zu den wichtigsten Transportgütern der Anfangsjahre zählten insbesondere Silber und Blei, während die Züge bergwärts vor allem Koks und Kohle zu den Hüttenwerken um Lautenthal transportierte. Der Güterverkehr erreichte Anfang der 1920er Jahre mit jährlich 230 000 Tonnen seinen Höhepunkt, die Station Wildemann wurde deshalb 1924 zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut.



Preuß. T 5' mit Personenzug in Clausthal-Zellerfeld (um 1905). Foto: Slg. Kobschätzky



Nach einem Orkan galt es viel Holz abzufahren: 051 603 in Lautenthal (18. Juli 1973).



64er mit Langenschwalbacher-Garnitur um 1935 bei Wildemann. Foto: Slg. Kobschätzky



Clausthal-Zellerfeld, 1976: Postensicherung für 515 579 als N 5112 nach Altenau.

Der Personenverkehr gewann erst mit dem Anwachsen des Tourismus nach 1900 an Bedeutung. 1910 kamen erstmals vierachsige Personenwagen mit einer besseren Laufruhe auf die Strecke. Zu dieser Zeit dominierte im Personenverkehr bereits die preußische Gattung T 9, während im Güterverkehr neben alten dreiachsigen Schlepptenderlokomotiven auch die neuen T 13 fuhren. 1925 ersetzten die T 14¹ beim Bw Goslar die T 9³, in der Folge gingen die T 9³- und T 13-Bestände zurück. Goslar zählte zu den frühesten Betriebsstellen der Baureihe 64, bis 1929 erhielt das Bw sieben fabrikneue Maschinen, um die noch vorhandenen T 9³ zu ersetzen.

Die Stilllegung der Erzaufbereitungen in Lautenthal und Clausthal führte ab 1930 zu einem massiven Einbruch im Güterverkehr, während des Zweiten Weltkriegs bescherte die Rüstungsproduktion in Clausthal der Strecke eine vorübergehende Renaissance. Das Werk Tanne in Clausthal war maßgeblich an der Herstellung von Sprengstoff beteiligt; am 7. Oktober 1944 war es Ziel eines alliierten Luftangriffs, bei dem auch Teile der Bahnanlagen zerstört wurden. Opfer des Krieges wurde 1945 auch der Hellertalviadukt: Wehrmachtssoldaten sprengten die Brücke am 13. April 1945, um den Vormarsch der Alliierten zu verzögern.

Die Reparaturarbeiten dauerten bis Ende November 1945, dann war die Strecke wieder durchgehend bis Altenau befahrbar. Im Zuge der Währungsreform begann in den Wirtschaftswunderjahren auch der Fremdenverkehr zu florieren. Schon 1949 entstand im Mönchstal bei Clausthal-Zellerfeld eine Skisprungschanze, die DB richtete bei km 28,7 die neue Haltestelle „Sprungschanze“ ein. 1950 lösten Triebwagen der Baureihe VT 70 des Bw Goslar die lokbespannten Züge ab, vom 6. Mai 1956 an übernahmen Schienenbusse der Baureihe VT 98. Dampfloks der Baureihen 86 und 50 blieben indes vor Güterzügen und im Sonderverkehr unverzichtbar.

Nach 1945 gingen die Güterfrachten auf der Innerstetalbahn weiter zurück, da die Industrie im Oberharz stetig an Bedeutung verlor. Daran konnten auch die unregelmäßigen Holztransporte im Auftrag der britischen Besatzungsmacht wenig ändern: Zu Beginn der 1950er Jahre betrug die jährliche Gütermenge nur noch rund 150 000 Tonnen.

Kurz darauf drohte der Bahn neues Ungemach: Das Land Niedersachsen plante in



Wildemann: 050 919 mit Klimaschneepflug schleppt einen VT 98 nach Goslar (15.12.1973). Fotos: R. Wiesemeyer (3)

Personenzug nach Altenau mit T 9³ unterhalb von Wildemann (um 1925). Foto: RVM/Slg. Gerhard

den frühen 1960er Jahren den Bau einer Talsperre im Innerstetal. Die Gleise waren dem Staubecken im Weg und mussten auf einer Länge von 6,2 Kilometern neu verlegt werden. Die um einige hundert Meter verkürzte Strecke in Hanglage war am 10. September 1964 vollendet, der neue Haltepunkt Innerstetalsperre übernahm die Aufgaben des Bahnhofs Lindthal an der alten Linienführung.

Als 1967 die Verhüttung in Clausthal-Zellerfeld und Lautenthal endete, brach der Güterverkehr der Bahn abermals ein. Die Gütermenge sank bis März 1971 auf nur noch 15 000 bis 20 000 Tonnen. Zu dieser Zeit bespannten bereits Braunschweiger V 100 die Güterzüge, nur ersatzweise half hin und wieder eine Maschine der Baureihe 50 aus.

Den Personenverkehr übernahmen ab 1973 Akkutriebwagen der Baureihe 515 des Bw Hildesheim, nachdem im Winter 1969/70 bereits versuchsweise Dieseltriebzüge der Baureihe 613 auf der Oberharzbahn unterwegs waren.

Im Frühjahr 1975 leitete die DB ein Stilllegungsverfahren für die Strecke ein, das



am 29. Januar 1976 erfolgreich abgeschlossen wurde. Am 30. Mai 1976 verkehrte der letzte planmäßige Zug. Kurz zuvor begann im Frühjahr 1975 noch die Erprobung fabrikneuer Dieseltriebwagen der Baureihen 627.0 und 628.0. Für eine Beibehaltung des Reisezugverkehrs nach Altenau konnten die modernen Nahverkehrstriebwagen aber

keine entscheidenden Impulse liefern. Eine Wiederinbetriebnahme als Museumsbahn scheiterte an den zu erwartenden Kosten und so bildeten zwei Sonderzugfahrten am 15. und 16. Juli 1977 zum 100-jährigen Bestehen der Strecke zugleich den Schlusspunkt. □

TEXT: BERND KEIDEL

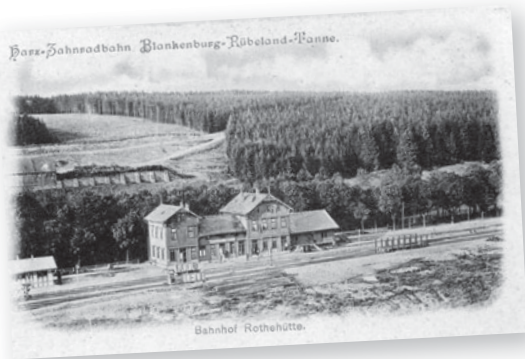
171 013 und 011 befördern im Herbst
2003 bei Rübeland einen Kalkzug
nach Blankenburg. Foto: O. Buhler





Zahnstangenabschnitt bei Elbingerode:
HBE-Lok 69 und Schiebelok der Tierklasse
(um 1922). Fotos: Slg. Kobschätzky (2)

TECHNISCH ANSPRUCHSVOLLE RÜBELANDBAHN



Die als Rübelandbahn bekannt gewordene Strecke nach Tanne wies ursprünglich elf Zahnstangenabschnitte auf. Die Umstellung auf Adhäsionsbetrieb zu Beginn der 1920er Jahre erregte in der Fachwelt Aufsehen. Wegen des starken Güterverkehrs wurde die Strecke Mitte der 1960er Jahre bis Königshütte elektrifiziert

Am 19. November 1869 schlossen das Königreich Preußen und das Herzogtum Braunschweig einen Vertrag zum Bau einer Eisenbahn von Halberstadt nach Blankenburg, das damals mit seiner Umgebung zum Herzogtum Braunschweig gehörte. Die im April 1870 gegründete Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft (HBE)

begann im Juli 1870 mit den Bauarbeiten an der 18,2 km langen normalspurigen Strecke. Die Eröffnung fand am 31. März 1873 statt.

Der Verkehr zwischen Halberstadt und Blankenburg entwickelte sich jedoch längst nicht so gut wie erwartet. Um die Frachtmengen zu erhöhen, beschloss die Generalversammlung der HBE am 8. April 1884 die Verlängerung der Strecke bis Tanne.

Sie wurde abschnittsweise eröffnet, als letzter Abschnitt Rothehütte–Tanne am 15. Oktober 1886. Der Bau stellte besonders hohe Anforderungen an die Planer und Erbauer. Die 30,5 km lange Strecke von Blankenburg (198 m über NN) nach Tanne (460 m über NN) wies zwei Kulminationspunkte auf: im Bahnhof Hüttenrode (477 m über NN) und in der Wechselstation zwischen Elbingerode und Rothehütte



Zahnradlok im HBE-Bahnhof Drei Annen Hohne (wohl um 1910). Foto: Slg. Gerecht

Wechsel – Drei Annen Hohne

Die 4,5 km lange Verbindung von der Abzweigstation Wechsel, gelegen zwischen Elbingerode und Königshütte, nach Drei Annen Hohne an der meterspurigen Harzquerbahn wurde am 1. Mai 1907 eröffnet. Es entwickelte sich ein reger Reiseverkehr. In den 1930er Jahren verkehrten meist sieben Zugpaare zwischen Blankenburg und Drei Annen Hohne. Der Güterverkehr blieb hingegen gering. Als ab August 1961 der Brocken als Reiseziel entfiel, verlor die Verbindung rasch an Bedeutung. Der Reisezugverkehr wurde 1964 eingestellt und das Gleis nach Drei Annen Hohne bis Herbst 1968 abgebaut.

auf 503,5 m Seehöhe. Man hatte sich für eine kurze, dafür sehr steile Trassenführung entschieden, die den Erzgruben im Braunesumpftal sowie den Kalkbrüchen bei Rübeland und Elbingerode einen Bahnanschluss ermöglichte. Diese Gegebenheiten erforderten den Einbau von elf Zahnstangenabschnitten mit Neigungen von 1:25 bis 1:16,5 (40 bzw. 60,6 ‰).

Die kürzeste Zahnstange hatte eine Länge von 227 m, die längste erstreckte sich über 1642 m. Zur Ausführung gelangte das 1882 patentierte und erstmals bei der HBE ausgeführte System von Roman Abt mit den gefederten Zahnstangeneinfahrten. Den erfolgreich absolvierten Probefahrten am 15. und 16. Mai 1885 wohnten Roman Abt sowie Direktor Theurer von der Maschinenfabrik Esslingen bei, die mit der Fabriknummer 2084 die erste C1'-Tenderlok für den gemischten Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb entwickelt und 1885 geliefert hatte. Die Lok erfüllte alle Erwartungen, so dass die HBE bis 1907 weitere zehn baugleiche Maschinen der Maschinenfabrik Esslingen in Dienst stellte, denen im Jahre 1914 noch ein einzelner Vierkuppler folgte.

Die geringen zulässigen Geschwindigkeiten im gemischten Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb verlangten viel Geduld von den Reisenden, sie waren zwei Stunden und 24 Minuten unterwegs. Die Reisezeit verlängerte insbesondere auch das viermalige



Bahnhof Rübeland Tropfsteinhöhlen in den 1930er Jahren: Der Güterzug fährt Richtung Elbingerode. Fotos: Slg. Ponzlet (2)



Lokomotive der Baureihe 95 (preuß. T 20) mit Kalkzug nach Blankenburg auf dem Krocksteinviadukt (26. Juli 1964). Foto: H. Müller



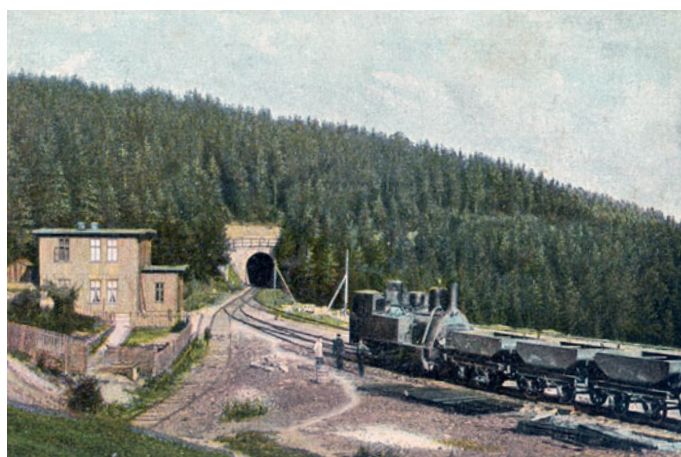
Eine HBE-Lok nach Vorbild der preuß. T 9³ überquert um 1932 mit einem Personenzug den Krocksteinviadukt.

Foto: RVM/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

MITTE LINKS: Der Endbahnhof Tanne um 1900. Links vorne das SHE-Gleis.

Foto: Slg. Kobschätzky

Zahnradlok mit Erzzug nach Blankenburg in Braunesumpf (um 1900).



Umsetzen der Lokomotiven in Bast-Michaelstein (Spitzkehenbahnhof), Hüttenrode, Rübeland und der Wechselstation, da die Lok auf den Zahnstangenabschnitten stets am talseitigen Ende des Zuges laufen musste, diesen bergwärts also schob.

Abkehr vom Zahnradbetrieb

Trotz des Erfolges der HBE mit stetig steigenden Beförderungsleistungen strebte deren seit 1915 tätiger Direktor Otto Steinhoff eine Vereinfachung und Beschleunigung des Betriebs an. An erster Stelle seiner Bemühungen stand die Abkehr vom aufwendigen und zeitraubenden Zahnradbetrieb. Ein richtungsweisender Schritt zu einem reinen Adhäsionsbetrieb waren die Versuche mit einer von Borsig entwickelten 1'E-Tenderlok für die Gewerkschaft Altenberg II des oberschlesischen Steinkohlereviers. Diese Maschine mit einer Reibungsmasse von 85 t hatte dort im Jahre 1912 ihren Dienst angetreten und bewiesen, dass Neigungen bis 60 Promille im Adhäsionsbetrieb bewältigt werden konnten. Bei mehreren im Sommer 1918 durchgeführten Versuchen

wurden letzte Zweifel ausgeräumt. Dazu beigetragen hatten im September 1918 die Vergleichsfahrten mit einer ausgeliehenen Tenderlok der preußischen Gattung T 16¹, die zu gleichen Erkenntnissen führten. In den Jahren 1920 und 1921 lieferte Borsig vier 1'E 1' h2-Tenderloks für den reinen Adhäsionsbetrieb mit den Namen MAMMUT, WISENT, BÜFFEL und ELCH, die sich auf der Rübelandbahn ausgezeichnet bewährten.

Um die maximale Zuglast der Güterzüge von Rübeland nach Blankenburg ohne Einsatz einer Schiebelok von 150 t – bei einer Reibungsziffer von 0,21 waren vom Eisenbahnzentralamt 180 t als Grenzwert für den Regelbetrieb auf 60-Promille-Rampen festgelegt worden – auf 460 t erhöhen zu können, wurde die Bahnlinie 1930 zwischen dem neu zu errichtenden Bahnhof Rübeland Tropfsteinhöhlen und Hüttenrode neu trassiert. Die Eröffnung fand am 12. Februar 1931 statt. Die Maximalsteigung beträgt im Abschnitt Rübeland – Hüttenrode seither statt 60 ‰ nur noch 28,2 ‰. Die neue Strecke wies zwei Tunnel auf (Länge 92 m bzw. 309 m) und führte über den 99 m lan-

gen sowie 29 m hohen Krocksteinviadukt (auch Kreuztalviadukt genannt), die größte Eisenbahnbrücke des Harzes.

Verstaatlichung

Im Zuge der Verstaatlichung der Privatbahnen (und Privatbetriebe) in der DDR wurde die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft am 1. April 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Da der Güterverkehr auf der Rübelandbahn weiterhin deutlich zunahm, wurden zur Leistungssteigerung die Elektrifizierung der Strecke Blankenburg – Königshütte und der großzügige Ausbau mehrerer Bahnhöfe beschlossen. Die Deutsche Reichsbahn ging davon aus, dass die Rübelandbahn ein elektrischer Inselbetrieb bleiben würde, und entschied sich deshalb für das Stromsystem 25 kV/50 Hz. Der elektrische Betrieb konnte am 30. November 1965 aufgenommen werden. Eigens für die Rübelandbahn beschaffte die Reichsbahn 15 sechsachsige Lokomotiven der Baureihe E 251 (ab 1970: Baureihe 251). Die neue Grenzlaster für Güterzüge von Blankenburg nach Rübeland bei Bespannung mit



je einer Zug- und einer Schiebelok wurde auf maximal 600 Tonnen festgelegt, in der Gegenrichtung auf 1500 Tonnen.

Kurz vor der Aufnahme des elektrischen Betriebs bis Königshütte endete im September 1965 der Reisezugverkehr auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt Königshütte – Tanne; die Gesamtstilllegung erfolgte zum 1. Januar 1969.

In den 1980er Jahren waren täglich sechs Lokomotiven der Baureihe 251 im Güterverkehr eingesetzt, pro Zug je eine Zug- und eine Schiebelok, eine weitere 251 besorgte den Personenzugdienst. Nach dem Ende der Planwirtschaft sank das Güteraufkommen 1990 drastisch, der Kalkverkehr kam sogar fast ganz zum Erliegen. Nach der Übernahme der zuvor staatlichen Kalkwerke durch private Unternehmen stieg der Güterverkehr wieder an, erreichte aber längst nicht mehr die Werte der DDR-Zeit.

Im Juni 1996 wurde der Güterverkehr vom Anschluss Hornberg bis Königshütte eingestellt, der Reisezugverkehr zwischen Elbingerode und Königshütte folgte zum Sommerfahrplan 1999.

Ab 17. Mai 2005 war die Fahrleitung abgeschaltet, der Verkehr musste nun mit Diesellokomotiven abgewickelt werden. Im Dezember 2005 endete der vom Bundesland Sachsen-Anhalt bestellte Reisezugverkehr zwischen Blankenburg und Elbingerode. Nur wenig später verpachtete die DB AG die Strecke mit Wirkung vom 1. Mai 2006 an eine Tochter der Fels-Werke GmbH, dem wichtigsten Güterkunden. Der Vertrag ist befristet bis Jahresende 2025. Nach der Erneuerung der Fahrleitungsanlagen im Jahr 2007 war der Betrieb mit Elektrotraktion zwar wieder möglich, der elektrische Planbetrieb wurde jedoch erst im April 2009 erneut aufgenommen. Seither kommen vorwiegend die Elektroloks 185 640 und 641 der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) zum Einsatz, bei Bedarf auch Diesellokomotiven. Die seit Mai 2010 in Blankenburg stationierte Dampflokomotive 95 1027 (preuß. T20) bespannt regelmäßig angebotene touristische Sonderzüge nach Rübeland. □

TEXT: HORST J. OBERMAYER/
ANDREAS RITZ

OBE: Dieselloks der Baureihe 218 bespannten zuletzt die Reisezüge (2003). *Foto: O. Buhler*

95 1027 hat im Oktober 2017 mit einem Sonderzug Rübeland erreicht. *Foto: U. Steinwasser*

DIE DAMPFLOK-LEGENDE

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



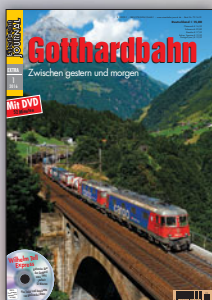
DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR 1990–1993
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200 (DB)
Best.-Nr. 701801

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,–



Über Jahrzehnte hinweg war die Baureihe 01 der Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflok schlechthin in Deutschland. Zwischen 1926 und 1938 wurden 231 Exemplare in Dienst gestellt, dazu kamen zehn Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Baureihe 02, die ab 1937 in Zwillingsloks der Baureihe 01 umgebaut wurden. Bei der Deutschen Bundesbahn standen die letzten 01er bis 1973 im Planeinsatz, bei der Reichsbahn in der DDR sogar bis 1982. In diesem EJ-Extra wird die Geschichte der „Klassiker“ der Einheitsbauart 1925 nachgezeichnet und auch die Neubekesselung durch die DB sowie die Rekonstruktion durch die Reichsbahn zur Baureihe 01.5 beschrieben.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, rund 150 Abbildungen, mit DVD „Die Baureihe 01 – Die berühmte deutsche Schnellzugdampflok“ (Laufzeit 42 Minuten)

Best.-Nr. 701802 | € 15,–



www.facebook.de/vgbahn



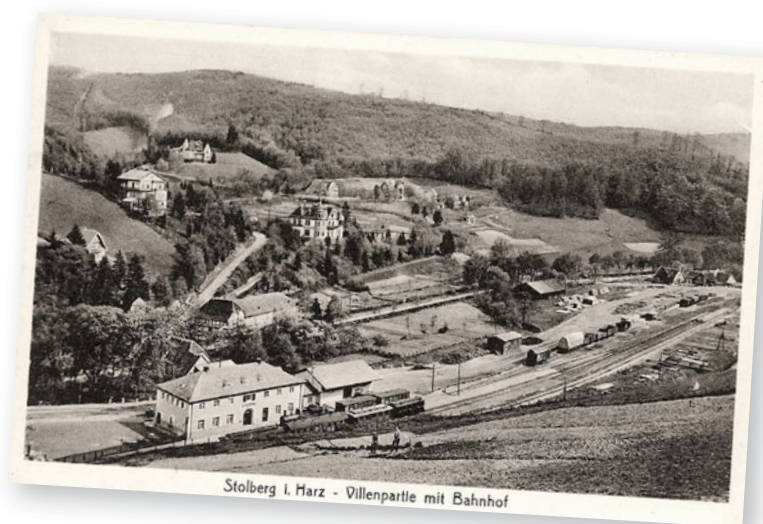
IM THYRATAL

UND ENTLANG DER WIPPER

Die Eröffnung der beiden normalspurigen Nebenbahnen nach Stolberg und Wippra im Südosten des Harzes erfolgte relativ spät. Sie wurden erst nach dem Ersten Weltkrieg fertiggestellt. Der Gütertransport auf der Thyratalbahn war früher sehr umfangreich, auf der „Wipperliese“ dominierte hingegen der Personenverkehr



772 012 als RB 16515 am Bahnsteig in Rottleberode (10.2.1999).
Foto: U. Steinwasser



Blick auf den Bahnhof Stolberg in den 1930er Jahren mit einer T 9³. Foto: Slg. Ponzlet



52 8014 überquert eine der beiden Bogenbrücken in Stolberg (29.12.1982). Foto: M. Krolop

Die Bahnlinie nach Stolberg (Harz) zweigt im Bahnhof Berga (später umbenannt in Berga-Kelbra) von der Hauptstrecke Halle – Kassel nach Norden ab. Der 9,5 km lange Abschnitt bis Rottleberode wurde am 1. Juni 1890 eröffnet, der Endbahnhof erhielt den Namen Stolberg-Rottleberode. Insbesondere die Betreiber der Eisenerzgruben im Raum Rottleberode und die Forstwirtschaft setzten sich in den 1880er Jahren für den Bau der Thyraltalbahn ein.

Die benachbarte Stadt Stolberg bemühte sich nun ebenfalls um einen Bahnanschluss. Bereits 1880 gab es Überlegungen bezüglich einer Schmalspurbahn von Gernrode

über Harzgerode nach Berga. Als Rottleberode 1890 Endpunkt der regelspurigen Stichstrecke von Berga wurde, kam eine gut 20 km lange Meterspurbahn von Lindenberg an der Selketalbahn nach Rottleberode ins Gespräch. Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) begann Ende 1893 mit den Vermessungsarbeiten. Die Befürworter einer Normalspurverbindung nach Stolberg setzten sich jedoch durch, das Projekt der GHE wurde nicht weiterverfolgt. Später stand eine Bahnverbindung Richtung Osten nach Wippra und weiter nach Klostermansfeld – Eisleben zur Diskussion. Schließlich wurde eine Verlängerung der Bahnlinie von Berga-Kelbra nach Rottleberode um gut 5 km bis nach Stolberg beschlossen. Die Bauarbeiten begannen 1914, wurden aber

durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs schon bald unterbrochen. Erst 1922 ging es mit dem Bahnbau weiter. Der Personenverkehr nach Stolberg konnte am 1. März 1923 aufgenommen werden, fünf Monate später auch der Güterverkehr. Der ehemalige Endbahnhof Stolberg-Rottleberode verlor den Namenszusatz Stolberg.

In den 1960er Jahren war das Güteraufkommen so stark angewachsen, dass ein neuer Güterbahnhof errichtet wurde: Rottleberode Süd. Er ging im April 1966 in Betrieb. Die Anschlussgleise der Harzer Gipswerke führten nun bis zum neuen Güterbahnhof. Weitere wichtige Güterkunden waren die Fluss- und Schwerspatindustrie sowie der VEB Holzdrehwaren Friesdorf. Zu jener Zeit war Stolberg an Wochenenden



247 042 (vermietet an MEG) mit einem Güterzug, der Anhydrit von Rottleberode zu einem Ostseehafen befördert, bei Uftrungen (4. Mai 2012). Foto: G. Gattermann

GANZ UNTEN: In den 1930er Jahren verkehrten auf der Strecke nach Wippra auch Akkutriebwagen (Aufnahme bei der Klippmühle).

UNTEN: Eine preußische T 9³ ist um 1930 mit einem Personenzug aus Stolberg in Rottleberode eingetroffen. Fotos: Slg. Ponzlet (2)



übrigens das Ziel eines Zugpaars aus Leipzig, das mit 65¹⁰ des Bw Halle P bespannt war. Damals brachten auch Lokomotiven der Baureihe 23¹⁰ lange Feriensonderzüge in die reizvolle Fachwerkstadt.

1972 begann der Einsatz von Dieselloks der Baureihe 110, doch im Winterfahrplan 1982/83 kehrten für wenige Monate nochmals Dampfloks auf die Strecke zurück. Sangerhäuser Lokomotiven der Baureihe 52⁸⁰ sollten helfen, deutlich teurer gewordenen Erdöl aus der Sowjetunion einzusparen. 1994 ersetzten modernisierte Triebwagen der Baureihe 771/772 die lokbespannten Reisezüge. Vier Jahre später sanierte die DB die Strecke, nachdem sie zuvor aufgrund von Brückenschäden gesperrt worden war. Da die Fahrgastzahlen unter der Woche stark zurückgegangen waren, verkehrten ab Dezember 2007 nur noch an Samstagen und Sonntagen Reisezüge. Im Dezember 2011 wurde auch das Wochenend-Angebot eingestellt. Verblieben ist der Güterverkehr im Abschnitt Berga-Kelbra – Rottleberode Süd.

Wipperliese

Die 20 km lange Strecke von Klostermansfeld (bis 1943: Mansfeld) nach Wippra, die weitgehend dem Tal der Wipper folgt, geht auf Planungen aus der Zeit nach 1900 zurück. Die Baukosten wurden zwar 1907 genehmigt, doch bis zur Eröffnung am 20. Dezember 1920 sollten noch 13 Jahre vergehen. Auf eine ursprünglich angedachte Fortführung bis nach Stolberg verzichtete man, da die Bauarbeiten an der Verlänge-

rung der Strecke Berga-Kelbra – Rottlebode bis nach Stolberg 1914 aufgenommen wurden. Größtes Kunstbauwerk ist der rund 250 m lange Mansfelder Viadukt (auch als Hasselbachviadukt bezeichnet). Bei Friesdorf Ost verläuft die Bahnlinie durch den 287 m langen Rammelburg-Tunnel.

Das Güteraufkommen war nie besonders groß, der Reisezugverkehr dominierte stets. Die Fahrpläne waren vielfach auf die Schichtwechsel der Bergleute und Hüttenarbeiter in Hettstedt ausgerichtet. Nach der Wende gingen zu Beginn der 1990er Jahre die Fahrgastzahlen drastisch zurück, die Stilllegung drohte.

Die Kreisbahn Mansfelder Land (KML) übernahm 1996 den Güterverkehr und ein Jahr später im Auftrag der DB auch den Reisezugverkehr. Modernisierte Esslinger Dieseltriebwagen fuhren nun im Zweistundentakt, die Fahrgastzahlen stiegen wieder deutlich an. Der Güterverkehr hingegen wurde zum Jahresende 2001 eingestellt.

Nach Rückgang der Fahrgastzahlen bis 2013 um mehr als die Hälfte beschränkte man den Reisezugverkehr 2015 auf die Wochenenden und Feiertage im Sommerhalbjahr. Zum 1. Juli 2016 verpachtete die DB AG die Strecke an den Verein Mansfelder Bergwerksbahn, den Betrieb führt nach ei-

ner Ausschreibung die KML bis 2022 durch. 2019 werden von April bis Ende Oktober an Wochenenden und Feiertagen fünf Zugpaare im Zweistundentakt angeboten. Zusätzliche Fahrtage (mittwochs) sind dem Internet unter www.wipperliese.de zu entnehmen. □

TEXT: ANDREAS RITZ



771 038 und 345 123 im Endbahnhof Wippra (22. September 1992). Foto: K. Koschinski

Mansfelder Viadukt mit Esslinger Triebwagen der KML (28.4.2018). Foto: G. Gattermann



Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

 Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft •  Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

22083 Hamburg

MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN

45479 Mülheim

MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahneuler@aol.com
FH

67146 Deidesheim

moba-tech
der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW 

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaef@ diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

04159 Leipzig

bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

28865 Lilienthal b. Bremen

HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11-15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

53111 Bonn

MODELLBAHNSTATION
BONN
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN

70176 Stuttgart

STUTTGARTER
EISENBAHNPARADIES G. Heck
Senefelder Str. 71b
Tel.: 0711 / 6159303
www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de
A/B

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW 

70180 Stuttgart

SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA



71334 Waiblingen

EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA 

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

71720 Oberstenfeld

SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW



44339 Dortmund

MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

75339 Höfen IETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H	83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Hauptstr. 27 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®	90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®	97070 Würzburg ZIEGLER MODELLTECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®
77948 Friesenheim Blaulichtmodelle FEUER1.de Schwalbenweg 2 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845 www.feuer1.de • info@feuer1.de FH	84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckmaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckmaier.de steckmaier@steckmaier.de FH/RW EUROTRAIN®	94161 Ruderting bei Passau MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GdB Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de FH/RW/A EUROTRAIN®	99830 Treffurt LOK-DOC MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H	86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW LK	94474 Vilshofen an der Donau GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann e.K. Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de FH/RW EUROTRAIN®	Scheiz
	90419 Nürnberg RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®	95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH	CH-8712 Stäfa OLD PULLMAN AG P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch FH/H

Lok-Schlosserei

Durchdacht konstruierte Bausätze H0, TT, N • Normal- u. Schmalspur • Fertigmodelle
Info: B. Schlosser • Lengsfelder Str. 1b • D-36460 DIETLAS • lok-schlosserei.de



QUELLEN

Bethke, M. / Finke, W. / Schweers, H.: Die Fahrzeuge der Harzer Schmalspurbahnen. Verlag Schweers und Wall, Magdeburg/Köln/Aachen 2003

Endisch, Dirk: Das Bahnbetriebswerk Blankenburg (Harz). Verlag Dirk Endisch, Stendal 2006

Gattermann, Gernot: Die Selketalbahn in den 1980er-Jahren. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2016

Högemann, Josef: Eisenbahnen im Harz (I) – Die Staatsbahnstrecken. Verlag Kenning, Nordhorn 1995

Högemann, Josef: Eisenbahnen im Harz (II) – Die Privat- und Werkbahnen. Verlag Kenning, Nordhorn 1996

Högemann, Josef: Eisenbahnchronik Harz. EK-Verlag, Freiburg 2007

Knop, Thomas: Auf Schmalspurgleisen durch den Harz – DR Harzquerbahn und Selketalbahn. Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn 1991

Kurbjuweit, Otto O.: Harzer Schmalspur-Spezialitäten – Band I und II. Verlagsgruppe Bahn, Fürstfeldbruck und Klartext-Verlag, Essen 2016 (Band II) / 2018 (Band I)

Röper, Hans und andere: Harzquerbahn und Südharz-Eisenbahn. Transpress-Verlag/Alba-Lizenzausgabe, Berlin/Düsseldorf 1990

Scheibe, Günter / Weisbrod, Manfred: Schmalspurbahnen im Harz. Eisenbahn-Journal Special 3/91

Schmidt, Markus / Thielmann, Dr. Georg: 100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn. Eisenbahn-Kurier Themen 28, Freiburg 1998

Des Weiteren wurden verwendet:

verschiedene Aufsätze von Jörg Bauer (Oberster Betriebsleiter der HSB), insbesondere zur technischen Absicherung des Zugleitbetriebs und zum

„Nordhäuser Modell“; veröffentlicht u.a. in der Harzbahn Post (Vereinszeitschrift der IG Harzer Schmalspurbahnen e.V.)

in der Reihe EK-Themen erschienene Hefte „Die DR vor 25 Jahren“

Pressemitteilungen und Statistische Angaben der Harzer Schmalspurbahnen GmbH

Internetseiten

der Harzer Schmalspurbahnen GmbH:
www.hsb-wr.de

der IG Harzer Schmalspurbahnen e.V.:
www.ig-hsb.de

des Freundeskreises Selketalbahn e.V.:
www.selketalbahn.de

von Michael Bettin (verantwortlich):
www.dampfromantik-harz.de



Dr. Rolf Brünig

MAIN-WESER-BAHN

Frankfurt (Main) – Gießen – Kassel | Geschichtliche Entwicklung
Glanzvolle Dampfloka | Große und kleine Bahnbetriebswerke

EJ-Sonderausgabe 2/2019 erscheint im Juli 2019



Andreas Ritz

EISENBAHN IN HAMBURG

Der Bahnknoten im Norden | S-Bahn-Netz mit Wechsel- und Gleichstrom
Blick zurück in die Dampfloka | Bahnbetriebswerke mit Tradition

EJ-Special 2/2019 erscheint im September 2019

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Andreas Ritz
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz

Extra-Ausgabe 1/2019:
Eisenbahn-Paradies Harz

Autor Konrad Koschinski

Redaktion Andreas Ritz

Gestaltung Kaj Jenna Ritter

Bildbearbeitung Fabian Ziegler

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Ernst Rebelein, Andreas Schoo,
Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

**Anzeigensatz und
Anzeigenlayout** Astrid Englbrecht (Durchwahl -152)

**Vertrieb
und
Auftragsannahme** Angelika Höfer (Durchwahl -104),
Petra Schwarzenborfer (-105),
Daniela Schätzle (-107),
Martina Widmann (-108),
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Claudia Klausnitzer (-227),
Tanja Baranowski (-202)

**Außendienst,
Messen** Christoph Kirchner,
Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141),
Karlheinz Werner (-142)

**Vertrieb
Pressegrosso
und Bahnhofs-
buchhandel** MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim,
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service FUNKE direkt GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89-985, Fax -70
abo@eisenbahn-journal.de

Druck Vogel Druck und Medienservice GmbH
Höchberg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019.
Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Das bezahlte Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Extra 1/2019

ISBN 978-3-89610-714-9

Triebwagen T1

TILLIGH0BAHN



Art.-Nr.: H0m 02941 / H0e 02951

Triebwagen T1 der MEG (Mittelbadische-Eisenbahn-Gesellschaft), Ep. III

Preis: 246,90 €*

Jetzt bei
Ihrem
TILLIG-
Fachhändler
erhältlich



Art.-Nr.: H0m 02940 / H0e 02950

Triebwagen VT 133 522 der DR, Ep. III

Preis: 246,90 €*

*Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.



HSB HARZER
SCHMALSPUR
BAHNEN

DIE GRÖSSTE UNTER DEN KLEINEN

Harz

STELLEN SIE DIE WEICHEN für Ihre berufliche Zu(g)kunft bei uns!

- Dampflokeizer (m/w/d)
- Zugschaffner (m/w/d)
- Verkaufsmitarbeiter (m/w/d)
- Ingenieur Leit- und Sicherungstechnik (m/w/d)
- Referent Ausbildung und Betriebsplanung im Eisenbahnbetrieb (m/w/d)



© Fotos: O. Haensch und J. Gercke, Sammlung HSB | Layout und Satz: cleronART media, cleronart.de | 04/19

