EditionXL

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | KLARTEXT

Die letzten Dampf-Paradiese

Konrad Koschinski, Helge Scholz

Harz, Sachsen, Rügen, Ostsee

Konrad Koschinski
Helge Scholz

Die letzten Dampf-Paradiese

Harz, Sachsen, Rügen, Ostsee

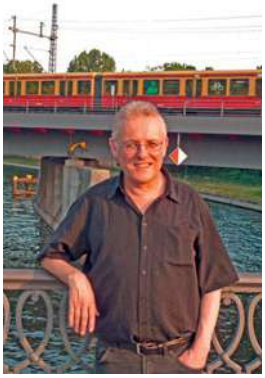
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Angaben sind unter http://dnb.ddb.de abrufbar.
ISBN 978-3-8375-1879-5

© 2017 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlag, Essen
Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe digitaler Systeme
und Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Zum Titelbild:	Die 99 222 (Baujahr 1930) der Harzer Schmalspurbahnen dampft am 6. März 2014 mit drei Wagen auf der Selketalbahn bei Sternhaus-Haferfeld in Richtung Alexisbad. FOTO: O. HAENSCH
Zum Rückseitenbild:	In Zittau überquert die 99 758 im September 2010 auf der Fahrt nach Bertsdorf die Mandau. FOTO: W. BLEY

Text:	Konrad Koschinski (Seiten 84 – 233) Helge Scholz (Seiten 14 – 61) Udo Kandler (Seiten 64 – 69) Jan Methling (Seiten 70 – 73) Robin Garn (Seiten 234 – 237)
Redaktion:	Andreas Ritz
Schlusskorrektur:	Manfred Grauer
Koordination:	Karlheinz Werner
Satz:	Regina Doll
Einbandgestaltung:	Kathleen Baumann, Sabine Novotny
Gesamtherstellung:	hofmann infocom GmbH, Nürnberg



Konrad Koschinski,
Jahrgang 1952, stammt aus Niederbayern. Nach dem Umzug ins Württembergische erlebte er 1963/64 noch den Dampfbetrieb mit 64ern auf der Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen. Sein Studium in Berlin schloss er mit einer Diplomarbeit über die stadtplanerischen Aspekte der Integration der noch von der Reichsbahn betriebenen S-Bahn ins West-Berliner Nahverkehrssystem ab. Seitdem arbeitet er als freier Journalist, ab 1999 vor allem als Autor des Eisenbahn-Journals und Verfasser zahlreicher Beiträge und Sonderausgaben. FOTO: PRIVAT

TÄGLICH VOLLDAMPF

Nur schwärmerische Optimisten glaubten nach dem Zusammenbruch der DDR, dass alle noch von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Schmalspurstrecken mit Personenverkehr langfristig überleben würden. Als nicht mehr zukunftsträchtig galt vermeintlichen Realisten insbesondere der reguläre Dampfbetrieb. Doch recht behielten die Schwärmer: Kommunale Trägerschaft hat die Bahnen auf Rügen und ins Ostseebad Kühlungsborn, im Harz und in Sachsen vor dem drohenden Aus bewahrt, auch die von der DR nur noch im Güterverkehr bediente Döllnitzbahn im mittelsächsischen Hügelland. Auf letzterer fahren regulär mit Dieselloks bespannte Personenzüge, an urtümliche Zeiten des „Wilden Robert“ erinnern Dampfsonderzüge.
Auf der Mecklenburgischen Bäderbahn „Molli“, der Strecke des „Rasenden Roland“ auf Rügen, den Harzer Schmalspurbahnen sowie der Zittauer Schmalspurbahn, der Lößnitzgrund-, Weißeritztal- und Fichtelbergbahn in Sachsen lässt sich noch heute täglich nach Fahrplan Volldampf „erfahren“. Geboten wird Eisenbahn-Romantik ohne gekünstelte Inszenierung, mit gleichermaßen nostalgischem wie authentischem Flair.
Nun ja, auf weniger nachgefragten Teilstrecken im Harz dominieren zeitgemäße Triebwagen, zwischen Ilfeld und Nordhausen rollen gar hochmoderne Straßenbahnwagen vom Typ „Combino Duo“. Aber auf der 1991 wieder eröffneten Bahn hinauf zum Brockengipfel schnaufen nur Dampflokomotiven mit urigen Waggons. „König Dampf“ fördert den Tourismus, wobei nicht bloß die Fahrgeldeinnahmen ins wirtschaftliche Kalkül einzurechnen sind – hoffentlich bedenken das die kommunalen Aufgabenträger als Besteller weiterhin.
Diese den letzten deutschen Dampflok-Hochburgen gewidmete Ausgabe der EditionXL fasst Sonderpublikationen der Magazine Eisenbahn-Journal und ModellEisenBahner zusammen. Einbezogen in die Thematik sind drei Museumsbahnen in Sachsen, wo es Vereine geschafft haben, Teilstücke der Waldeisenbahn Muskau, der Preßnitztalbahn und der „WcD-Strecke“ Wilkau – Carlsfeld wieder aufzubauen. Informationen über Fahrzeugbestände und vieles mehr sind aktualisiert, ergänzt um eine der Zeitschrift BAHN*Epoche* entnommene Leistungsbilanz des Betriebsjahres 2016. Berücksichtigt ist natürlich die Verlängerung der Selketalbahn bis Quedlinburg, welche die Weltkulturerbestadt um ein technisches Kulturerbe bereichert. Den beschriebenen Fahrten auf Strecken im Harz liegen nicht die neuesten Fahrplandaten zugrunde, aber deren Aktualisierung wäre müßig, zumal die HSB 2017 einige Züge im Selketal durch Busse ersetzt hat – darunter übrigens ein Saurer-Alpenbus von 1958. Grund für den wohl nur interimsweisen Schienenersatzverkehr ist Personalmangel. Insbesondere sucht die HSB Dampflokheizer – ja, auch das ist ein Beruf mit Zukunft.

KONRAD KOSCHINSKI

Dampf-Paradies Rügen

GALERIE		6
GESCHICHTE DER RÜ.K.B.	Lenz-Kleinbahn wird Touristenattraktion	14
VON LAUTERBACH NACH GÖHREN	Mit der Rügenschen BäderBahn unterwegs	20
FAHRZEUGE	Lokomotiven und Wagen der RüBB	44
TRADITIONSVERANSTALTUNGEN	Bahnhofsfeste der RüBB	51
WASSER & DAMPF	Das Südostrügen-Karussell	52
HÖHENRÜCKEN MIT JAGDSCHLOSS	Die Granitz – Kleinod Südostrügens	56
HISTORISCHES FÄHRSCHIFF	Ein zweites Leben für die „Wittow“	60

Dampf-Erlebnis „Molli“

BAD DOBERAN–OSTSEEBAD KÜHLUNGSBORN	Mecklenburgische Bäderbahn Molli	62
JÜNGSTE DAMPFLOK: 99 2324	Eine neue Lok für den Molli	70

Dampf-Paradies Harz

GALERIE		76
HISTORIE	Alles begann im Selketal	84
HARZQUERBAHN	Hoch hinauf und tief hinab	98
BROCKENBAHN	Wo „König Dampf“ regiert	112
EISFELDER TALMÜHLE–HASSELFELDE	Verknüpfende Linie	118
GERNRODE–HASSELFELDE	Durch das wildromantische Selketal	124
FAHRZEUGPARK	Vielfalt im Schmalspurparadies	138
HSB HEUTE	Nostalgie und Innovation	145

Dampf-Paradies Sachsen

GALERIE		148
EINLEITUNG	Leben nach der Reichsbahn	156
HISTORIE	Über 500 Kilometer	160
TRIEBFAHRZEUGE	Sieben Typen	170
SOEG – ZITTAUER SCHMALSPURBAHN	Ins Zittauer Gebirge	178
WALDEISENBAHN MUSKAU	Unikum: Von Park zu Park	188
SDG – LÖSSNITZGRUNDBAHN	Dackel unter Volldampf	192
SDG – WEISSERITZTALBAHN	Mit der „Bimmel“ nach Kipsdorf	200
DAMPFBAHN-ROUTE SACHSEN	Ferienstraße der besonderen Art	210
DÖLLNITZBAHN	Wilder Robert	212
PRESSNITZTALBAHN	Is Bahnl lebt	218
SDG – FICHTELBERGBAHN	Hoch hinauf nach Oberwiesenthal	222
MUSEUMSBAHN SCHÖNHEIDE	Auf zu neuen Horizonten	230
LEISTUNGSBILANZ 2016	Unser täglich Dampf	234
QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS		238

Dampf-Paradies Rügen

Rasender Roland

Im Volksmund wird die Schmalspurbahn von Putbus nach Göhren auch heute noch so bezeichnet. Die 24 km lange Fahrt dauert 75 Minuten, das ist keineswegs rasant. Auch eine zweite Lokomotive, wie hier in Göhren die 99 4631 vor der 99 4802 mit dem Zug nach Putbus, verkürzt die Fahrzeit nicht. Grund für die Vorspannlok war am 12. Mai 1980 eine Probefahrt der 99 4631 nach einer Hauptuntersuchung in Görlitz.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

99 4631-0

99 480 2-7

Morgenstimmung

Am Haltepunkt Posewald sind am 14. Mai 1980 Reisende nach Putbus zugestiegen und die 99 4802 beschleunigt nun den Zug wieder. Die Lok wurde 1938 von Henschel gebaut. 25 Jahre lang war sie auf dem Netz der Kleinbahnen des Kreises Jerichow 1 – östlich von Burg (b. Magdeburg) – im Einsatz, seit 1965 bespannt sie Züge zwischen Putbus und Göhren.

Foto: Jürgen Nelkenbrecher

99 4631-0

Dampflok-Pflege

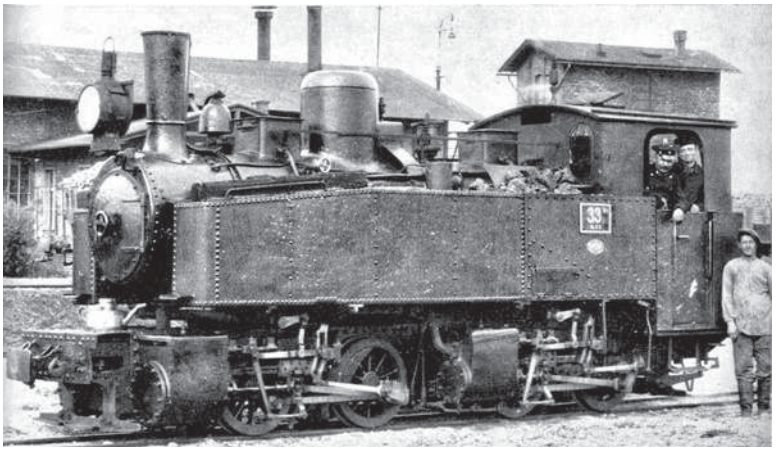
In Putbus ergänzen die Lokomotiven den Kohle- und Wasservorrat. Unverzichtbar ist aber auch die Entfernung der Verbrennungsrückstände vom Rost, aus dem Aschkasten und der Rauchkammer. Und ein Dampfross will natürlich auch stets mit ausreichend Schmieröl und -fett versorgt sein. Bei der 99 4631 wird am 12. Mai 1980 soeben die Lösche aus der Rauchkammer entfernt.

Foto: Jürgen Nelkenbrecher

Granitz

Auf der höchsten Erhebung des bewaldeten Höhenrückens im Südosten Rügens, dem 107 m ü.NN hohen Tempelberg, wurde Mitte des 19. Jahrhunderts das Jagdschloss Granitz errichtet. Das als Naturschutzgebiet ausgewiesene Waldgebiet verfügt über reiche Bestände an Buchen und Traubeneichen. Die Lok 53^{Mh} hat am 15. April 2003 mit ihrem Zug nach Göhren die Steigung von Binz hinauf zum Haltepunkt Jagdschloss fast geschafft.

Foto: Andreas Ritz



Im alten Bahnhof Altefähr wurde die Rü.K.B.-Maschine Nr. 33 porträtiert. Im Hintergrund sind die Gebäude des früheren Lokschuppens zu erkennen, der bei der Umgestaltung des Bahnhofs 1935/36 abgerissen wurde.

Eröffnung Rü.K.B.-Südstrecke

Putbus–Binz 22. Juli 1895
Binz–Sellin West 20. März 1896
Sellin West–Sellin Ost 23. Mai 1896
Sellin Ost–Göhren 13. Oktober 1899
Altefähr–Putbus 4. Juli 1896

Eröffnung Rü.K.B.-Nordstrecke

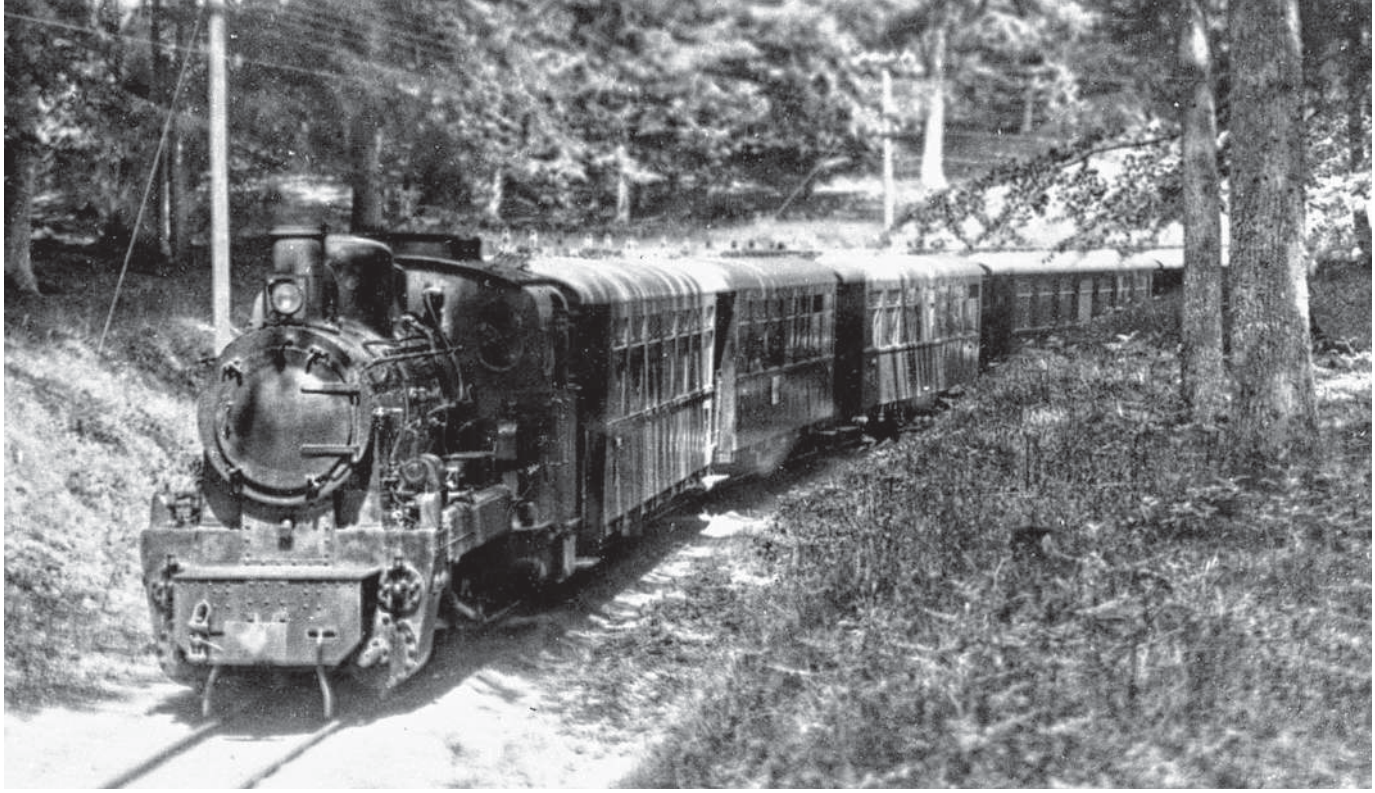
Bergen–Wittower Fähre 21. Dezember 1896
Fährhof–Altenkirchen 21. Dezember 1896
Buhrkow Abzweig–Starrvitz-Gramtitz 1. November 1918
Starrvitz-Gramtitz–Bug 16. Dezember 1918

Lenz-Kleinbahn wird Touristenattraktion

Die Geschichte des Rügener Schmalspurbahnbetriebes ist äußerst interessant. Streckenteile verschwanden und kamen hinzu, Lokomotiven ersetzten betagte Schwestern und nach drohender Stilllegung, sowie heftigen rechtlichen Turbulenzen ist nun die Zukunft der Rügenschen BäderBahn sicher.

Die etappenweise Erschließung Rügens mit der Eisenbahn ab 1883 führte im Kernland der Insel zum Verlangen, auch an den neuen Verkehrsweg angeschlossen zu werden. Aus staatlichen Mitteln waren Nebenstrecken ins Rügener Landesinnere nicht zu finanzieren. In Berlin sah man aber die Notwendigkeit der verkehrstechnischen Erschließung Preußens ein, somit auch Rügens. Dem Landtag wurde am 6. März 1892 der Entwurf eines „Gesetzes über die Bahnen unterster Ordnung“ vorgelegt. Es sollte den Bau von lokalen Eisenbahnen durch Verzicht auf die strengen Anforderungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ermöglichen. Verschiedene Streckenprojekte erhielten nun eine ganz neue Diskussionsgrundlage. Großgrundbesitzer und der Fürst zu Putbus waren die Fürsprecher neuer Rügener Eisenbahnlinien, die im Endeffekt als Schmalspurbahnen errichtet werden sollten. Der Staat Preu-

In Wiek ist vor 1897 ein Personenzug aus Fährhof eingetroffen. Die Maschine des Typs „n“ rollt noch Rauchkammer voraus nach Altenkirchen. Neben dem Post-/Gepäckwagen Nr. 13 genügt ein 2.-/3.-Klasse-Abteilwagen für den Betrieb. FOTOS: SAMMLUNG SCHOLZ (2)



Ein Personenzug mit einer Vulcan-Lokomotive passiert den romantischen Streckenabschnitt, der durch das dichte Waldgebiet der Granitz führt. Die geräumigen vierachsigen Personenwagen haben auf dem Bäderbahnabschnitt Putbus – Göhren schnell die zweiachsigen Vertreter abgelöst.

ßen und die Provinz Pommern einigten sich, sich zu gleichen Teilen an den Baukosten der Bahnen zu beteiligen. Die bauausführende Firma Lenz & Co. GmbH wurde zwei Tage nach der Verkündung des preußischen Kleinbahngesetzes am 30. Juli 1892 in Stettin gegründet. Sie entwickelte sich in der Folgezeit zum bedeutendsten Neben- und Kleinbahn-Konzern in Deutschland. Mehr als 12.000 km Eisenbahnstrecke sind in den ersten 20 Jahren entstanden. Auf Rügen baute das Unternehmen 97,3 km Schmalspurstrecke.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor des lenzschen Konzepts war der minimalste Aufwand mit der Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung. Für den Bau schmalspuriger Nebenbahnen im norddeutschen Raum schien mit diesem System die Ideallösung gefunden worden zu sein. Minimal zu bauen, heißt, in erster Linie eine kostengünstige Bauweise zu verfolgen. Diesem effektiven Prinzip folgend wurden Gleisanlagen, Fahrzeuge und Bauten nach möglichst gleichen Plänen erstellt. Jene ersten von dem Eisenbahnbauunternehmen aufgestellten Kennziffern eines standardisierten Eisenbahnbaus wurden unter den Lenz-Normalien bekannt.

Ab dem 22. Juli 1895 dampften die Schmalspurbahnzüge zwischen Putbus und Binz. In drei Etappen wurde dann die weitere Strecke eröffnet. Der Endbahnhof in Göhren ging am 13. Oktober 1899 in Betrieb. Damit war die Südstrecke komplett eröffnet, denn am 4. Juli 1896 erfolgte die Betriebsfreigabe von Putbus nach Altefähr. Schon zu Beginn wurde die Bahnlinie zweierlei Anforderungen gerecht: einmal als Meilenstein der wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch vorrangig ab Putbus als Zubringer zu den aufblühenden Ostseebädern Südostrügens. In Zahlen: Binz verbuchte im Jahr 1900 rund 10.000 Gäste, 1905 schon 18.000 und 1925 beachtliche 27.000.

Optimaler Brückenschlag zur Halbinsel Wittow

Von Bergen aus verlegten im Auftrag der Rügenschen Kleinbahnen AG (Rü.K.B.) Lenz & Co in sparsamer Bauweise mit Holzschwellen, Kiesbettung und 9-m-Vignolschienen eine zweite Schmalspurstrecke in den Nordteil der Insel. Somit konnte das Kernland erschlossen und ein Schienenweg zur Halbinsel Wittow realisiert werden. Oberhalb von Trent stoppte eine Meerenge, der Rassower Strom, den Eisenbahnbau. Eine rund 400 Meter breite Wasserstraße trennt seit langer Zeit den Weg nach Norden. Um Wittow auf dem Landweg zu erreichen, muss man auch heute noch über Bergen, Lietzow, Sagard den weiten Weg durch die Schaabe nehmen. Dieser Landstreifen hat als eine Nehrung Wittow mit Jasmund vereint und den Jasmunder Bodden entstehen lassen. Erste Gedanken zur Überwindung der Meerenge galten zu nächst einem Brückenbau. Die Fischer sahen sich damit allerdings ihrer Existenzgrundlage beraubt. Man argwöhnte, dass die Pfeilerkonstruktion die Fischströme zwischen Bodden und offener See behindern könnte. Ferner war die Schiffbarkeit der Meerenge sicherzustellen. Getreu den lenzschen Berechnungen erzielte man den wirtschaftlich optimalen „Brückenschlag“ mit einer Trajektlösung. Die beiden Fährschiffe „Jasmund“ (1912 verkauft und ersetzt durch „Jasper von Maltzahn“, 1949 umbenannt in „Bergen“) und „Wittow“ brachten Güterwagen und Reisende während der gesamten Betriebszeit der Nordstrecke, wie man den Abschnitt Bergen – (Wittower Fähre – Fährhof) – Altenkirchen bezeichnete, über den Rassower Strom. Reisezugwagen wurden nach der Übernahme durch die DR 1949 nicht mehr trajektiert.

Die Firma Lenz & Co. übernahm zu Beginn die Betriebsführung. Ab 1. April 1910 wechselte diese zum Provinzialverband der Provinz Pommern über.

Mit den beiden Linien Altefähr – Putbus – Göhren und Bergen – Altenkirchen der Rü.K.B. war das Kernland erschlossen. Verschiedene Projekte und Visionen rückten zur weiteren verkehrstechnischen Erschließung in die Öffentlichkeit und verschwanden mitunter recht schnell. Ein Projekt hat dagegen bis heute seine Spuren hinterlassen – die geplante Kreidebahn nach Arkona. Unterhalb des Kaps sollte das weiße Gold der Insel abgebaut werden. Vor Altenkirchen sollte eine Schmalspurstrecke zu dem Tagebaugebiet abzweigen. Die Kreide über die See per Schiff zu transportieren, verlangte nach einem Tiefwasserhafen. Die Idee einer Nordbahn tendierte schon 1880 zum Bau eines Hafens Arkona. Die kostengünstigere Lösung war, die Verladung im Hafen von Wiek zu organisieren. Eine große Brücke baute man in Vorbereitung des Streckenbaus 1914/15 an den Rand des Wieker Hafenbeckens. Die Güterzüge mit den Kreideladungen sollten hier hinaufgelangen und die Kreide in Kähne gekippt werden. Lastkähne hätte man unter den Bogen geschleppt. Öffnungen in der Brückenkrone hätten die Kreide dann in den Laderaum fallen lassen. Nachkriegszeit, schwierige Finanzlage und Inflation beendeten den weiteren Aufbau der Kreidebahn. Die Einstufung von Arkona als Landschaftsschutzgebiet um 1927 schob dem Bahnbau endgültig einen Riegel vor. Arkona mit seinem Kap ist einer ökologischen Katastrophe entgangen.

Rangiergeschäft in Fährhof: 99 4603 ist eine Lenz-Type „m“, auf die man 1964 noch nicht verzichten konnte. Mit Schutzwagen werden hier Güterwagen vom Fährschiff gezogen und aufgefahren. Erst nachdem das Rangiergeschäft beendet ist ‚wird das Schiff für den Personen- und Straßenverkehr freigegeben. FOTO: H. POCHADT

In Posewald Kreuzungsstelle wurde dieses Postkartenmotiv mit der 99 4633 aufgenommen. FOTO: SAMMLUNG SCHOLZ

Gleich zwei Maschinen befördern diesen um 1955 in Sellin Ost stehenden Bäderzug nach Göhren. Der Zuglok 99 4631 ist die 99 4522 vorgespannt. FOTO: G. PAUL

1940 übernahmen die als Körperschaft des öffentlichen Rechts neu gegründeten Pommerschen Landesbahnen die Rü.K.B. in ihr Eigentum.

Mit der Indienststellung des Triebwagens T 1 ab 1937 und zwei zu Beiwagen umlackierten Personenwagen sollte die Fahrzeit auf der Nordstrecke verringert werden. Nur gut sechs Jahre war der Triebwagen bei der Rü.K.B. im Einsatz, dann war das „Modernisierungsprojekt“ Geschichte. In den Jahren des Zweiten Weltkrieges ging der Ausflugs- und Urlauberverkehr gravierend zurück. Mit den Betriebseinschränkungen ging ein Personalmangel einher.

Nach 1945 wurden die beiden Rü.K.B.-Strecken dem Landesbahnamt Demmin unterstellt. 1949 gelangten sie dann zur Deutschen Reichsbahn.

Die 50er-Jahre gingen ohne betriebliche Besonderheiten in die Geschichtsbücher ein. Den Betriebsmaschinendienst prägten noch die alten Lenz-Maschinen der Typen „n“ und „m“, die Mallets des Typs „nn“ und Vulcan-D-Kuppler des Typs „M“. Der Bäderverkehr dominierte auf dem Streckenabschnitt Putbus – Binz – Göhren. Auf der Nordstrecke nach Wittow bevölkerten in der Feriensaison mehr Kinder die Züge bis Wiek zur Anreise ins Sächsische Kinderheim.

Die Bäderbahn im Süden gelangte im Zuge des auflebenden Tourismus, maßgeblich auch durch den FDGB, bald an ihre Kapazitätsgrenze. Glieder-Doppelstockzüge aus den südlichen Bezirken erreichten Putbus, wo die Sonnenhungrigen zu Hunderten mit Reisegepäck auf die Weiterreise mit der Schmalspurbahn angewiesen waren. Den nötigen Laderaum haben eingestellte Gw als Stück- und Expressgutwagen geboten. Ohne „Kleinbahn“ oder „Rasenden Roland“ wären diese Urlauberströme nicht in ihre Quartiere zu bringen gewesen. In den frühen 1960er-Jahren bildete sich der Kosename der Bäderbahn aus.

Die gestiegenen Transportleistungen, damit einhergehender enormer Verschleiß der alten Maschinen und deren Überforderung bedeuteten: Es musste gehandelt werden. Von Schmalspurbahnen aus Sachsen und Brandenburg wurden ab Mitte der 1950er-Jahre bis 1963 dort freigewordene Lokomotiven und Fahrzeuge auf den beiden Schmalspur-

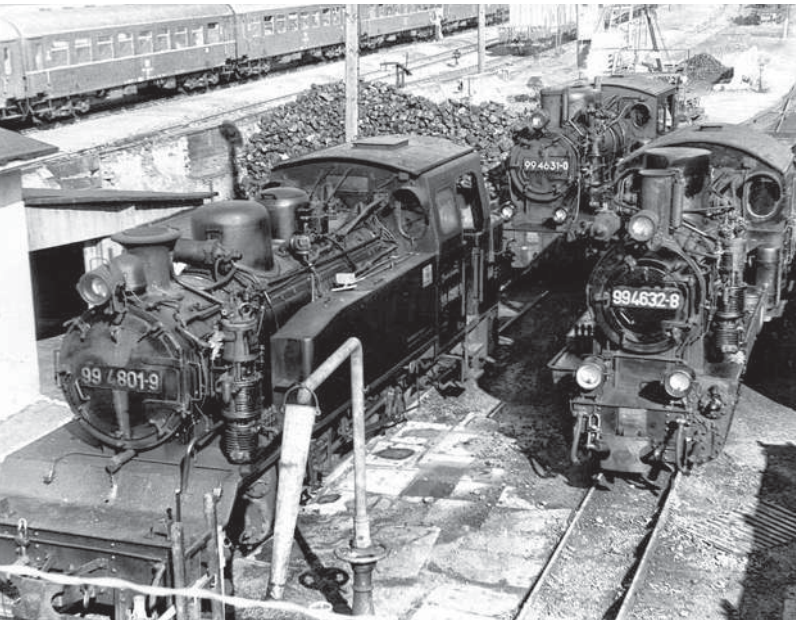
Am 13. Juni 1967 steht 99 4644 in Garz. Die Aufnahme zählt mit zu den Highlights aus dem Bildarchiv der Südstrecke. Nicht wegen des hier perfekt eingefangenen Gleisbereichs am Güterschuppen, sondern wegen der Lokomotive. Einsätze der 99 4644 auf der Strecke Altefähr – Putbus müssen recht selten gewesen sein. Die Maschine war wegen ihrer „Entgleisungsfreudigkeit" nicht sonderlich beliebt. Einen Tag nach dieser Fahrt war die Maschine mit Außenrahmen mit drei Achsen bei Nesebanz erneut entgleist.

Die gelenkigen IV K der Bauart Meyer waren den Anforderungen der bogenreichen Strecken und teils schlechten Gleislagen besser gewachsen. 99 553 mit angebauter Druckluftbremse steht hier 1965 in Altefähr.
FOTO: DR. WEIGEL

strecken Rügens eingesetzt. So konnten die Transportaufgaben aufgefangen werden. Der Einsatz von VI K-Maschinen blieb beim Versuchseinsatz der 99 644 im Jahr 1955. Man entschied sich für die IV K. Mit der 99 530 gelangte Juni 1952 die erste Vertreterin der sächsischen Lokomotivgattung nach Rügen. Weitere folgten und bereicherten mit den in V- oder A-Form aufgesetzten Druckluftbehältern für das andere Bremssystem das Bild der Rügenschen Kleinbahn. Die betagten zweiachsigen Lokomotiven der Nordstrecke des „Typs m" ersetzte man mit aus Dahme nach Altenkirchen umbeheimateten Schlepptendermaschinen der Herresfeldbahnbauart HF 130. Mit dem C1'-Kuppler 99 4511 gelangte 1961 ein Einzelgänger nach Altenkirchen. Die neuen Maschinen auf den beiden Schmalspurstrecken konnten den Niedergang nicht aufhalten. Lediglich der Abschnitt Putbus – Göhren war Ende der 1960er-Jahre noch nicht in Stilllegungspläne eingeflochten worden. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der Deutschen Reichsbahn sahen in ihrem Ergebnis wie in Sachsen eine etappenweise Einstellung des Schmalspurbahnbetriebes auf Rügen vor. Von Altenkirchen nach Fährhof rollte am 10. September 1968 der letzte Zug. Stück für Stück baute man die ausgefahrenen Gleise ab. Bahnhofsgelände wurden umfunktioniert und manches Stationsgebäude erhielt als Buswartehäuschen eine neue Verwendung.

Das gleiche Bild zeigte sich auf dem Abschnitt von Putbus nach Altefähr. Der Schmalspurteil von Altefähr verwaiste. Der Bahnhof Puddemin hatte längst seinen Hafenanschluss verloren, der Lokschuppen in Garz blieb ge-

Einfach Rügener Schmalspurherrlichkeit: Im Juni 1967 steht 99 4651 vor dem Altenkirchener Lokschuppen. Die Kohlevorräte sind über die Leiter ergänzt und nun kann die Maschine zum Wasserkran hintergeschoben werden. Der Bahnhof war die nördlichste Betriebsstelle der Deutschen Reichsbahn. Nur das Empfangsgebäude ist inzwischen verschwunden. Lokschuppen, Güterschuppen, „Milchhäuschen" (hinter dem Gw) und der Triebwagenschuppen werden vom Bauhof der Gemeinde weiter genutzt.
FOTOS: H. J. FREDBERG (2)



Im September 1976 ergab sich am Lokschuppen Putbus das Treffen aller Betriebslokomotiven. Neben 99 4801-9 haben sich 99 4631-0 und 99 4632-8 eingefunden, nicht auf dem Bild 99 4802-7 und 100 901.

In Seelvitz wird am 24. Juni 1977 ein Bauzug mit der Diesellok von 99 4632-8 überholt. Die Gleise liegen noch in der typischen lenzschen Kiesbettung. FOTOS: R. HEINRICH (2)

99 4801 steht im alten Bahnhof Göhren und wartet auf die Abfahrt. Noch liegen die Gleise in der Kiesbettung. FOTO: C. SACHER

Der Putbusser Lokschuppen ist die Heimat der Betriebslokomotiven. Im Umfeld stehen Reservelokomotiven oder auf Reparaturen wartende Maschinen. So dampft hier bei einer sich ergebenden Begegnung im Jahr 2004 die damals schwarz lackierte 99 4632 an der 99 4802 vorbei.
FOTO: H. SCHOLZ

Ankunft der ersten Leihlok aus Oberwiesenthal in Putbus am 14. März 2008.
FOTO: A. RICKLET

schlossen und der Betonviadukt bei Putbus wurde im Dezember 1967 zum letzten Mal mit einem Personenzug befahren.

Etappenweise zog sich die Schmalspurbahn aus der Landschaft zurück. Die beliebte Bäderbahn von Putbus nach Göhren sollte zum Ende des 1976er-Sommerfahrplans Geschichte sein. Einem Maßnahmeplan aus dem Februar 1974 verdanken wir, dass der „Rasende Roland“ überleben konnte. Am 12. März 1976 ist die Bäderbahn unter Denkmalschutz gestellt worden. In Folge des damit festgeschriebenen Weiterbetriebs hat die Deutsche Reichsbahn in den Jahren 1976 bis 1979 den Oberbau von Putbus nach Göhren grundlegend erneuert.

Ein chronologischer Vorgriff ist hier angebracht: Mit der Modernisierung der Putbusser Bahnhofsanlage, dem Neubau eines von beiden Spurweiten genutzten Bahnsteigs gegenüber dem regelspurigen Hausbahnsteig ergab sich die Möglichkeit, die Schmalspurbahn mit einer dritten Schiene in das Streckengleis nach Lauterbach einzubinden. Am 28. Mai 1999 wurde die Streckenerweiterung zum neuen Endpunkt Lauterbach Mole eröffnet. Den ersten Zug nach Lauterbach Mole bespannten die 99 4801 und die Aquarius C.

Nach der politischen Wende geriet der „Rasende Roland” erneut in Turbulenzen. Urlauberströme verlagerten sich im Sommer 1990 spontan und nachvollziehbar nach Südeuropa. Leere Wagen und jede Menge freie Quartiere kennzeichneten den Nachwendesommer 1990. Rückläufige Fahrgastzahlen und der Ruf nach Privatisierung führten das Land Mecklenburg-Vorpommern und die DR zu Verhandlungen an einen Tisch. Der Bahnbetrieb sollte wenigstens bis 1993 bestehen bleiben.

Am 1. Januar 1994 ging der Betrieb der Strecke Putbus – Göhren von der neugegründeten Deutschen Bahn AG an die ins Leben gerufene Rügensche Kleinbahn GmbH & Co KG. Sie war Bestandteil der „Unternehmensgruppe van Engelen“. Nach der Insolvenz der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft verkaufte der Geschäftsführer Bernhard van Engelen die ihm persönlich gehörende RüKB im März 2004 an die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (EBG) von Ludger Guttwein. Ein Streit über den Kaufpreis und über die Weiterführung des Betriebs führte jedoch dazu, dass der Vertrag im Mai 2004 rückgängig gemacht wurde.

Im November 2004 folgte in den turbulenten Zeiten der nächste Eigentümerwechsel. Neuer Besitzer der RüKB wurde Hermann Schöntag. Auch dieser Eigentümerwechsel hinterließ seine Spuren bis in unsere Tage. Da die Verkehrsgesellschaft MV den Verkehrsvertrag aus rechtlichen Gründen nicht verlängern wollte und stattdessen die auf der Strecke erbrachten Nahverkehrsleistungen im Herbst 2007 neu ausgeschrieben hatte, endete am 31. Dezember 2007 die Leistungspflicht der RüKB.

Die Ausschreibung zur Übernahme der Betriebsführung gewann letztlich, nach Ablauf eines Einspruches, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS), die den „Rasenden Roland“ 20 Jahre betreiben soll. Der neue Betreibervertrag sieht vor, dass die neue Gesellschaft die Infrastruktur für den Betrieb leihweise vom Kreis Rügen erhält.

Unüberbrückbare Auffassungen zwischen dem Landkreis Rügen und dem ehemaligen Betreiber über den Rückkauf des Fahrzeugparks führten zur Betriebseinstellung. Die Räder des Touristenmagnets „Rasender Roland“ blieben im ersten Halbjahr 2008 zweieinhalb Monate stehen. Es wäre ein Fiasko und enormer Imageverlust für die Urlaubsregion Rügen geworden, wenn zur Hauptsaison der „Rasende Roland“ im Schuppen hätte bleiben müssen. Es gelang in enger Zusammenarbeit von Pressnitztalbahn GmbH, SOEG und SDG, einen Übergangsbetrieb zwischen Binz und Göhren einzurichten. Dafür mietete die PRESS Lokomotiven und Wagen der beiden Bahngesellschaften an. Der erste planmäßige Personenzug unter Regie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn verkehrte am 18. März 2008 und eröffnete ein ganz neues Kapitel im Geschichtsbuch der Schmalspurbahn auf Rügen.

Die Station Lauterbach Mole befindet sich oberhalb des Seglerhafens, zu dem ein Weg vom Bahnsteig hinunterführt. Ein Umfahrungsgleis ist nicht vorhanden. So bleibt die Zuglok angekuppelt und wird von der zweiten Maschine am Zugschluss mit nach Putbus zurückgezogen.
FOTO: A. KLIPPHAHN

Alles einsteigen zu einer unvergesslichen Dampfbahnreise vom Bodden zur Ostsee!

Mit der Rügenschen BäderBahn unterwegs

Der Betriebsmittelpunkt der Rügenschen BäderBahn (RüBB) ist der Bahnhof Putbus LB. Der Zusatz LB, (LB für Landesbahn), steht für den Schmalspurteil der Station an der Regelspurstrecke Bergen – Lauterbach Mole. Die RüBB ist heute zwischen Lauterbach Mole und Göhren unterwegs. In der Hauptsaison fahren bis auf die beiden Morgenzüge P 101 und P 103 alle Reisezüge vom 1999 eröffneten neuen Endpunkt der Strecke ab.

Der lange Bahnsteig gegenüber dem Lauterbacher Hafenbecken dient Personenzügen beider Spurweiten. Eigentlich sollte am Streckenende ein modernes Multifunktionsgebäude entstehen. Gastronomie und Fahrkartenverkauf wären einige der Nutzungsmöglichkeiten gewesen. Das Projekt wurde aber nicht verwirklicht.

Von Putbus LB führt ein Drei-Schienen-Gleis hierher. Eine Umsetzmöglichkeit für die

Vom Putbusser Inselbahnsteig aus rollt 99 1784-0 auf Gleis 2 K nach Lauterbach Mole. Hinter der Lokomotive ein zweiachsiger Personenwagen der früheren Rü.K.B. Heute ist er als 971-210 der RüBB wunderschön aufgearbeitet im Einsatz. Im Vordergrund die Einfädelung der Schmalspurbahn in das regelspurige Streckengleis nach Lauterbach Mole.

Züge aus Göhren zur Weiterfahrt nach Lauterbach Mole rollen über das Verbindungsgleis zum Inselbahnsteig. Neben der Lokomotive ist das kleine Dienstgebäude zu erkennen. Hinter 99 1784-0 sind einer der drei zu Fahrradwagen umgebauten sächsischen Packwagen und der Jöhstädter Aussichtswagen zu sehen. FOTO: TH. SCHWARZE

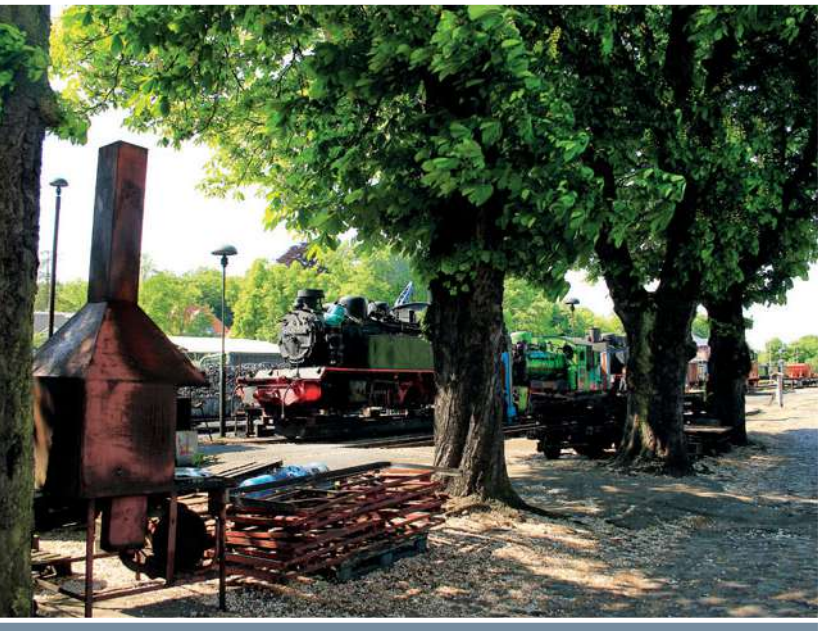
Lokomotiven besteht nicht. Die Triebwagen der Verbindung von Bergen mit Lauterbach Mole benötigen kein Umfahrgleis. Bei den Zügen der RüBB kommt dagegen eine zweite Maschine zum Einsatz. In Putbus kuppelt in der Regel die vierachsige Diesellokomotive 251 901-5 am Zugende an. Von Lauterbach Mole aus übernimmt diese Lokomotive dann die Rückfahrt nach Putbus. In Ausnahmefällen besteht seit einer Überarbeitung der betrieblichen Vorschriften die Möglichkeit, den Zug auch mit maximal 20 km/h und mit Schrittgeschwindigkeit im Weichenbereich nach Putbus zurückzuschieben.

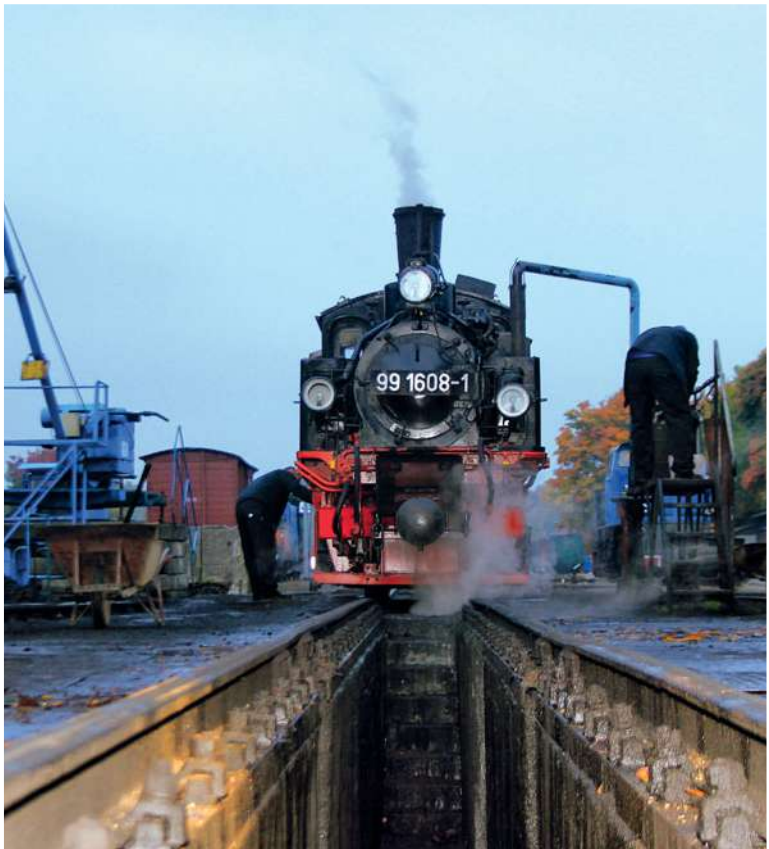
Meist geht es aber im Schlepp der Diesellok zurück nach Putbus. Dabei passiert der Zug der RüBB den alten Lauterbacher Bahnhof. Hinter dem Straßenübergang der Fürst-Malte-Allee zum Badehaus Goor schwenkt die Trasse des Drei-Schienen-Gleises in eine Hügellandschaft ein. Zwei Bögen führen die zweispurige Strecke hinter der Siedlung mit dem kopfstehenden Haus zum Bahnhof Putbus. Hinter dem Bahnübergang trennen sich die beiden Spurweiten.

In Fahrtrichtung rechts soll der Blick hinüber zum Lokschuppen gehen. Mal sieht man eine ausgeachste Maschine oder Wagen auf Hebeböcken in der Sonne stehen, eine weitere am Kohlebansen und in der Gleisanlage tummeln sich interessante Fahrzeuge mit Vergangenheit und Zukunft. Regel- und Schmalspurgleis führen nun wieder getrennt zum In-

weiter auf Seite 24

251 901-5 war bei der Abfahrt des Schmalspurbahnzuges nach Lauterbach Mole ans Zugende gekuppelt worden. Nun ist die Maschine als Zuglok des rückkehrenden Planzuges wieder in Putbus eingetroffen. Links erkennt man abgestellte Maschinen am Lokschuppen. FOTOS: H. SCHOLZ (2)

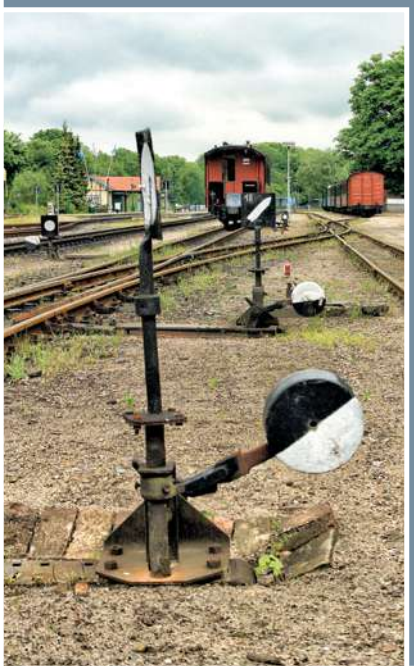




In Putbus sind die Betriebslokomotiven der Rügenschen BäderBahn beheimatet. Eine zweite Unterstellmöglichkeit bietet der im Bestand sanierte Schuppen in Göhren. Zum Restaurieren rollen die Maschinen hier an den Kohle- und Wasserkran. Der zweigleisige Schuppen kann vier Lokomotiven aufnehmen. Auf den Gleisen vor dem Lokschuppen sind weiterhin zeitweise abgestellte oder in Reparatur bzw. Wartung befindliche Maschinen zu sehen. FOTOS: H. SCHOLZ

Lokschuppen **Putbus**

Die Anlage mit ihren Details und teilweise noch betagten Gleisabschnitten verströmt die typische „Kleinbahnstimmung“. Man muss diese Blickwinkel in eine eigentlich schon längst vergangene Zeit nur ergründen. Die hier oft abgestellten Fahrzeuge des Traditionszuges und Museumswagen unterstützen diese kleine Zeitreise zudem.



Putbus ist fast erreicht. 99 1782-4 rollt mit einem Personenzug hinter Beuchow und ihrem Ziel entgegen. Der sanierte Oberbau wird hier besonders deutlich. Der solide Oberbau wird von den doch schweren Neubaumaschinen nicht so sehr in Anspruch genommen, wie es noch die alte Kiesbettung erfahren musste.

Die Sonne ist schon untergegangen, als 99 1784-0 durch Beuchow fährt. FOTO: D. MIELKE

In Beuchow konnte über den Gartenzaun hinweg dieses stimmungsvolle Motiv mit dem Traditionszug und der 53^{Mh} eingefangen werden. So wie man bei der Mitfahrt immer wieder neue Eindrücke gewinnen kann, offenbaren sich auch ständig neue Fotomotive entlang der gesamten Strecke. FOTO: S. GEIST (2)

selbahnsteig gegenüber dem Putbusser Empfangsgebäude. Dieser Bahnsteig ist mit der Streckenerweiterung der Schmalspurbahn nach Lauterbach Mole eingerichtet worden.

In 39 Minuten wird dann die Reise ins 24 Kilometer entfernte Göhren weitergehen. Genug Zeit, den Bahnhof zu erkunden. Vom neuen Inselbahnsteig kann man zum Empfangsgebäude gelangen. Hier hat die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) ihre modern ausgestatteten Büros eingerichtet und Bereiche des Gebäudes vorbildlich saniert.

Meilensteine der

Zur Entstehung der Rügenschen Bäder-Bahn soll nur so weit wie angebracht in die Geschichte der Schmalspurbahn kurz nach der Jahrtausendwende zurückgeblickt werden. Hermann Schöntag konnte den „Rasenden Roland“ zu keinem dauerhaften Erfolg führen. Die offenkundigen Schwierigkeiten einer abgesicherten Betriebsführung in vielen Belangen haben das Land Mecklenburg-Vorpommern und den Landkreis die Reißleine ziehen lassen. Der Verkehrs- und Betreibervertrag wurde Hermann Schöntag zum Jahresende 2006 per 31. Dezember 2007 gekündigt.

Wohl wissend um die komplizierten Eigentumsverhältnisse drohte ein neuer Betreiber schwer zu finden zu sein. Die Bahngrundstücke sind im Besitz des Landkreises, über Infrastruktur und Fahrzeuge verfügte noch der gekündigte Betreiber der Rügenschen Kleinbahn GmbH & Co. KG,, Hermann Schöntag. Der im Betreibervertrag festgelegten Klausel, den Fahrzeugpark nach Ende der Leistung an den Landkreis zurückzuverkaufen, sperrte sich Schöntag vorerst. Eine „Rechtszwickmühle“, die es zu meistern galt. An der Ausschreibung beteiligte sich auch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS). In den ersten Dezembertagen des Jahres 2007 gab das Verkehrsministerium in Schwerin bekannt, dass man der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH mit ihrem vorgelegtem Konzept das Vertrauen schenkt und sie ab dem 1. Januar 2008 für 20 Jahre mit dem ÖPNV auf der Schmalspurbahnstrecke Lauterbach Mole – Göhren beauftragt.

Ein reibungsloser Wechsel war kaum denkbar. Wie sollte es zu lösen sein, auf einer Strecke ohne verfügbare Fahrzeuge ÖPNV anzubieten? Die PRESS hat dafür Partner in Sachsen angesprochen, für eine Übergangszeit Leihfahrzeuge zur Verfügung zu stellen. So konnten von der SOEG und der SDG jeweils eine Dampflokomotive und insgesamt zehn Wagen bereitgestellt werden. Dazu kamen ein Wagen und 199 008 der IG Preßnitztalbahn. Nachdem die 199 008-4 am 12. März 2008 als erste Maschine Putbus erreicht hatte, konnte am 14. März 2008 die 99 773 als erste Leihlok auf die Gleise des „Rasenden Rolands“ gezogen werden. Ab dem 18. März 2008 ist ein Notbetrieb aufgenommen worden.

Allen beteiligten Unternehmen gilt ein Dank für dieses Engagement. Wäre es hinnehmbar gewesen, dass auf der Ostseeinsel die Touristenattraktion gefehlt hätte, weil der Roland im Schuppen bleiben musste? Unvorstellbar! Imageverlust und tiefgreifende wirtschaftliche Schäden wären die in ihrem Ausmaß unabsehbaren Folgen gewesen.

Drei Tage nach Aufnahme des Notbetriebs verkaufte dann Hermann Schöntag die Fahrzeuge an den Landkreis. Am 9. April 2008 vermietete diese den Fahrzeugpark für 20 Jahre an die PRESS. Um schnellstmöglich die Stammlokomotiven wieder im Einsatz zu haben, wurde unter anderen 99 4801-9 nach Jöhstadt zur Reparatur gebracht. 99 1784-0 erhielt in Oberwiesenthal eine Zwischenuntersuchung.

Nun schon über fünf Jahre Rügensche BäderBahn heißt auch über fünf Jahre abschnittsweise Streckensanierung zwischen Sellin Ost und Göhren. Mit der Neugestaltung der Göhrener Gleisanlage fand das Engagement der PRESS zur Sanierung der Infrastruktur den Höhepunkt. Ab dem 3. November 2011 verwandelte sich der Endpunkt der Bäder-Bahn in eine Großbaustelle. Ziel war es u.a., den Oberbau den gestiegenen Anforderungen durch Maschinen größerer Achslasten anzupassen. Ein veränderter Gleisplan und ein Wegesystem haben die Betriebsabläufe vereinfacht.

Bereits am ersten Bautag wurden Gleise und Weichen ausgebaut. Das jedoch nicht mit blankem Aktionismus. Historisches Gleismaterial wurde sorgsam entfernt, um es zu einem gegebenen Zeitpunkt museal weiternutzen zu können. Der Weitblick bei der Koordinierung des Bauablaufs schloss natürlich die maximale Erhaltung der Betriebsabläufe ein. Bedingte Sperrungen waren natürlich unvermeidbar.

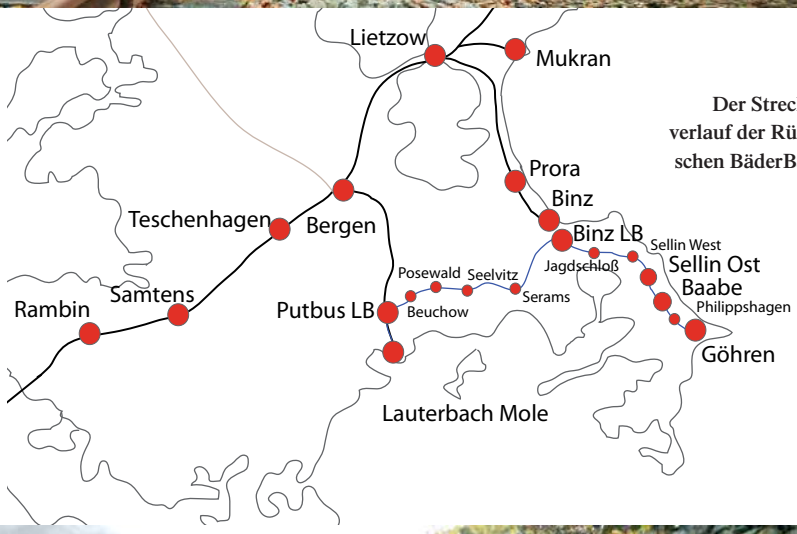
Seit Anfang Juni 2012 strahlt der neue Göhrener Bahnhof im neuen Glanz. Urlauber, Fahrgäste und Eisenbahnfreunde können eine moderne Bahnhofsanlage in Augenschein nehmen. Findet man nun gepflasterte Bahnsteige vor, Zäune entlang der Gleisanlage und eine Betonwanne in der Mitte der Anlage als Restaurationsplatz, so wird der Schmalspurbahnfreund die verträumte alte Zeit vermissen, aber feststellen müssen, dass man den Spagat zwischen der eigentlichen Bedeutung als Verkehrspunkt im ÖPNV und Erhaltung einer Schmalspurbahnromantik gemeistert hat.

Die grundlegende Sanierung des Göhrener Lokschuppens rundet das Bauprojekt Bahnhof Göhren ab.

Somit ist man für den reibungslosen Betrieb in den nächsten Jahren bestens aufgestellt. Kein anderer Betreiber vorher hat sich so eindrucksvoll zum Erhalt und zur Pflege des „Rasenden Rolands“ bekannt.

Sachsen helfen auf Rügen. 99 787 wurde von der SOEG an die PRESS zur Aufnahme des Betriebes ausgeliehen. Hier zieht sie am 24. Juni 2008 die von der SDG zur Absicherung des Bahnbetriebes geliehenen Wagen durch die Landschaft bei Posewald.
FOTO: R. HEINRICH

Posewald Kreuzungsstelle: Planzüge rollen hier ohne Halt durch. Am Fan-Wochenende im Oktober 2013 ergab sich jedoch diese Überholung des von 99 1608-1 geführten Sonderzuges durch 99 4011-5 mit P 108.



Der Streckenverlauf der Rügenschen BäderBahn.

Genug Zeit auch, dem Bw-Bereich einen Besuch abzustatten. Das Restaurieren kann man mit dem gebotenen Abstand zu den Betriebsgleisen von der Ladestraße aus verfolgen. Sich hier korrekt und verantwortungsbewusst zu verhalten und den Betriebsablauf in keiner Weise zu stören, dann darf der Eisenbahnfreund stiller Gast sein. Auch dies ist ein Aspekt der Kundenfreundlichkeit der RüBB. Vor dem Lokschuppen stehen eigentlich immer andere Fahrzeuge und stellen die Vielseitigkeit der hier eingesetzten Bauarten vor. Die beiden 1' D-Kuppler 99 4801-9 und 99 4802-7 stehen neben den nach Rügen gelangten Neubaumaschinen der Baureihe 99.77-79 im Planeinsatz. Die beiden einsatzfähigen D-Kuppler sind in das grün-schwarze Farbkleid der Rü.K.B. gehüllt worden. Beide Maschinen stehen vorzugsweise mit dem Traditionszug im Einsatz und nur außerhalb der Saison mit im Planeinsatz.

Die Abfahrtszeit rückt heran. Im Fahrplan der Hauptsaison verlassen die Züge der RüBB Putbus LB ab 8.08 Uhr alle zwei Stunden. Die letzte Abfahrt nach Göhren erfolgt 20.08 Uhr.

Betriebshalt in Posewald. Die Schmalspurbahn hat am Bahnübergang die Vorfahrt.

Aus einem grünen Tunnel kommen die Züge der Rügenschen BäderBahn in den kleinen Bedarfshaltepunkt Posewald. Schepptenderlokomotive Aquarius C bespannt den hier durchfahrenden Traditionszug. FOTO: S. GEIST

Wie die Insel hat auch die Reise mit dem Zug zu jeder Jahreszeit ihre Reize. Wenige Augenblicke nach der Ausfahrt aus Putbus LB wird diese Feststellung schon bestätigt. Obwohl man auf einer Ostseeinsel zu Gast ist, empfängt eine Hügellandschaft den Naturfreund und Bahnreisenden. Die Trasse verläuft gleich hinter dem „Millionengleis“ auf Dammabschnitten durch Niederungen, neben hügeldurchzogenen Feldern und jeder Menge Findlingen am Streckenrand. Im Winter treten die Landschaftsformen noch deutlicher zu Tage. Wer einmal Rügen im Winter erlebt hat, wird das nicht missen wollen. Der Winter an der See ist etwas Fremdes, Ungewohntes – und vielleicht begreift man die Sinfonie in Blau und Weiß erst beim zweiten Hinschauen.

Das „Millionengleis“ hat seinen Namen wegen der hier abgestellten, nicht greifbaren und ungenutzten Lokomotiven erhalten. Die Schicksale der Maschinen sind vom Handeln früherer Betreiber der Schmal-

Inmitten jenes Blättertunnels findet sich dieses Motiv mit dem Teich im Park am Posewalder Herrenhaus. 99 4802-7 rollt gerade bedächtig vorbei und spiegelt sich leicht im aufgekräuselten Wasser. FOTOS: H. SCHOLZ (3)

Dieses Motiv wurde am 14. Oktober 2013 aufgenommen. Mit dem P 102 kehrt 99 608 nach Putbus zurück. Es ist nach 45 Jahren der erste mit einer IV K bepannte Planzug auf Rügen. Dort, wo sich der Rauch aus dem Schlot aufzulösen beginnt, liegt das Seelvitzer Großsteingrab. Zwei Decksteine des Großdolmen sind noch vorhanden. Drei Tragsteinpaare befinden sich noch in Originalposition. FOTO: L. KENNING

Juni 2013. Die Seelvitzer Rapsfelder tragen noch letzte Blütenblätter, der Ginster steht aber in voller Blüte. 99 1784-0 rollt nach der Ausfahrt aus dem einsam zwischen den Feldern liegenden Bahnhof Seelvitz in den gleich beginnenden Gefälleabschnitt hinunter.

Einen Tag vorher konnte aus dem Fotosonderzug zum Fan-Wochenende dieser Schnappschuss nach vorn zur 99 1608-1 gemacht werden. Kilometer 40,5 wird passiert. Noch heute gilt die einst in Altefähr beginnende Kilometrierung.

Die Abendsonne spiegelt sich auf der polierten 99 4802-7 und den folgenden Personenwagen kurz vor Seelvitz. Jeder Nietkopf scheint wie eine Perle zu leuchten. Dazu eine fantastische Dampfentwicklung. Die Rügensche BäderBahn von ihrer schönsten Seite. Von Posewald bis hinter Seelvitz ist die Landschaft mit Findlingen durchzogen. FOTO: S. GEIST

spurbahn bestimmt. Darunter versteckt sich ein ganz besonderer Schatz. 99 1594-3 bleibt nach einer im Ausland durchgeführen Revision die Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt für Deutschland versagt.

Kleinbahnflair mit knorrigen Bäumen

Mit Volldampf geht's es an Bäumen und Hochsitzen vorbei nach Beuchow. Die erste Station auf der Reise nach Göhren ist eine Bedarfshaltestelle. Der erste Wegübergang wird passiert. In Gegenrichtung ist es ein beliebtes Fotomotiv mit markanten knorrigen Bäumen. Am Beuchower „Fotobaum" ist öfters ein bekanntes Gesicht zu sehen, haben sich Eisenbahnfreunde persönlich kennengelernt, die sonst nur via Glasfaserkabel quer durch Deutschland kommunizieren und auch ein Winken zum dem Fahrgast übrig haben. Meist geht es in beiden Fahrtrichtungen ohne Halt an den Häusern und Gärten Beuchows vorbei. Im warmen Sommerwind wiegen sich links und rechts der Strecke Rapsfelder. In anderen Jahren wächst Getreide. Die fruchtbaren Böden sollen nicht mit Monokulturen erschöpft werden. Mohnblumen strecken ihre roten Köpfe zum Himmel und Kornblumen bereichern das Spiel der Farben. Im Schatten der Allee bei Posewald hat der Zug die Siedlung bei Beuchow schon hinter sich gelassen und erreicht die Kreuzungsstation. Wenn neben den planmäßigen Personenzügen der Rügenschen BäderBahn Sonder- oder Arbeitszüge in den Fahrplan eingebunden sind, kann das Kreuzungsgleis gut zum Überholen oder Ausweichen genutzt werden. Eine Fernsprech-Wellblechbude verströmt hier noch richtiges „Kleinbahnflair". Manche Protagonisten mit Kamera können die Fahrgäste auf diesen ersten wenigen Kilometern mit der Rügenschen BäderBahn schon bemerkt haben.

Der Haltepunkt Posewald wird nach der Kreuzung mit der Allee erreicht. Eine Hand-

Zum Bahnhof geht's da lang! Ein Wegweiser, der in dieser Szenerie kaum schöner sein könnte.
FOTOS: H. SCHOLZ (3)

99 1608-1 hat gerade den beschrankten Bahnübergang der B 196 passiert. Lokomotiven, die nicht mit der Sensorsteuerung der RüBB-Stammmaschinen ausgerüstet sind, müssten auf den Erregerschleifen anhalten und dadurch die Schrankensteuerung auslösen. Die 99 608 wurde per Flagge gesichert, weil ein Defekt am Bahnübergang vorlag.

voll Häuser, ein verlassenes Herrenhaus, marode Lagerhallen und ein Kutter auf Land. Posewald scheint ein verträumtes belangloses Stückchen Rügener Land zu sein. Ja, wenn dieser Kutter nicht auffallen würde. Ihn mit den Schmalspurbahnzügen ins Bild zu nehmen, wird schwierig. Doch steigen wir in Posewald gedanklich kurz aus. Ein Schwabe ist ‚fast mit der Gründung der Rügenschen BäderBahn „vom Kaiserstuhl zum Königsstuhl" umgezogen. Seit fünf Jahren betreibt der junge Mann in den Hallen eine Werft. An die Station grenzt weiter das Gelände vom Herrenhaus Posewald. Es steht verlassen und marode hinter hohen Bäumen. Ein Gutshof wird an jenem Platz erstmals 1326 im Besitz der Familie von Putbus erwähnt. 1687 wurde Gustaf Ernst von Normann der Besitzer. Mit-

Zwischen den ausgedehnten Weiden der Seramser Niederung und dem Höhenzug des Schellhorner Forstes zieht 99 4801-9 durch die Wiesen nach Seelvitz davon. Davor ist allgemeine „Siesta".

te des 18. Jahrhunderts war die Familie von Putbus der Eigentümer. Die Familie erbaute dann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Herrenhaus mit einem kleinen Park. Ein kleiner Teich hinter dem Posewalder Haltepunkt ist bei Europas Eisenbahnfreunden bestens bekannt.

Weiter geht die Rügenreise hinter Posewald durch eine freie Moränenlandschaft. Seelvitz liegt inmitten hektarweiter Felder, behütet von bewaldeten Hügeln. An Feldern und Weiden rollt der Schmalspurbahnzug, der eigentlich „Kleinbahn“ oder früher „Lüttbahn“ genannt wurde, vorbei und gewinnt zusehends an Fahrt, bis nach einigen Bögen der Bahnhof Seelvitz ins Blickfeld des Lokführers kommt. Über die Bedeutung der Station könnte man vortrefflich philosophieren. Wanderfreunde finden das Stationshäuschen mitten in der Landschaft wohl eher zufällig. Wenn ein Zug kommt und man in den gemütlichen Wagen weiterreisen möchte, so macht man sich mit einer Handbewegung bemerkbar. Wie in der guten alten „Bimmelbahnzeit“. Güter hat man hier wohl nie übers Land zu einem Empfänger versandt und auch nicht erhalten. Wer soll sie auch erwarten? Im hinter dem Hügel liegenden Dörfchen Nistelitz gibt es keine Handwerker, aber wunderschöne Urlaubsquartiere inmitten einer verträumten Landschaft fern der Touristenströme. Die nächsten Katen – heute schmucke Häuschen mit Urlauberparkplatz – wird der „Rasende Roland” nach der Durchfahrt oder Abfahrt aus Seelvitz schnell passieren. Ginsterbüsche rahmen einen dichten Mischwald ein. Hinter dem Bahnübergang zum Haltepunkt fällt das Streckengleis deutlich in einen tiefer liegenden Landschaftsbereich ab. Nach Norden steigt das Waldgebiet des Schellhorner Forstes auf. Respektable 60 Meter über NN misst der höchste Punkt dieses von Buchen geprägten Waldes.

Nach einem romantischen Bahnübergang am Rand des Schellhorner Forstes, an den letzten Nistelitzer Häusern, weitet sich das Tal. Die Endmoränenlandschaft gewinnt sogar an Dominanz. Vom Waldsaum herunter kann man weit über die Nistelitzer und die sich anschließenden Seramser Weiden blicken. Äcker und Weiden bestimmen die Landschaft. Kleine Schonungen wurden wegen des sich hier tummelnden Wildes mit Zäunen gegen Verbiss gesichert. Vom Forstgebiet aus neigt sich das Gelände und bricht vor der Gleistrasse mit einer kleinen Wand drastisch ab. Über jeder Landschaftsbucht thront ein Hochstand vor der Fotobirke. Man könnte meinen, diese markante Landschaftsform sei von Menschenhand geschaffen. Zu sehr drängt sich der Verdacht einer hier geplanten Betriebsstelle auf. Mitnichten, es ist eine Laune der Natur und Ergebnis der Erosion.

In einem weiten Streckenbogen und auf der folgender Geraden gewinnt die Trasse Länge. Noch schnauft der „Rasende Roland“ durch

99 4802-7 ist im Vergleich zur linken Aufnahme schon einige Meter weitergekommen. Im Bogen wird die ebene Fläche mit der „Fotobirke“ umrundet. In diesem Bogen liegt eine fest eingebaute Mittelschiene zur Stabilisierung der Gleislage. FOTOS: H. SCHOLZ (3)

Bekanntgewordene Bahnpoststempel aus vergangenen Zeiten und deren Einsatzzeiträume. Putbus – Sellin: 1899 Putbus – Göhren: 1900 bis 1927 Göhren – Altefähr: 1949 Bergen – Altenkirchen: 1904–1912, 1914–1926, 1949. STEMPEL: SLG. U. BAUER (2), SLG. SCHOLZ (2)

Einfahrt in Binz LB auf Gleis 1. Mit dem Einsatz der 99 1608-1 hat die RüBB den Eisenbahnfreunden und Fahrgästen der BäderBahn auch ein Geburtstagsgeschenk zum „Fünfjährigen“ gemacht.

Wo die Züge nach Göhren abfahren, ist nicht zu übersehen.

Die Rügensche BäderBahn im Winter zu erleben, bietet ganz andere, aber genauso beeindruckende Momente wie im Sommer. 99 4011-5 erreicht hier bei prächtigem Winterurlaubswetter Binz LB.
FOTO: TH. STECKMANN

eine scheinbar unberührte Kernlandschaft. Der Vorteil dieses Gebietes ist seine verkehrstechnische Unerschlossenheit. Nur der Waldweg von Nistelitz hinüber nach Pantow am Rand des Forstes bietet ein Vorankommen. Radfahrer, Wanderfreunde, Forstfahrzeuge, Anwohner und ortskundige Eisenbahnfotografen benutzen und schätzen diesen schnellen Weg nach Seelvitz.

Der folgende beschrankte Bahnübergang bricht jede aufkommenden Melancholie. Die Rügensche BäderBahn kreuzt die Bundesstraße 196. Die Schrankenanlage wird wie der

Von der Terrasse des Restaurants lässt sich der Betrieb im Bahnhof Binz LB wie auf einer Bühne verfolgen. Dabei zischt neben einer Planlokomotive der Baureihe 99.77-79 auch ein höchst seltener Gast vorbei. 99 608 schnauft mit offenen Zylinderhähnen aus der Station.
FOTOS: H. SCHOLZ (3)

beschrankte Übergang in Binz von den Lokomotiven über Funksignale ausgelöst. Gastlokomotiven ohne die eingebauten Sensoren am Führerhaus müssen auf den automatischen Hilfseinschaltschleifen anhalten und so die Schrankensteuerung auslösen. Die Rügensche BäderBahn hat Vorfahrt. Während der Hauptsaison und besonders an den Sonnabenden des „Bettenwechsels" wird die B 196 zur Staufalle Nummer 1 auf Rügen. Wenn die Blechkolonne rollt, dann, im Verband und Schneckentempo bis zum Mönchgut. Im Schmalspurbahnzug kann man dort genussvoll vorbeidampfen und wird pünktlich in Binz LB eintreffen. An Serams mit seinem Bedarfshaltepunkt geht es am Schmachter See zum Ostseebad Binz vorbei. In sechs Minuten wird der Zug auf Gleis 1 einrollen.

Binz ist nach 27 Minuten Fahrzeit ab Putbus LB erreicht. Etwa 1875 kam das Baden im Meer in Mode. Die ersten Gäste kamen in das kleine Örtchen am Ende der Schmalen Heide. Sie fanden Gefallen an dem Badespaß vom Badekarren und empfahlen dieses Erlebnis weiter. Mit der neuen Mode entstand

Am 13. Mai 2009 fand in Binz LB die Präsentation des neuen RüBB-Logos statt. Ein Jahr nach der Betriebsübernahme durch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH stellt die neue Beschriftung auch rein optisch den Wechsel dar. Vom Team „to & to Design" aus Halle (Saale) stammt der durch frische Optik und Prägnanz getragene Entwurf, der nun die Reisezug- und Gepäckwagen ziert. Nach einer kleinen Ansprache von Geschäftsführer Kay Kreisel und dem kaufmännischen Leiter Matthias Kley in der dekorierten Empfangshalle wurde von Landrätin Kerstin Kassner und Kreistagspräsidentin Gisela Lemke das erste Logo am Personenwagen 970-757 feierlich enthüllt. Das „ü" im Namen RüBB hat sich perfekt angeboten, den Bezug zur Insel und zum Meer darzustellen. Ostseewelle und darüber schwebende Möwen – dort muss man Urlaub machen, dort kann man sich erholen und mit dieser Bahn muss man einfach fahren. FOTO: M. WOLF

„Full House" in Binz LB. Schon bei der Kreuzung zweier Züge in der Hochsaison pulsiert es auf Bahnsteigen und Übergang. Wenn dann jedoch noch ein Sonderzug auf Gleis 2 wartet, ist der Trubel perfekt.
FOTO: H. DROSDECK

Züge nach Göhren fahren in Binz LB auf Gleis 1 ein und ab. Personenzüge der Gegenrichtung benutzen Gleis 3. Gleis 2 ist ein Aufstellplatz für Sonderzüge.

„Kleinbahnzauber pur!“ Man muss nur einen Blick für Details haben. Foto: Th. Schwarze

die erste Verbindungsstraße vom Dorf zum Badestrand, die Putbusser Straße. Zehn Jahre später wurde Binz dann offiziell zu einem Badeort, was zur Folge hatte, dass erste Villen und Gästehäuser entstanden, um den Erlebnishungrigen aus der preußischen Metropole Berlin etwas bieten zu können. Die Strandpromenade entstand, die Seebrücke, ein Kurhaus.

Das Kurhaus von Binz dominiert die Strandpromenade und ist eines der auffälligsten Gebäude des Ostseebades. Es wurde 1890 fertiggestellt und war das Zentrum des zum mondänen Badeort aufgestiegenen Örtchens. Es wurde 2001 nach einer Renovierung wiedereröffnet und ist heute eines der eindrucksvollsten Hotels Mecklenburg-Vorpommerns und der gesamten Ostseeregion.

Zwei Bahnhöfe und ein Shuttle im ICE-Kleid

Die Villen im Stil der Bäderarchitektur, in denen man in den Sommermonaten logierte, bekamen ausdrucksstarke Namen wie „Germania“ oder von Familienangehörigen – oft war es der Vorname der Frau des Erbauers. Das Ortszentrum passiert der „Rasende Roland“ leider nur am Rand. Die Strecke schmiegt sich entlang der Gärten der Neubausiedlung und rollt gemächlich in Binz LB ein. Der Zusatz hat wie in Putbus LB seine Berechtigung. Es gibt in Binz einen zweiten Bahnhof, den der Regelspurstrecke von Lietzow. So bequem wie in Putbus ging und geht es hier für umsteigende Reisende nicht vonstatten. Heute übernehmen Taxis, Linienbusse oder der beliebte Bäderexpress, ein Shuttle im ICE-Look, diesen Service auf der Straße. So wird die Verbindung der beiden Stationen zu einer gemütlichen Reise durch den Badeort. Wie 1938 mit einem Weiterbau der Regelspurstrecke von Binz nach Göhren ein Binzer Schmalspurbahnhof ausgesehen und wo er gelegen hätte, darf Spekulation bleiben. Ein weiteres Gedankenexperiment: Wäre es vorstellbar, ein Schmalspurbahngleis zum Regelspurbahnhof zu führen? Was würde es kosten? Was wäre eine „Dampfstraßenbahn“ à la Bad Doberan für eine neue Touristenattraktion des Ostseebades? Würde es zu einem Verkehrskollaps auf der Hauptdurchgangsstraße führen? Gäbe es Politiker und Bevollmächtigte, die diese kühnen Ideen mittragen würden? An welchem Punkt würde die berühmte deutsche Bürokratie jedes Sinnieren darüber erübrigen? Fragen über Fragen, wo selbst dazu die Frage gestellt werden darf: zu heiß, zu früh, zu spät oder zu verrückt?

Im Bahnhof Binz LB wird ein fünfminütiger Halt eingelegt. Der aus der Granitz kommende Gegenzug muss abgewartet werden. In der Hauptsaison drängen sich die Reisenden bei jedem Wetter auf den Bahnsteigen, und gelegentlich ist in den Wagen der Rügenschen BäderBahn kaum ein Sitzplatz zu ergattern. Eine Reise mit dem „Rasenden Roland“ gehört einfach in das Urlaubsprogramm. In der Hauptsaison bietet der Fahrplan der Rügenschen BäderBahn zwischen Binz LB und Göhren einen angenäherten Stunden-Takt. Schon in Sellin Ost trifft man auf den Gegenzug und kann die schattenspendende Rückfahrt durch die frische Granitzer Waldluft sofort antreten. Möchte man bis Göhren die Fahrt genießen, geht es von dort nach gut einer halben Stunde wieder zurück.

In Binz LB liegen drei Durchgangsgleise an einem Haus- und einem Inselbahnsteig. Bahnsteiglampen, Fahrplantafeln, Uhren, Bänke – das Warten auf den Zug ist angenehm. Selbst

ein kleiner gebührenfreier Parkplatz ist vorhanden. Es ist Urlaubszeit: Mit dem Eis des zünftigen Bahnhofsrestaurants beobachtet man das Treiben, lauscht so manchem Dialekt und irgendwann dann dem erlösenden Pfiff aus östlicher Richtung. So urplötzlich, wie die Hektik und Betriebsamkeit über die Kreuzungsstation der Rügenschen BäderBahn in Binz LB hereingebrochen ist, so schnell ist sie nach der Ausfahrt der Züge auch wieder entschwunden.

In der Hauptsaison pulsiert das Leben auf den Bahnsteigen im 30-Minuten-Takt. Die geräumige Bahnhofshalle bietet bei schlechter Witterung ausreichend Unterstellmöglichkeiten. Dank der schmucken „Hampelmänner", der Zugzielanzeiger, findet jeder Reisende den richtigen Bahnsteig. An der westlichen Bahnsteigspitze ist der Übergang eingerichtet. Ab dem Jahr 2003 wurde der Bahnhof grundlegend umgestaltet. Infolge der Streckensanierung sind die neuen Bahnsteige entstanden. Sie ermöglichen ein sicheres Einsteigen in die gepflegten Personenwagen. In den Fahrradtransportwagen kann der Drahtesel verladen werden und die Aufenthaltsfrist reicht aus, um im Zug einen Platz zu finden. Bei einem richtigen Ansturm der Fahrgäste zeigt die Rügensche BäderBahn ihre Belastbarkeit. Am schnellsten sind die Plätze auf den Perrons belegt.

Neben den Bahnsteigen wurde das schöne Empfangsgebäude aufpoliert. Die helle Glashalle mit Fahrkartenschalter lässt manchen neuen Rügener Urlaubsgast staunen. Nach rechts gelangt man zu einem Restaurant mit ganz ungewöhnlich gekleideter Bedienung. Aber, die Kellnerinnen mit ihren schicken Eisenbahnermützen sind keine Angestellten der Rügenschen BäderBahn. Auf der schattenspendenden Terrasse im Stil der Bäderarchitektur genießt man ein kühles Bier, einen Snack, deftige regionale Gerichte oder eine andere Erfrischung.

FOTO: R. HEINRICH

Bahnhof Binz im Wandel der Zeit: Binz LB war zu DR-Zeiten Binz Ost. Die obere Bildreihe zeigt die frühere alte Gleislage sowie die zu DR-Zeiten eingesetzten sächsischen Personenwagen. Neubaumaschinen übernahmen schrittweise den Dienst und Modernisierungswagen kamen zum Einsatz. Neben der Gleislage und dem Fahrzeugpark hat das Binzer Empfangsgebäude zusehends an Attraktivität gewonnen. Zum Fan-Wochenende 2013 konnte auch diese Gegenüberstellung mit einer Situation aus dem Jahre 1956 eingefangen werden. FOTOS: H. SCHOLZ UND SLG. SCHOLZ(5)

Garftitz ist noch gar nicht verlassen, da neigen sich die Kronen der erste Bäume der Granitz über das Gleis. 99 4801 rollt hier aus der Station hinaus in Richtung Binz. FOTO: A. RICKELT

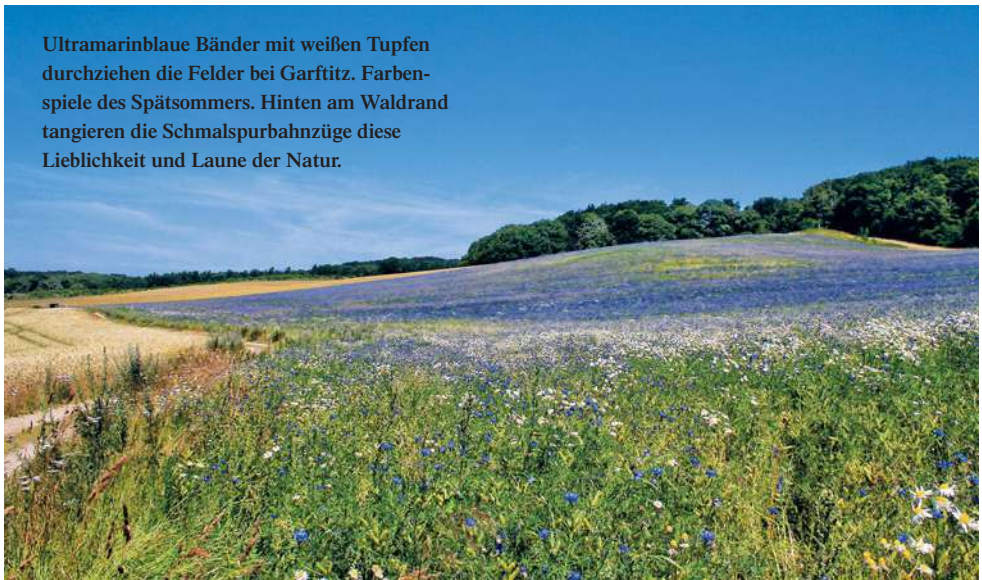
Zwischen Sellin West und Garftitz verläuft die Trasse in weiten Abschnitten im Wald. Mitgeführte Güterwagen konnten wirkliche rügensche Kleinbahnstimmung aufkommen lassen. FOTOS: H. SCHOLZ (2)

„Zum Zug nach Göhren alles einsteigen! Vorsicht am Bahnsteig!“ Nun geht’s durch die malerische Granitz weiter nach Sellin.

Die Fahrt in die Granitz zeigt die Vielseitigkeit der Rügener Landschaften. Kaiserfarne stehen im immer dunkler werdenden Waldbereich und säumen die Trasse. Im dichten Blätterdach verfängt sich der Qualm. Kleine Lichtungen werden sichtbar und verschwinden wieder im Gehölz. Die Granitz ist ein bewaldeter Höhenrücken und reicht bis hinüber nach Sellin. Dieses Naturschutz- und Waldgebiet gehört seit 1991 zum Biosphärenreservat Südostrügen. Kennzeichnend für die Granitz ist ihr reicher Bestand an Buchen und Traubeneichen. Die hügelige Landschaft einer aufragenden Stauendmoräne kommt schon einer Vorgebirgslandschaft nahe. Durch das Waldgebiet führen keine offiziellen Straßen. Neben Rad- und Wanderwegen ist nur die Straße zum Jagdschloss mit Ausnahmeregelungen befahrbar. Am Haltepunkt Jagdschloss stoppt die Rügensche BäderBahn. Lokführer und Heizer sei eine kurze Ruhepause gegönnt, bis Wanderer, Natur- und Kunstfreunde hier die Wagen zum Besuch des Jagdschlosses verlassen haben und ein neuer Schwung Reiselustiger aufgenommen und versorgt ist.

Nach dem Achtungspfiff geht es mit Volldampf weiter durch den Waldabschnitt. Im Bahnhof Garftitz verlassen die Züge der Rügenschen BäderBahn den Buchenwald. Wer hier aussteigt, der sollte Lancken-Granitz einen Besuch abstatten. Neben einer Pfarrkirche aus dem 15. Jahrhundert sind die Großsteingräber mit einem Alter von zirka 5000 Jahren die örtlichen Sehenswürdigkeiten. Zum Ort kommt man im Schatten einer typischen kopfsteingepflasterten Allee voller Rügener Geschichte. Garftitz ist die letzte Möglichkeit, um zum Jagdschloss zu wandern.

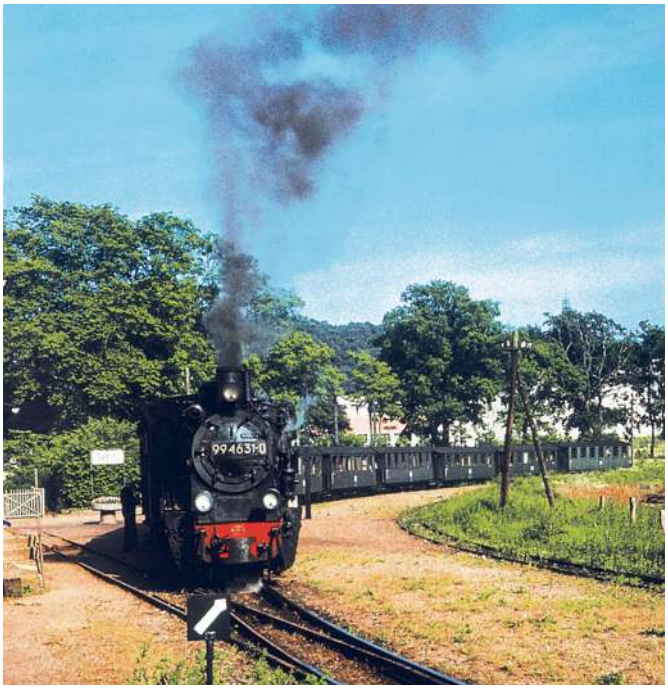
Nach der Abfahrt aus der Station rollen die Züge merklich zu Tal. Schon wieder kommt ein Waldbereich ins Blickfeld. Rechts und links der Strecke liegen weite Felder. Mais oder Getreide wird hier angebaut. In den Herbstmonaten werden die Ährenteppiche hier und da mit blauen Farbstreifen durchflochten. So wie Mohnblumen um Posewald die Felder blutrot einfärben, gedeihen hier Kornblumen und schaffen das faszinierende Farbenspiel. Doch bald geht es in den Selliner Forst hinein. Kiefern, Fichtenschonungen, Mischwald, ein asphaltierter Rad- und Wanderweg begleiten die Schmalspurbahnlinie bis fast nach Sellin West. Der Haltepunkt



Ultramarinblaue Bänder mit weißen Tupfen durchziehen die Felder bei Garftitz. Farbenspiele des Spätsommers. Hinten am Waldrand tangieren die Schmalspurbahnzüge diese Lieblichkeit und Laune der Natur.

Kreuzung in Sellin Ost: Eine „Strandpause“ wird für manchen allzu Sonnenhungrigen sicher ein Labsal sein. So bietet sich eine Dampfbahnreise an und mit Kind und Kegel den Tag dennoch unvergesslich werden zu lassen.

Hinter Sellin West geht es in den Wald hinein. 99 4802-7 wurde hier per Blitzlichtgewitter bei der Ausfahrt aus dem Haltepunkt aufgenommen. FOTO: DIRK MIELKE (2)



Historisch – Sellin im Juni 1977: 99 4631-0 steht hier im Bogen des Selliner Bahnhofs und wartet auf den Gegenzug. Die Maschine ist leider inzwischen von den Gleisen verschwunden. Vor der Lokomotive liegt die Weiche zum alten Laderampengleis. Nach der Streckensanierung hatte man hinter dem Holztor einige Meter Gleis erhalten, auf dem der gedeckte Güterwagen 97-42-66 für Fahrkarten- und Imbissverkauf stand. FOTOS: R. HEINRICH

des Ostseebades wird nur von Wanderfreunden genutzt. Er liegt abseits des Ortes. Das alte Empfangsgebäude mit dem Bahnsteigareal schlummert im Dornröschenschlaf. Ein neu geschütteter Bahnsteig ist nur wenige Meter weiter eingerichtet und dokumentiert die Neuzeit.

In Sellin West grüßt die Rügensche BäderBahn nach langer Zeit einmal das Wasser. Über die hier nun wieder herangeführte B 196 kann man von oben über die ersten Selliner Häuser zum Selliner See mit seinem Fährhaus und Seglerhafen blicken.

Laut pfeifend rollt der Schmalspurbahnzug weiter. Die Schranken zweier aufeinanderfolgender Bahnübergänge werden von der Lokomotive über Gleisschleifen ausgelöst und geschlossen. Der „Rasende Roland“ bringt die Blechkarawane zum Stehen. Bis Sellin Ost sind es keine 200 Meter mehr. Im Fahrplan der Hauptsaison kreuzen sich hier die Personenzüge. Aus Göhren ist der Zug schon eingetroffen und erwartet aus Gleis 1 den Gegenzug. Wie fast alle Stationen hat Sellin Ost sein Aussehen in den letzten Jahren komplett gewandelt. Der Bahnhof im Bogen hat zwei barrierefreie Bahnsteige. Die Einfahrwei-

chen mit wechselnden Leuchtsignalbildern werden elektrisch gesteuert. Im ehemaligen Empfangsgebäude ist eine Gaststätte eröffnet worden. Das wurde möglich, weil die PRESS mit einer Investitionssumme von etwa 125 000 Euro ab 2009 ein schmuckes Stationsgebäude errichten ließ. Der Fahrkartenverkauf aus einem auf dem früheren Ladegleis stehenden alten gedeckten Güterwagen der Rü.K.B. gehört nach der Einweihung der Vergangenheit an. Der Güterwagen konnte nach Baabe umziehen. Der Neubau mit überdachtem Wartebereich und Sitzmöglichkeiten, stationärem Fahrausweisverkauf und Toiletten wird der hohen verkehrlichen Bedeutung der Station gerecht.

In Richtung Baabe schnaufen die Züge der Rügenschen BäderBahn mit den Straßenfahrzeugen um die Wette. Die Allee zwischen dem Verkehrsknotenpunkt am Selliner Bahnhof und dem Mönchguttor trennt Bundesstraße und Bahntrasse. Gegenüber verläuft ein weiterer Abschnitt des ausgebauten Rügener Wander- und Radfahrnetzes. Nach der Streckensa-

99 1782-4 ist im Oktober 2011 in Sellin Ost mit dem P 108 nach Putbus LB unterwegs. FOTO: D. MIELKE

99 1784-0 dampft auf dem erneuerten Abschnitt nebst Radweg hinter Baabe in den Herbstabend hinein. FOTO: H. SCHOLZ

99 1781-6 steht in Baabe und erwartet die Abfahrt in Richtung Putbus.
Foto: M. Kley

nierung ist auf diesem Abschnitt der letzte Hauch der lenzschen Kleinbahn verschwunden. Eisenbahnfreunde werden die Gleise mit Kiesbettung vermissen. Den schweren Neubaulokomotiven hat dieser Oberbau aber nicht entsprochen.

Hinter dem Mönchguttor am Baaber Ortseingang liegt schon der Bahnhof des Ostseebades, die vorletzte Station auf dem Weg nach Göhren. Auf dem Nebengleis steht der restaurierte zweiachsige, gedeckte Güterwagen 97-42-66 für den Fahrkartenverkauf. War es nötig, den Bahnhofsbereich derart massiv mit Zäunen einzufrieden, dass er inzwischen bei einigen Eisenbahnfreunden scherzhaft Checkpoint Charlie genannt wird? (Der P+R-Parkplatz verlangt laut Gesetz die Einzäunung). Bereits mehrmals wurde das Ostseebad Baabe dagegen zum schönsten Kur- und Erholungsort der Insel Rügen gekürt. Vom Bahnhof aus hat man es zum Ortszentrum nicht mehr weit. In Gegenrichtung führt der Weg zum Baaber Bollwerk. Der Hafen an der Baaber Rinne zwischen Having und Selliner See ist das Ziel einiger Bahnreisenden, die hier aussteigen. Warum, davon wird noch die Rede sein.

Die Ausfahrt aus Baabe in Richtung Göhren erfolgt mit 10 km/h. Das Gleis schwenkt kurz nach dem Bahnsteigende hinüber zur Bundesstraße, der Göhrener Chaussee. Die Schrankenanlagen in Baabe sind, wie die beiden in Sellin, dank Investition der RüBB schon durch modernere Anlagen mit Gleisschleifen bzw. stationärer Einschaltung per Schlüssel-

Lokführer Achim Rickelt und Heizer Johannes Voigt, der hier einen Teil seiner Lokführerausbildung erhielt. Wie viele Male wohl der Meister bisher die Bäderstrecke unter die Achsen genommen hat?
Foto: Th. Schwarze

„Panzer“ 99 4011-5 rollt langsam und pfeifend auf den Bahnübergang der Baaber Strandstraße.
Foto: T. Scholz

Am Baaber Ortseingang schwenkt das Streckengleis von der B 196 nach rechts in den Ort hinein. Nach dem sich anschließenden Gegenbogen folgen die Übergänge der Strandstraße und Göhrener Chaussee.

Ohne Halt durch Philippshagen: 99 4802-7 rollt, noch auf dem alten Oberbau, nach Göhren hier mächtig qualmend durch. FOTO: TH. SCHWARZE

Abseits der Strecke finden sich im Waldgebiet zwischen Haltepunkt Philippshagen und Bahnhof Göhren einige kleine Feuchtgebiete. Jene Partien sind ein weiterer Beweis der Vielseitigkeit des Biosphärenreservats Südostrügen.

schalter ersetzt. Die Anlagen Serams und Binz sollen bei Gelegenheit ebenfalls ersetzt werden, womit die Ausrüstung der Loks nicht mehr notwendig sein wird. Nach wenigen Metern folgt der nächste Bahnübergang. Die doppelspurige Strandstraße wird ebenfalls nicht mit Höchstgeschwindigkeit passiert. Damit liegt das kleinste der Seebäder mit über 100-jähriger Tradition schon wieder hinter den Reisenden nach Göhren. Im Rechtsbogen führt das Gleis nun wieder zur B 196 hinüber. Bis zum Bedarfshaltepunkt Philippshagen liegen Bahntrasse und Bundesstraße nebeneinander. Leider verfällt das Gebäude hier zusehends. Ideen zu einer anderen Nutzung waren so schnell verschwunden wie laut geworden. Kaum ein Reisender möchte von hier die wenigen Kilometer nach Göhren mitgenommen werden. Meist nutzen Wanderer und Radfahrer diese Zugangsstelle.

Nach der Durchfahrt schwenkt die Strecke nach links in ein feuchtes Waldgebiet hinein. Die Straße folgt nun in einem weiteren Abstand bis zum Endbahnhof. Kleine Wasseransammlungen durchziehen den Bereich. Forst- und Wanderwege bilden ein rechtwinkliges Geflecht mit einigen unbeschrankten Bahnübergängen. Recht unspektakulär findet die Bahnreise über Südostrügen in wenigen Minuten ihr Ende. Durch die Gasse im Wald schnauft die Rügensche BäderBahn dem Endbahnhof Göhren entgegen.

Göhren entwickelte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einem bedeutenden Ferienort und führt seit 1878 den Titel Seebad. Der Endpunkt der Schmalspurbahnstrecke ist gut 100 Meter vom Strand entfernt. Das Ortszentrum liegt oberhalb des Endbahnhofs. Mit Betriebsaufnahme gab es in Göhren mehrere Gleise, einen Lokschuppen und einen Güterschuppen mit Dienstraum. Keine zehn Meter in Richtung Ort hatte ein Gasthaus die Reisenden eingeladen, sich von den Reiseanstrengungen zu erholen. Die Lokalität konnte auch als Warteraum genutzt werden. Der Bäderverkehr entwickelte sich rasant. So waren die Anlagen aus der Eröffnungsperiode schnell ausgelastet. Die Erweiterungen ab 1917 führten zu einem zweiständigen Lokschuppen, weiteren Bahnhofsgleisen und gipfelten im Neubau des Empfangsgebäudes im Jahr 1927. Veränderungen prägen die Geschichte des Bahnhofs bis heute. So wird mancher Reisende den neuen Göhrener Bahnhof noch gar nicht kennen. Von November 2011 bis Juni 2012 wurde er von der PRESS komplett umgestaltet. Vielleicht ist die Romantik der vergangenen Jahre mit den Schienen in der Kiesbettung etwas verlorengegangen, den gestiegenen Anforderungen im ÖPNV ist man aber gerechter geworden. Auf Gleis 1 rollt der Personenzug aus Richtung Putbus ein. Eine wunderschöne und überaus

Vom Dach des Göhrener Lokschuppens konnte hier ein Überblick vom neuen Göhrener Gleisverlauf aufgenommen werden. Das äußere Gleis mit den Rillenschienen wird noch eingepflastert. Das Bahnhofsgleis 2 führt nach der noch im Bild zu sehenden Gleisverbindung zum Gleis 1 zu einem weiteren befestigten Bahnsteig. So besteht ab sofort in Göhren die Möglichkeit, zwei Züge an Bahnsteigen aufstellen zu können. Das gewinnt beim Verkehr von Sonderzügen neben dem Planbetrieb an Bedeutung.
FOTO: A. RICKELT

Restaurieren in Göhren: Heute stehen die Lokomotiven auf einer Betonfläche, die alle Betriebsstoffe auffängt. FOTOS: HELGE SCHOLZ (3)

Eine kleine Bekohlung ist auch vorhanden. 99 4802-7 wurde vor der Sanierung der Bahnhofsanlage neben der Bekohlung aufgenommen.
FOTO: TH. SCHWARZE

abwechslungsreiche Bahnreise hat nun ihr Ende gefunden. Aus den Wagen strömen die Urlauber. Ein moderner Bahnsteig empfängt die Gäste des Seebades. Nun muss man nicht mehr auf den sandigen Boden hinuntersteigen. Unterdessen ist die Lok abgekuppelt worden. Über die Umsetzweiche am Streckenende rollt die Dampflokomotive langsam auf Gleis 2 zurück. Auf der Betonwanne bleibt sie dann vorerst stehen. Vor der Sanierung der Bahnhofsanlage mussten die Personale die Maschinen zum Gleis 2 weit vorfahren. Dort konnte am Wasserkran neben dem Lokschuppen restauriert werden. Der Boden um diesen Betriebspunkt war vom Dampflokbetrieb gezeichnet. Die Betonwanne nimmt nun hingegen alle herabtropfenden Betriebsstoffe sicher auf. Inzwischen haben die Angekommenen und neuen Fahrgäste das Schauspiel am Wasserkran entdeckt. Die breite Überfahrt zum Lokschuppenbereich wird nun von den Neugierigen bevölkert. Man nimmt daran, wie am Putbuser

Fast 20 Jahre liegen zwischen diesen beiden Aufnahmen. 2009 betreibt die PRESS den „Rasenden Roland", als 99 4801-9 im Juli gleich aus Göhren abfährt. Die Szene am Lokschuppen mit der 99 4632-8 und 99 1784-0 entstand im August 1990. Damals stand der „Rasende Roland" noch unter Verwaltung der Deutschen Reichsbahn.

Kurz vor 12 Uhr wird 99 4011-5 mit P 104 wieder nach Putbus zurückfahren. Eine Stunde und 13 Minuten wird die Bahnreise in Anspruch nehmen. Fotos: H. Scholz (3)

Lokschuppen, keinen Anstoß. Ehrfürchtig bestaunen große und kleine Männer, interessierte und auch etwas gelangweilte Damen und Mädchen und manch mitreisender Vierbeiner den Vorgang des Wasserfasses und Abölens. 30 Minuten steht der Personenzug in Göhren (Binzer Pendelzüge 22 Minuten).

Dann ist die Maschine für die Rückfahrt mit Rauchkammer voraus bereit, hat wieder an den Zug gesetzt und zum Einsteigen wird gerufen. Und schon wieder wird der Zug bei seiner Abfahrt auf den Speicherchip gebannt. Mit Volldampf und einem tollen Rauchpilz verlässt der Schmalspurbahnzug dann den Endbahnhof. Lange schwebt noch der Duft des Dampfbahn-Abenteuers über dem Gelände und zerteilt sich nur zögerlich. Nur ein kurzer Abschied von dieser Rügener Besonderheit des täglichen planmäßigen Dampflokbetriebs. Ein Abschied bis in gut einer halben Stunde, wenn die hier eingefangene und konserviert erscheinende Dampfbahn-Romantik erneut freie Entfaltung genießen kann. Ein wenig melancholischer wird es beim Abendzug im Nebensaisonfahrplan. Dann heißt es, spätestens kurz vor 20 Uhr am Rand der blauen Stunde die Rückreise anzutreten. Mit Dampf in den Sonnenuntergang und den anbrechenden Abend. Resümee: Ein schöner Tag voller Eindrücke und Erinnerungen, der harmonischer nicht ausklingen kann.

Licht- und Schattenspiele der Göhrener Abendsonne an der 99 4802-7 kurz vor der Abfahrt. Foto: Th. Schwarze

Ein schöner Tag an, in und mit der Rügenschen BäderBahn neigt sich dem Ende zu. Im Schein der untergehenden Sonne kann man seine Eindrücke im Speisewagen bei einer Gaumenfreude einmal ganz in Ruhe Revue passieren lassen. Foto: Ch. Sacher

99 1781-6 ist in Binz LB angekommen. Die Maschine wurde 2006 aus Nürnberg zurückgeholt und steht nach der Aufarbeitung bei der RüBB im Planeinsatz.

Neun betriebsfähige Dampflokomotiven, dazu noch zwei Dieseltriebfahrzeuge und insgesamt 50 Gepäck-, Personen- und Güterwagen umfasst der Fahrzeugpark der Rügenschen BäderBahn.

Lokomotiven und Wagen der RüBB

DAMPFLOKOMOTIVEN

Die Bauartvielfalt im Betriebsmaschinenbestand hat auf Rügens schmalen Gleisen eine gewisse Tradition. Die Ursachen sind in der Vergangenheit bei der Entwicklung immer leistungsfähigerer Typen zu suchen, aber auch in der Umbeheimatung von auf anderen Strecken freigewordenen Lokomotiven nach Rügen.

Die Baureihe 99.77-79

Heute stehen die drei Maschinen 99 1781-6, 99 1782-4 und 99 1784-0 dieser Baureihe im Planeinsatz. Im Juni 1977 testete die damalige Deutsche Reichsbahn die Zittauer 99 1735-2 als Vertreterin der „VII K“ auf Tauglichkeit im Bäderverkehr, um die betagten Maschinen ersetzen zu können. Die komplette Ober-

99 1782-4 rollt im Jahr 2009 zwischen Baabe und Sellin Ost über den damals noch nicht sanierten Streckenabschnitt. FOTO: S. GEIST

bausanierung von 1976 bis 1979 hat dann auch den Einsatz der Maschinen mit vorangetrieben. Doch erst am 9. Juli 1983 wurde mit der 99 1784-0 die erste Neubaulokomotive von Freital-Hainsberg kommend in Putbus stationiert. Ihr folgte am 3. Juli 1984 die 99 1782-4. Eine komplette Ablösung der Vulcan-D-Kuppler und der beiden Henschel 1' D-Kuppler war aber nicht möglich.

Besonders die reichhaltig mitgeführten Betriebsstoffe sind noch immer ein Plus der Maschinen. Die Neubauloks sind daher für die Pendelzüge in der Hauptsaison die idealen Bespannungen. Am 23. Februar 2000 wurde durch die Rü.K.B. die 99 1783-2 in Dienst genommen. Jene Maschine ist beim Betreiberwechsel abgestellt worden, weil sie nicht an den Landkreis zurückverkauft wurde. Mit 99 1781-6 ist eine weitere Neubaumaschine nach Rügen gekommen. Diese Lok war nach der Außerbetriebnahme im November 1992 von der Deutschen Reichsbahn einen Monat später an das DB-Museum in Nürnberg übergeben worden. Neben der 99 1606-5 und sächsischen Pack- und Personenwagen fristete sie 13 Jahre ihr Dasein als Ausstellungsstück im Freigelände. Am 29. Juni 2006 wurde sie von der IG Preßnitztalbahn im Zuge der Auflösung der Schmalspurbahnsammlung erworben und nach Jöhstadt geholt. Dort hat man sie aufpoliert und als Ausstellungsstück präsentiert. Die Jahreshauptversammlung der IG Preßnitztalbahn e.V. fasste am 20. November 2010 den einstimmigen Beschluss, die seit 2006 im Eigentum des Vereins befindliche „VII K-Neubau"-Lokomotive 99 1781-6, einer entsprechenden Empfehlung des Vorstandes folgend, an den Landkreis Rügen für die betriebsfähige Wiederaufarbeitung und den Einsatz auf der Schmalspurbahn Lauterbach Mole – Putbus – Göhren zu verkaufen. So gelangte die Maschine zur Rügenschen Bäder-Bahn. Nach einer HU in Meiningen ist sie am 13. Dezember 2011 abgenommen worden. Die drei Lokomotiven sind nun schon teilweise über 30 Jahre auf den Gleisen zwischen Putbus und Göhren unterwegs. Eine Rügener „VII K" outet sich durch eine regionale Besonderheit: Schon bei der ersten eingesetzten Maschine hat man im Gegensatz zu ihren sächsischen Schwestern unter der Rauchkammertür ein Blech angebracht.

Noch zwei der ursprünglich drei Vulcan-Lokomotiven setzt die RüBB ein. Sie verkehren hauptsächlich vor dem Traditionszug und Planzügen in der Nebensaison. 53Mh passiert hier die Fotobirke zwischen Serams und Seelvitz.
FOTO: S. GEIST

52Mh steht hier im Juni 2013 in Putbus und wartet geduldig auf einen neuen Einsatz.
FOTOS: H. SCHOLZ (2)

52Mh und 53Mh

Die beiden Vulcan-Lokomotiven sind Rügener Urgesteine. Einst waren sie auf der Nord- und Südstrecke mit der 99 4631-0 im Einsatz. Heute sind nur noch zwei Maschinen betriebsfähig. Sie wurden in das Farb- und Beschilderungsschema der Rügenschen Kleinbahn AG zurückversetzt. Die Maschinen stehen vorzugsweise vor dem braunen Traditionszug und bei Sonderfahrten im Einsatz. Weiterhin rücken sie im Nebensaison-Fahrplan verstärkt in den Plandienst.

Vulcan lieferte 1913 und 1914 die zwei D-Kuppler System Gölsdorf als Nassdampflokomotiven und die 53Mh als Heißdampflok an die Rü.K.B. So kann die heutige 52Mh im Jahr 2014 ihren 100. Geburtstag feiern. Im Jahr 1927 wurden die 51M und 52M zu Heißdampfmaschinen umgebaut, nachdem sich die 1925 nachgelieferte 53Mh bestens bewährt hatte. Anfang der 1990er-Jahre erhielten beide Maschinen neue geschweißte Kessel und neue Zylinder.

Optisch unterscheiden sich die beiden betriebsfähigen Vulcan-Maschinen in Details. 52Mh verfügt über ein abgerundetes Führerhausdach, ein Tonnendach und einen Rauchkammerzentralverschluss. 53Mh hat dagegen ein flaches Dach und kein Handrad an der Rauchkammertür.

99 4802-7 ist eines der beiden „Burgfräuleins“, die nach der Einstellung des Jerichower Netzes nach Rügen geschickt worden waren. Die „02“ steht hier am Bahnsteig in Putbus LB und wartet auf die Abfahrt nach Lauterbach Mole.

Die beiden bei den Personalen sehr beliebten 52Mh und 53Mh werden von der RüBB vorzugsweise in der Nebensaison und zur Bespannung von Sonderzügen eingesetzt. Wegen der begrenzten Wasser- und Kohlevorräte wird ein Einsatz vor den Pendelzügen in der Hauptsaison umgangen.

99 4011-5

Hinter dem „Panzer“ verbirgt sich die ehemalige Mansfeldlokomotive Nr. 7. Die Maschine war schon im Jahr 2003 nach Rügen gekommen, ohne nach einer vorgenommenen Hauptuntersuchung durch die EBG mit eigener Kraft bis zur Übernahme durch die PRESS gefahren zu sein. Am 14. Oktober 2008 ist die Lokomotive nach erneuten Aufarbeitungen in Dienst gestellt worden. Ihr Einsatz sollte einem eventuellen

99 4011-5 trägt den Spitznamen „Panzer“. Es handelt es sich um eine Maschine der Mansfelder Bergwerksbahn.

Aus der Sammlung von Walter Seidensticker wurde die Aquarius C von der RüBB gekauft. Die Maschine war im Erzgebirge auf der Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt im Einsatz. Die Lok ist, nachdem sie einige Zeit auf der Preßnitztalbahn im Einsatz war, nach Österreich zum Club 760 verkauft worden.

Lokomotivmangel entgegenwirken. Erst zu diesem Datum erhielt sie ihre Loknummer nach DR-EDV-Schema.

Aquarius C

Walter Seidensticker kaufte die Lok aus dem Bestand des Deutschen Technikmuseums und stellte sie nach der Hauptuntersuchung im Raw Görlitz am 3. Juni 1997 bei der Rü.K.B wieder in Dienst. Im Mai 2009 kaufte die PRESS die Maschine und setzt sie vorerst auf der Preßnitztalbahn ein. Eine Rückkehr nach Rügen ist nicht ausgeschlossen.

Die blau-rot-schwarze Farbgebung stammt noch von der einheitlichen Lackierung der seidenstickerschen Fahrzeugsammlung.

99 4801 steht geputzt am 12. Oktober 2013 am Putbusser Lokschuppen. Am kommenden Tag wird sie nach einer längeren Unterhaltungsphase wieder in den Dienst aufgenommen.
Fotos: H. Scholz (4)

99 4801-9 und 99 4802-7

Die beiden 1' D-Kuppler gelangten schon im Dezember 1965 nach einem Raw-Aufenthalt in Görlitz an die Küste. Die Einstellung der Schmalspurstrecken um Burg ließ die beiden Henschel-Lokomotiven frei werden. 1938 sind die Maschinen gebaut worden. Gut 25 Jahre waren sie bei den Kleinbahnen des Kreises Jerichow im Einsatz und sind nun schon fast 50 Jahre auf der Bäderstrecke aktiv. Ihren Spitznamen „Burgfräulein" (wegen des Einsatzes in Burg) werden sie wohl nie ablegen. Neben den Vulcan-Maschinen bespannten sie bei ihrem Eintreffen auf Rügen fortan die Bäderzüge zwischen Putbus und Göhren. Weder auf der damals noch befahrenen Nordstrecke noch auf dem Streckenbereich Putbus – Altefähr sind sie zum Einsatz gekommen.

Neben den beim „Rasenden Roland" ab 1983 eingesetzten Neubaulokomotiven waren die Henschel-Maschinen weiter im Dienst zu sehen. Doch die ehemaligen Privatbahn-Lokomotiven sollten Ende der 1980er-Jahre nicht mehr erhalten werden. Es kam jedoch anders. 1993 erhielten beide Henschel-Maschinen im Raw Görlitz eine Generalreparatur mit Neubekesselung. Ihr Markenzeichen, die Krempe am Schornstein, durften beide Maschinen behalten.

Beide Lokomotiven stehen weiterhin bei der RüBB im Planeinsatz. Inzwischen tragen sie auch wieder auf den eigentlich geschweißten Wasserkästen Nieten. Jene neuen Kästen wurden während einer HU im Jahr 1963 angebracht.

Sondereinsätze führten die „02" im Jahr 2011 zur Museumsbahn Mesendorf –Lindenberg.

Nummer	Gattung	Bauj.	Hersteller	Fabriknr.	Achsfolge	LüP (mm)	Masse (t)	Leistung (PSi)	Kesseldruck (bar)	Vmax	Anmerkung
52Mh	K44.6	1914	Vulcan	2951	Dh2t	8000	26	ca. 235	12	30	(99 4632-8)
53Mh	K44.6	1925	Vulcan	3851	Dh2t	8000	26	ca. 235	12	30	(99 4633-6)
99 4801-9	K45.8	1938	Henschel	24367	1'Dh2t	9440	33	ca. 320	13	30	
99 4802-7	K45.8	1938	Henschel	24368	1'Dh2t	9440	33	ca. 320	13	30	
98 1781-6	K57.9	1953	LKM	32022	1'E1'h2t	10700	52	565	14	30	
99 1782-4	K57.9	1953	LKM	32023	1'E1'h2t	10700	52	565	14	30	
99 1784-0	K57.9	1953	LKM	32025	1'E1'h2t	10700	52	565	14	30	
99 4011-5	K44.10	1931	O&K	12348	Dh2t	9040	38	450	15	35	ex Mansfeld, Lok 7
Aquarius C	K55.6	1939	Borsig	14806	En2t+2T6	12170	40	ca. 260	13	30	

DIESELLOKOMOTIVEN

Zwei Maschinen jener Traktion gehören zum Triebfahrzeubestand der Rügenschen Bäder-Bahn. Beide Lokomotiven stehen hauptsächlich für Rangier- und Arbeitszugeinsätze zur Verfügung, die 251 901-5 auch als Reservelok.

251 901-5

Sowohl Deutsche Reichsbahn als auch Bundesbahn hatten Anfang der 1960er-Jahre Bestrebungen, den immer älter werdenden Dampflokbestand auf den Schmalspurbahnstrecken durch schmalspurige Streckendieselloko-motiven zu ersetzen und so leistungsfähiger zu werden. Mit der V 51 hatte die Bundesbahn eine erfolgreiche Konstruktion auf die Gleise gestellt. Auf der Strecke Warthausen – Ochsenhausen erfolgte ihre Probefahrt. Über die Stationierungen Bottwartalbahn und Federseebahn und beim Öchsle gelangte sie, auf 760 mm Spurweite umgebaut, zur Steiermärkischen Landesbahn nach Österreich. 1999 wurde die Maschine von der Rügenschen Kleinbahn nach einem Angebot gekauft und zurückgespurt. Die Maschine sollte als Schlepplok für die Züge nach Lauterbach Mole eingesetzt werden. Wegen dieser angestrebten Betriebsführung hat man damals wohl für den Bau eines Umfahrungsgleises seitens der Rü.K.B. kein Interesse gezeigt. So erfüllt die Lokomotive die ihr damals zugedachte Aufgabe neben ihrer universellen Einsetzbarkeit und schnellen Betriebsbereitschaft noch immer.

Ihr immer schlechter werdender Allgemeinzustand spitzte sich in den folgenden Jahren aber immer weiter zu. So hat die PRESS nach der Übernahme des Betreiberauftrags die dem Landkreis gehörende Lokomotive umfassend aufarbeiten lassen. Von 2009 bis Februar 2010 erfolgte eine Hauptuntersuchung, die sich zur Generalreparatur ausweitete. Die DB-Werke Chemnitz und Cottbus sowie Gmeinder wurden damit beauftragt. Am 26. März 2010 absolvierte sie im blauen Farbkleid des neuen Betreibers ihre Lastprobefahrt auf der Preßnitztalbahn erfolgreich. Am 13. April 2010 leistete die Lokomotive dann auch auf der Rügenschen BäderBahn ihre Abnahmefahrt und steht seither wieder zuverlässig im Dienst.

251 901-5 rangiert in Putbus LB den zweichachsigen Personenwagen auf ein Abstellgleis. Hier steht sie, schon mit roten Glasscheiben über den Loklaternen für den Einsatz als Schlusslok nach Lauterbach Mole bestückt, am Bahnsteig 3.

Nummer	Baujahr	Hersteller	Fabriknr.	Achsfolge	LüP (mm)	Masse (t)	Leistung (PS_i)	Motor	V_{max} (km/h)	Anmerkung
251 901-5	1964	Gmeinder	5327	B'B'dh	9810	40	540	2 x MWM TRHS 518 A	40	(V 51 901)
Köf 6003	1942	Deutz	„4205"	Cdh	5300	17	118	Deutz A6M 517	20	

Köf 6003

Die kleine Heeresfeldbahn-Diesellok trägt seit dem 12. Januar 1955 die Bezeichnung Köf 6003. Ihre Fabriknummer hingegen ist nicht bestätigt und zweifelhaft, da die genannte 4205 auch anderweitig vergeben wurde (daher in der Tabelle in Anführungszeichen). Im Zuge der Umstellung auf das Nummernsystem mit Selbstkontrollziffer nannte die DR die in Bergen stationierte Maschine 100 902-6. 1975 wurde sie als 199 002-7 am 23. August ausgemustert. Im Zuge der Sanierung der Bäderstrecke ab 1976 holte man sie für den internen Verschub in den Betriebsmaschinenpark zurück. Am 8. Januar 1991 gelangte sie als 199 001-9 mit dem inzwischen eingebauten Antrieb der Köf 6001 wieder offiziell in den aktiven Bestand. Am 23. Januar 1996 musterte die DB AG den „kleinen Kämpfer" wieder aus und er ging sofort an die Rü.K.B. über. So ist die Maschine, dann als Köf 6003 bezeichnet, mit in das Eigentum des Landkreises übergegangen und somit an die PRESS vermietet. Die Maschine wird in Putbus für Rangieraufgaben eingesetzt. Auf die Strecke kommt sie in letzter Zeit allerdings kaum noch.

Zum Fan-Wochenende im Oktober 2013 half Köf 6003 beim Rangieren der Güterwagen. In einem glücklichen Moment konnte sie zusammen mit der extra aufpolierten und aufgerüsteten 99 1594-3 fotografiert werden.

Gattung	Wagennr.	Bauj.	Hersteller	Sitzpl.	Bemerkungen
KAB4ip	970-151[T]	1911	HAWA	32	
KB4i	970-152[T]	1911	HAWA	20	ex Rü.K.B. 32
KAB4ip	970-153[T]	1911	HAWA	28	Rü.K.B 33
KB4ip	970-154[T]	1911	HAWA	28	ex Rü.K.B. 29, Rü.K.B. 34
KB4itrp	970-566	1926	Bautzen	21	
KB4ip	970-752	1915	HAWA	28	ex Rü.K.B. 36
KB4ip	970-753	1907	Bautzen	35	
KB4ip	970-756	1908	Bautzen	30	
KB4ip	970-757	1909	Chemnitz	30	
KB4ip	970-758	1909	Chemnitz	38	
KB4ip	970-760	1910	Bautzen	38	
KB4i	970-761[T]	1915	HAWA	22	ex Rü.K.B. 34, Rü.K.B. 29
KB4ip	970-762[T]	1915	HAWA	32	Rü.K.B. 37
KB4itrp	970-765	1914	Werdau	25	Traglasten
KB4ip	970-771[T]	1911	HAWA	28	ex Rü.K.B. 31
KB4ip	970-772	1912	Bautzen	38	
KB4itrp	970-778	1913	Bautzen	25	Traglasten
KB4ip	970-781	1922	Bautzen	38	
KB4ip	970-782	1922	Bautzen	38	
KB4ip	970-783	1922	Bautzen	38	
KB4ip	970-784	1922	Bautzen	30	
KB4ip	970-785	1926	Bautzen	28	
KB4i	970-791[T]	1927	Wismar	34	Sommerwg., Rü.K.B. 53
KB4itrp	970-792	1928	Bautzen	26	Traglasten
KB4itrp	970-803	1914	Werdau	25	Traglasten
KB4ip	970-809	1922	Bautzen	37	DRG K235
KB4ip	970-810	1910	Bautzen	37	
KB4itrp	970-811	1913	Bautzen	25	Traglasten
KB4	970-812	1910	Düsseldorf	40	ex KJI, ex Schlawer KB
KB4itrp	970-825	1926	Bautzen	22	Traglasten
KAB	971-210	1900	Görlitz	20	Rü.K.B. 20
KAB	971-216	1900	Görlitz	20	Rü.K.B. 15
KBi	971-221	1900	Görlitz	18	Rü.K.B. 18
KAaa	Panoramic	1889	VSB, Chur	16	Rü.K.B. 163
KD4	974-323	1915	Werdau	–	Fahrradwagen
KD4i	974-336	1922	Werdau	–	Fahrradwagen
KD4	974-341	1922	Werdau	–	Fahrradwagen
KD4i	974-362	1929	Bautzen	–	
KD4i	974-452	1932	Bautzen	–	Umbau aus GGw
KD4i	974-471	1895	Görlitz	–	ex. BlKrB, ex Rü.K.B. 43
KD4i	974-481	1911	Beuchelt	–	ex Rü.K.B. 27
KD4i	974-482[T]	1911	Beuchelt	–	Rü.K.B. 28

Ein planmäßiger Reisezug der RüBB hinter Serams. Die Pack- und Modernisierungswagen tragen nun das neue Logo der RüBB.
Fotos: H. Scholz (3)

DER WAGENPARK

20 Modernisierungswagen stehen für die Erfüllung der SPNV-Aufgaben auf der Linie Lauterbach Mole – Putbus – Göhren zur Verfügung. Die Deutsche Reichsbahn begann in den 1950er-Jahren, den Rügener Personenwagenpark zu verstärken. Speziell auf der Bäderstrecke wandelte sich das Bild. 28 vierachsige Personenwagen der lfd. Nr. 711, 715, 720 und 729 sind ab dieser Zeit auf die Insel gekommen. Die sächsische Bauart bedeutet aber nicht, dass alle diese Wagen von den Strecken der RbD Dresden nach Rügen gelangten.

In das Modernisierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn gelangten nur noch die Wagen mit den Nr. 720 und 729. Im Jahr 1977 begann die DR ausgerechnet mit einem Putbusser Wagen dieses bis 1983 laufende Projekt. 970-757 wurde als erster Modernisierungswagen am 31. März 1977 in Putbus in Dienst gestellt. Ab 2002 wurden die Personenwagen der Bäderstrecke mit Neubaudrehgestellen mit Rolllagern ausgerüstet.

Von den zweiachsigen Personenwagen der R.ü.K.B. sind der 971-210 und 971-216 heute noch im Einsatz. Die Wagen können beispielsweise für Geburtstags- und Hochzeitsgesellschaften gebucht werden. 2009 wurde der zum 971-210 umbeschriftete Wagen von der PRESS aus der Seidenstickersammlung gekauft. Eine Rügener Besonderheit ist der Fahrrad-Transportwagen 974-323. Er entstand aus einem sächsischen Zugführerwagen mit der Nr. 751. Zwei große Schiebetüren ermöglichen ein schnelles Ein- und Ausladen von Fahrrädern. So kann das Konzept „RADzfatz über die Insel“ vom Bus-Fahrradanhänger auf der Schiene weitergeführt werden.

In Putbus stehen die Traditionswagen für den nächsten Einsatz bereit. Frühzeitig haben sich Eisenbahnfreunde schon in den 1980er-Jahren für den Erhalt dieser Rü.K.B.-Wagen stark gemacht.

Der Rü.K.B. Nr. 33 ist seit August 1989 in der braunen Lackierung unterwegs. Rü.K.B. Nr. 33 wurde 1911 bei HAWA gebaut.

Wagen 971-210 erinnert an den großen Rü.K.B.-Bestand zweiachsiger Wagen.

Für die Rügensche BäderBahn entsteht in Jöhstadt der Neubau eines Aussichtswagens. Als 974-606 wird er in den Dienst gelangen.

Neben dem modernisierten Personenwagenpark bildet der Traditionszug mit den historischen Rü.K.B.-Wagen einen weiteren Bestandteil des Wagenparks.

Neben den Personenwagen führt die Rügensche BäderBahn noch acht Güterwagen im Bestand. Diese stehen für verschiedene Aufgaben im Einsatz. Mit den Ow wird beispielsweise Dienstkohle nach Göhren transportiert. Der GGw 97-49-01 ist zum Gerätewagen umgebaut worden. Der Wagen ist relativ selten im Einsatz zu erleben. Eine Ausnahme bildete das Fan-Wochenende im Oktober 2013, als er den Güterzug mit zwei Ow und dem Gw 97-42-63 komplettierte.

Gattung	Wagennr.	Baujr.	Hersteller	Bemerkungen
Gw	97-42-22	1900	Görlitz	ex Rü.K.B. 118
Gw	97-42-23	1917	Görlitz	ehem. St.K.B.?, ex Rü.K.B. 158
Gw	97-42-46	1898	Beuchelt	ehem. G.K.B.?, ex Rü.K.B. 123
Gw	97-42-63	1914	Beuchelt	ex Rü.K.B. 402
Bdw	97-49-01	1895	Breslau	ex RSN, ehem. Pw4i 97-76-05
OO	97-44-08	1931	Graz	ehem. FOD
Ow	97-40-32	1895	Görlitz	ex Rü.K.B. 219
Ow	97-40-75	1936	Wismar	ehem. DKBW 1396

Die Güterwagen der RüBB erhalten auch bei Sonderfahrten ihren Auslauf. Zusammen mit 99 1608-1 könnten sie hier einen klassischen Güterzug der Nordstrecke darstellen.
Fotos: Helge Scholz (4)

Die 01 0509-8 war am 11. Mai 2013 auf dem Putbusser Bahnhofsfest zu Gast. Mit einem Sonderzug kam sie aus Leipzig auf die Ostseeinsel. Während der Festtage konnte die Maschine auf dem regelspurigen Gleis neben dem kombinierten Inselbahnsteig bewundert werden. Begegnungen mit Maschinen der Rügenschen BäderBahn waren so vorprogrammiert. FOTO: R. NIEMANN

Bahnhofsfeste der RüBB

Mit dem Bahnhofsfest in Putbus im Juni und dem Kleinbahnhofsfest im Oktober stehen jedes Jahr gleich zwei Traditionsveranstaltungen im Terminkalender. Daneben gibt es weitere beliebte Events, die von den Sassnitzer Modellbahnfreunden und dem Förderverein zur Erhaltung der Rügenschen Kleinbahnen e.V. unterstützt werden.

99 4652 gastierte auch schon im Erzgebirge auf der Preßnitztalbahn.
FOTO: H. SCHOLZ

Das alljährliche Bahnhofsfest in Putbus wurde 2017 am Wochenende vom 10. und 11. Juni gefeiert. Wie bereits in den vergangenen Jahren reiste auch 2017 die 01 0509-8 der PRESS am 10. Juni mit einem Sonderzug von Leipzig über Lutherstadt Wittenberg und Berlin an. Auf der Normalspurstrecke Bergen – Lauterbach kamen zudem historische Fahrzeuge zum Einsatz, zwischen Putbus und Binz verkehrte der DR-Traditionszug. Weiterhin wird am Sonntag, 8. Oktober 2017, wie schon in den vergangenen Jahren wieder das beliebte Kleinbahnhofsfest unter der Regie der Rügenschen BäderBahn stattfinden, in diesem Jahr jedoch nicht in Binz, sondern im Endbahnhof Göhren. Ein ganztägiges Unterhaltungsprogramm mit jeder Menge Einlagen, Führerstandsmitfahrten und ein Sonderfahrplan des „Rasenden Rolands“ werden geboten.

Beide Veranstaltungen laden mit einem bunten Rahmenprogramm Eisenbahnfreunde und Urlauber zugleich ein. Auf der Trasse zum inzwischen wieder freigeschnittenen Betonviadukt über das Streckengleis Bergen – Lauterbach rollten einst die Züge nach Altefähr aus Putbus hinaus.

Der Förderverein zur Erhaltung der Rügenschen Kleinbahnen e.V., ein enger Partner der RüBB, hat die Lokomotive 99 4652, ein einmaliges Sachzeugnis Rügener Kleinbahngeschichte, betriebsfähig aufarbeiten lassen. Am 14. März 2015 zog sie erstmals wieder einen Sonderzug von Putbus nach Binz. Derzeit befindet sie sich beim „Pollo”, der Museumsbahn Lindenberg – Mesendorf in der Prignitz.

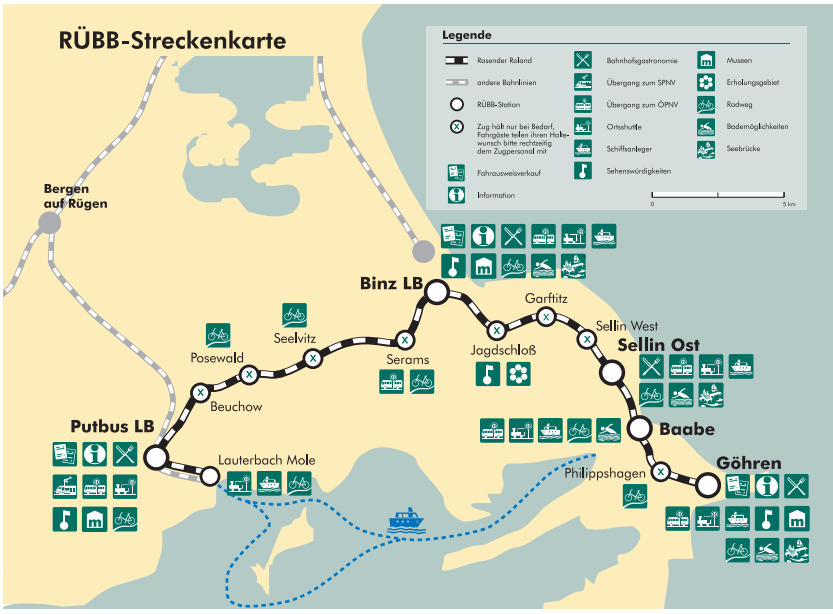
Neben dem Lauterbacher Hafenbecken und in Sichtweite zum Bahnsteig der Rügenschen BäderBahn sind Ferienhäuschen am und über dem Wasser entstanden. Im Hintergrund der Säulenportikus des Badehauses Goor. Fürst Wilhelm Malte zu Putbus ließ es für sich und den Hochadel errichten. Heute ist es ein modernes Vier-Sterne-Wellnesshotel.

UNTEN: Die erste Etappe der Südrügen-Rundreise führt mit der Rügenschen BäderBahn von Putbus LB nach Baabe. Vor Seelvitz, mit seinem romantischen Bahnhof, geht die Fahrt entlang wogender Felder, Weiden und Wiesen.

Das Südostrügen-Karussell

Neben den Reiseangeboten auf der Rügenschen BäderBahn steht das Kombiticket „Wasser & Dampf" auf der Beliebtheitsskala der Gäste ganz oben. Das Saisonangebot verbindet eine Bahn- mit einer Schiffsreise.

99 4011-5 wird nach dem Restaurieren und der Bremsprobe gleich den Endbahnhof verlassen. Natürlich kann die Tour auch ab Göhren unternommen werden. Fotos: H. Scholz (3)



Die Strecke der Rügenschen BäderBahn mit eingezeichneter Schiffslinie.

In den Jahren 1961 bis 1989 wäre eine solche Kombination von einer Fahrt auf der Schmalspurbahnstrecke mit einer Schiffspartie zwischen Lauterbach Mole und Baabe Bollwerk undenkbar gewesen. Aus mehreren Gründen. Einerseits gab es das Schmalspurbahngleis bis zum Lauterbacher Hafen noch nicht und aus den damals herrschenden politischen Gründen wäre ein Schiffsreise auf dem Greifswalder Bodden vor der Südostküste Rügens andererseits ein unerfüllbarer Wunsch gewesen.

Jenes touristische Potential erkannte die Rügensche Kleinbahn GmbH & Co KG und führte ein solches Angebot ein, Schienen- und Wasserweg zu kombinieren. Seit 2008 können die Urlauber diese Rundreise in den Zügen der Rügenschen BäderBahn unternehmen. Auf dem Bodden fungiert die Weiße Flotte als Kooperationspartner der PRESS. Die Kombination erfreut sich stetig wachsender Nachfrage. Zum Fahrpreis von 17 Euro pro Erwachsenem, pro Kind neun Euro, für Familien 40 Euro, Fahrrad 7,50 Euro, erlebt man Rügen aus einem ganz anderen Blickwinkel.

Den Reisenden soll folgende Fahrt empfohlen werden: Sie beginnt am Morgen in Lauterbach Mole. Mit dem Regio-Shuttle der PRESS fährt man von Lauterbach Mole hinauf nach Putbus. Dort wartet schon der „Rasende Roland“ für die Weiterfahrt nach Göhren. Nur wenige Minuten Pause und mit Volldampf geht es hinaus in die Hügellandschaft um Posewald und die weite Seelvitzer Niederung. Die Trasse führt in diesem Abschnitt durch eine vom Urlauberverkehr verschonte Landschaft. Rotwild schreckt auf, Hasen nehmen vor dem „Roland“ Reißaus, einfach Natur pur zwischen Sanddornsträuchern und Streublumenwiesen! Die Fahrt geht in Richtung des Endbahnhofs Göhren mit vielen schönen Ausblicken weiter. In Baabe ist die Eisenbahnreise dann zu Ende. Ein gut zwei Kilometer langer Weg führt vom Rand des Ortszentrums hinunter an den Bodden zum Hafen Baabe Bollwerk. Aktivurlaub von seiner schönsten Seite! Vorbei an Schilfgürteln, kleinen Buchten grüßen schon Moritzdorf und das Hafengelände. Baabe Bollwerk liegt am Ende der Baaber Rinne und diese mündet in die Baaber Bek. Diese nur gut 50 Meter breite Wasserstraße lässt den Zugang zum Selliner See offen. Keine Brücke führt vom Hafen zum Dörfchen Moritzdorf hinüber, sondern eine Rügener Besonderheit, die an der gesamten deutschen Nord- und Ostseeküste ohne Vergleich ist: die Ruderfähre Moritzdorf. Über eine Stunde bleibt bis zum Eintreffen des Passagierschiffs, diese Touristenattraktion kennenzulernen. Ein Hinweis sei erlaubt: Die auf der Straße fahrende Bäderbahn, die zum Baaber Bollwerk fährt, kann von Urlaubern mit der Kurkarte (Sellin, Baabe, Göhren) kostenlos genutzt werden.

Fährmann, hol über! Die kürzeste Fährverbindung Norddeutschlands ist ein Ruderboot, in dem bis zu 15 Personen Platz finden. Die Tradition der Moritzdorfer Ruderfähre geht bis 1891 zurück. Gefahren wird, solange die Wetterbedingungen es ermöglichen. In den Sommermonaten wird die knapp 50 Meter kurze Strecke zwischen den beiden Anlegestellen täglich bis zu 100-mal zurückgelegt. Fährmänner sind hier die Strandmänner. Uwe Strandmann teilt sich das Rudergeschäft in Schichten mit seinem Sohn.

Doch dann wird es im Hafen vor der Bek etwas reger. Die MS „Sundevitt“ läuft ein. Für eine kurze Zeit wird das Ausflugsschiff am Kai festgemacht.

Nach der Abfahrt vom Baaber Bollwerk begleitet die vier Kilometer lange Reedewitzer Höft die Passagiere auf dem Oberdeck. Unterwegs passiert das Schiff ein mitten im Bodden stehendes Betongebäude. Dabei handelt es sich um eine nicht mehr in Betrieb stehende militärische Einrichtung der 1980er-Jahre.

Entlang der Südküste wird Vilm passiert und Lauterbach kommt in Sicht. Der Rügener Südhafen hat sich zu einem Seglermekka entwickelt. Pfahlbauten vermitteleten ein wenig Südsee-Feeling. Nachdem die Passagiere das Schiff verlassen haben, macht sich die MS „Sundevitt“ auf die Rückfahrt.

Die Südrügen-Rundreise kann auch in der Gegenrichtung gestartet werden. Dieses beliebte Kombiticket wird aufrechterhalten. Neben laufenden baulichen Veränderungen in Baabe Bollwerk möchten beide Partner mit punktuellen Verbesserungen bei den Informationen und dem Wegeleitsystem den Erfolg untermauern.

Bei weiteren Schiffstouren, zu deren Ausgangsorten man mit der Rügenschen Bäder-Bahn anreisen kann, erleben die Gäste das Mönchgut von Bord eines Schiffes und können mit der Reederei Adler-Schiffe zu den Kreidefelsen fahren oder die Kreideküste mit den Ostseebädern aus einem ganz neuen Blickwinkel kennenlernen.

Der Spaziergang vom Bahnhof Baabe hinüber zum Bollwerk bietet dem Naturfreund ein Refugium, abseits von Hektik, Überfüllung und Kommerz der Seebäder.

Die Ruderfähre Moritzdorf ist der krönende Höhepunkt der kurzen Wanderung in das ursprüngliche Rügen mit seiner Einmaligkeit, seinen Naturschönheiten und liebevoll versteckten Schätzen. Die Natur zu erleben und die Natur zu verstehen, bekommt am Baaber Bek und seinem Umfeld eine ganz besondere Bedeutung.

Nach einer Verschnaufpause in Bollwerk, wo ein Restaurant einlädt, trifft dann auch das Schiff ein. Die MS „Sundevitt“ bietet ein freies Oberdeck für tolle Ausblicke auf den Greifswalder Bodden und die Küste Südostrügens.

Leinen los in Baabe Bollwerk. Das Oberdeck der MS „Sundevitt“ garantiert einen Rundumblick auf die Schönheit der Having-Bucht. Die Freunde des Schmalspurrings Sachsen haben so mit weiteren Gästen eine sonnige Reise zu Wasser erlebt.

Im Seglerparadies Lauterbach endet oder beginnt die traumhafte Rundreise über Südostrügen.

Der MS „Sundevitt“ folgt die MS „Lamara“. Sie nimmt Kurs zur Reise um die Insel Vilm. Im Hintergrund die Ruderfähre, Ausläufer der Granitz und die Hotel-Skyline. Im Restaurant am Hafen kann die Umsteigezeit verfliegen.
FOTOS: W. NIENUS (2), H. SCHOLZ (4)

Die Granitz – Kleinod Südostrügens

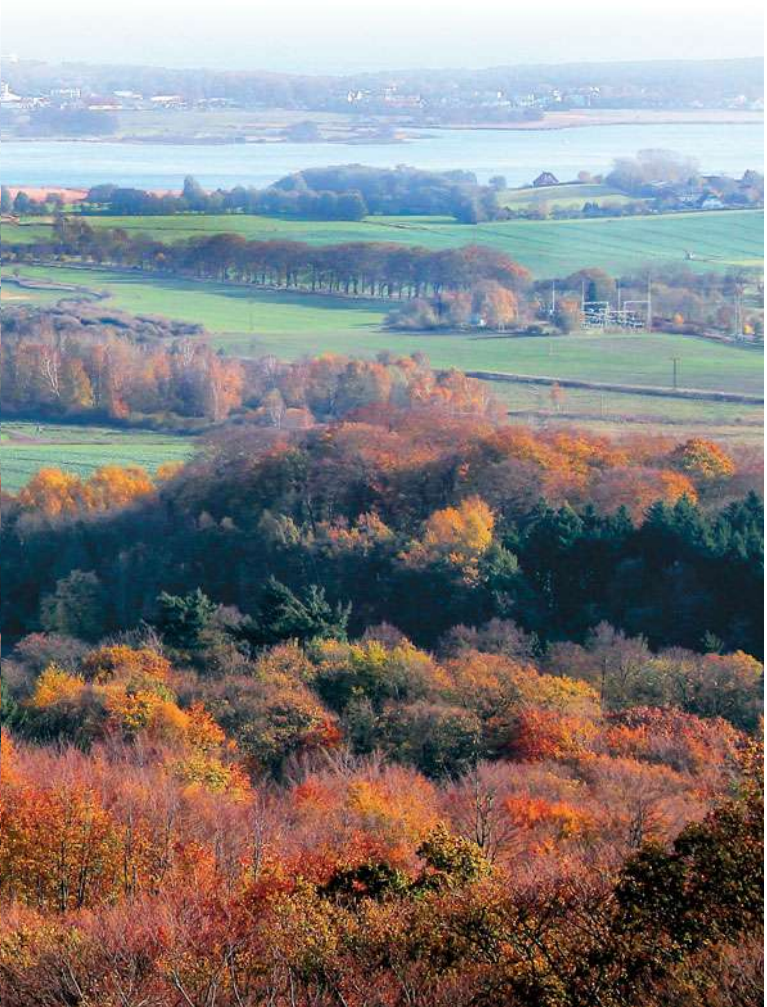
Auf der höchsten Erhebung der Granitz, dem 107 Meter hohen Tempelberg, erbaute Fürst Wilhelm Malte I. ab 1838 sein Jagdschloss im Stil der norditalienischen Renaissancekastelle. Heute ist es ein Touristenmagnet mit Bahnanschluss.

Ein weiteres Mal zeigt sich mit der Granitz die einzigartige Naturschönheit und Landschaftsvielfalt Rügens. Keine drei Kilometer ist der Ostseestrand entfernt. Dennoch meint man, ob man zu Fuß, mit der Rügenschen BäderBahn oder der Binzer Bäderbahn zum Jagdschloss unterwegs ist, vielleicht in einem Mittelgebirge frische Waldluft zu spüren. Das 1000 Hektar große Waldgebiet der Granitz ist das größte zusammenhängende Buchenwaldgebiet Norddeutschlands. Ein Pendant findet man in Sichtweite, die Buchenwälder Stubbenkammers. In Sichtweite insofern, als man vom Turm des Jagdschlosses weit über die Rügener Landschaft blicken kann. Perfekte Sichtverhältnisse lassen für den Gast auf der Besucherplattform des 38 Meter hohen Mittelturms Göhren mit dem gesamten Mönchgut, die Badeorte der Ostküste, Sassnitz mit Stubbenkammer, Bergen, die Insel Vilm und weite Bereiche des Greifswalder Boddens im Rund-um-Blick vorbeiziehen. Wie bei einer Modelleisenbahn kann man zu beiden Seiten der Granitz die Züge aus Put-

bus, aber auch aus Göhren in der Landschaft fahren sehen. Kleine weiße Wolken verraten öfters deren Standort.

Hinter Sellin West fahren die Züge der Rügenschen BäderBahn in das Waldgebiet der Granitz hinein. Ständig gewinnt die Trasse an Höhe. Vor Garftitz steigt das Streckengleis merklich an, führt über einen hohen Damm in den Blättertunnel hinein und in die Station. Von hier aus kann man schon Wanderwege hinauf zum Schloss nutzen. Die Wartehalle des kleinen Haltepunktes, eine kleine Wellblechbude nach Lenz-Normalien, war über viele Jahre von der Eröffnung im Jahr 1895 bis in die 1960er-Jahre das Stationsgebäude. Die Deutsche Reichsbahn ersetzte sie durch einen

99 4011-5 verlässt Garftitz in Richtung Göhren. Hinter der Station bietet sich diese Kombination von BäderBahn mit Baugeschichte. Der Zug befindet sich an gleicher Stelle wie beim Turmblick, fährt aber in die Gegenrichtung. FOTO: S. GEIST



Der Haltepunkt Jagdschloss liegt romantisch im Wald der Granitz. Von hier aus kann man auf einem Wanderweg in wenigen Minuten zum Schloss gelangen.

Der von Karl Friedrich Schinkel entworfene, 38 Meter hohe Mittelturm ist markanter Wegweiser im Südosten der Insel Rügen. Von hier aus hat man bei klarem Wetter einen fantastischen Blick über die Insel Rügen und gelegentlich auf die BäderBahn. FOTOS: H. SCHOLZ (2)

Vier Türme rahmen an den Eckpunkten des Jagdschlosses den quadratischen Grundriss ein. Der hohe Mittelturm steht über dem ehemaligen Hofraum. Er ist nach Plänen von Karl Friedrich Schinkel nachträglich gebaut worden. Die im Turm nach oben führende Wendeltreppe stellt für manche Besucher eine Herausforderung dar. Die freitragende Bauweise ist Grund so manchen unangenehmen Bauchgefühls. Der Weg nach oben ist aber absolut sicher und bietet als Lohn gigantische Ausblicke über die Insel.

Die Eingangshalle des fürstlichen Jagdschlosses zieren Trophäen früherer Jagden. Sie künden vom einstigen Wildreichtum des Waldgebietes.

Standardbau aus Betonfertigteilen. Inzwischen konnte hier aber eine attraktive Fachwerk-Wartehalle errichtet werden. Einen weiteren Wartehallenneubau findet der Reisende am Bahnsteig des Haltepunktes Jagdschloss. Beide sehr attraktiven Gebäude haben keine konkreten Vorbilder. Sie ordnen sich ins Marketingkonzept des „Rasenden Rolands“ ein, begeistern den Gast und Urlauber für eine Bahnfahrt und bieten die Möglichkeit, angenehm die Wartezeit zu überbrücken sowie vor Wetterwechseln geschützt zu sein. Der Haltepunkt Jagdschloss wird sehr gut frequentiert. Ein gut ausgebauter Weg führt über Serpentinen den Tempelberg hinauf. Das Jagdschloss ist für Privatfahrzeuge nur mit Ausnahmegenehmigung zu erreichen. Von Binz aus gibt es zwei Möglichkeiten, dem Prachtbau einen Besuch abzustatten. Von einem Parkplatz am Binzer Ortsausgang führt ein Wanderweg zum Ziel. Die Parkgebühr beinhaltet eine Fahrt mit der Binzer Bäderbahn. In wenigen Minuten ist man damit am Fuß des Jagdschlosses. Die Wanderung hingegen führt durch den romantischen Buchenbestand und entlang Kaiserfarnfeldern stetig nach oben.

Die Rügensche BäderBahn kann man im Granitzer Streckenabschnitt von ihrer schönsten Seite erleben. Die Maschinen haben auf

Die Garftitzer Einfahrt liegt noch in der Steigung. 99 1781-6 rollt hier nach der Fahrt auf dem Damm und durch den Baumbestand auf Gleis 1 ein. Der kurze Blättertunnel ist Vorgeschmack auf die Granitz Durchfahrt.

Über die 154 gusseisernen Stufen der freitragenden Wendeltreppe geht es hinauf zum Plateau des Mittelturms.

Mit seinem letzten und kostspieligsten Bauprojekt – dem Jagdschloss – hat der Fürst zu Putbus ein Wahrzeichen für die Insel Rügen geschaffen. Die Ausstellung zur abwechslungsreichen Baugeschichte macht mit Schloss und Bauherr vertraut und veranschaulicht das Haus als Gesamtkunstwerk, an dem Architekten, Handwerker und Künstler von 1837 bis 1851 gearbeitet haben.

der Steigungsstrecke kräftig zu arbeiten. Im Blätterdach verfangen sich Dampf und Rauch. Traumhafte Lichtspiele können sich ergeben. Am Dampf zu schnuppern, daran kommt man hier gar nicht vorbei. Hier und da kreuzt ein Waldweg die Strecke. Die Abgeschiedenheit des Streckenverlaufs ist nicht ohne Reiz. Stimmungsvolle Eindrücke vom Bahnbetrieb in diesem Abschnitt einfangen zu können, heißt, die Wanderschuhe zu schnüren. Der Lohn sind nicht alltägliche Motive. Der Stundentakt in der Hauptsaison zwischen Göhren und Binz LB lässt reichlich Fotografiermöglichkeiten zu. In Binz LB kreuzen sich die Züge der Rügenschen BäderBahn. So dampft im Abstand von gut 30 Minuten immer ein Zug über den Abschnitt. Genügend Zeit, den Fotostandpunkt zu wechseln.

In der Nebensaison und im Winter haben Granitz und das Jagdschloss ganz andere Reize.

Herbst in der Granitz. Die ersten gefallenen welken Blätter bedecken das Gleis. Vor dem Haltepunkt Jagdschloss tastet sich 99 608 durch den lichter werdenden Blättertunnel über goldgelbe Teppiche zum Haltepunkt.
FOTOS: H. SCHOLZ (6)

Das Fährschiff „Wittow“ im Jahr 1967 am Liegeplatz in Fährhof. Dahinter das Schwesterschiff „Bergen“, das gerade Wagen aufnimmt. FOTO: KLAUS KIEPER

Dem Förderverein zur Erhaltung der Rügenschen Kleinbahnen e.V. ist es gelungen, das über Jahre in Barth auf Land gesetzte Fährschiff „Wittow“ zu erwerben. Ende 2017 soll die Sanierung abgeschlossen sein.

Ein zweites Leben für die „Wittow“

Seit 31. August 2012 ist der Förderverein der Eigentümer der Eisenbahnfähre. Das ehrgeizige Projekt wurde nach seiner Präsentation bei einer Spendenaktion der Sparkasse Rügen mit 10 000 Euro bedacht. Ein Zeichen, dass hier die richtige Entscheidung getroffen wurde, dieses Schiff der Nachwelt zu erhalten. Allein dabei soll es aber nicht bleiben. Ein konkretes Nutzungskonzept ist in Arbeit. Auf alle Fälle wird die in Zukunft wieder schwimmtüchtige Eisenbahnfähre nach ihrer Fertigstellung in das Tourismuskonzept der Ostseeinsel eingebunden werden. Dazu bestehen erste Überlegungen von Förderverein und Rügenscher BäderBahn, mit einer Zusammenarbeit hier neue Angebote zu präsentieren. So bietet sich eine weitere Verbindung von Bahn- und Schiffsverkehr in Lauterbach Mole an. Das Deck soll selbstverständlich wieder ein Gleis erhalten. Dort könnten dann zwei Wagen aufgestellt werden. Für einen touristischen Sonderverkehr sind noch Anpassungen an Ausstattungen und Sicherheitstechnik nötig.

Eine ursprünglich geplante Beplankung des Decks mit Holzbohlen ist leider nicht finanzierbar. So weit ist es aber noch nicht. Über Monate wird der Schiffskörper nach seiner Befundung in der Werft Rammin in Barth bereits aufgearbeitet. Im Herbst 2013 konnte die aufwendige Entkernung abgeschlossen werden. Ruderhaus, Motor und Hilfsantriebe, Kohlebunker und -öfen der Heizung wurden ab- und ausgebaut. Tonnenweise sind Beton und Stahlschrott aus der Bilge entfernt worden. Das Herausstemmen des Ausgleichbe-

Nach der Entkernung konnte der Schiffskörper im Gelände der Barther Werft Rammin zu seinem künftigen Standort verfahren werden.

Das hölzerne Ruderhaus der 1960er-Jahre überlebte als Gartenlaube in Zingst und ist nun sichergestellt.

Neue Reling und grundierter Schiffskörper, letzte Öffnungen sind noch zu verschließen. Fotos: R. Mahler (3)

Auf dem Schwesterschiff „Bergen" wird im Juni 1968 die in Bergen reparierte Altenkirchener 99 4652 über den Breetzer Bodden transportiert. Foto: A. Luft

tons im Rumpf hat die Werftmitarbeiter vor eine schwere Aufgabe gestellt, die mehr Zeit in Anspruch genommen hat als veranschlagt. Als der Korpus nur noch 60 Tonnen wog, konnte er mit den Werftkränen in eine geschützte Halle transportiert werden. Dort werden die weiteren Arbeiten ausgeführt werden. Mit der Werft Rammin hat der Förderverein einen zuverlässigen Partner gefunden, dem die Bedeutung dieses technischen Unikat sehr bewusst ist. Stege und Teile der Reling sind inzwischen erneuert. Die Werft arbeitet kontinuierlich weiter am Aufbau des Schiffes. Im Mai 2014 stand die alte Dame entkernt, um Tonnen erleichtert und wettergeschützt in einem großen Zelt. Nach den Strahlarbeiten im Innenbereich und im Anschluss daran wird eine erste innere Farbschicht zur Konservierung aufgebracht, um vor Korrosion zu schützen.

Mehrmals wurde das Schiff in seiner aktiven Zeit als Eisenbahnfährschiff umgebaut. Diese Spuren an Rumpf und Deck sind nun beseitigt worden. Das Schiff wird wieder mit einem hölzernen Ruderhaus versehen.

Die Sanierung und die Wiederinbetriebnahme der „Wittow" sind ein eigenständiges Projekt des Fördervereins. Ohne Terminvorgaben und ganz nach den finanziellen Möglichkeiten wurde hier etwas Einmaliges geschaffen. Im Juli 2017 wurde das Schiff wieder zu Wasser gelassen, bis Jahresende 2017 soll der charakteristische Brückenaufbau wiederhergestellt werden.

Im Frühjahr 2009 fanden erste Testfahrten mit der fabrikneuen 99 2324 statt. Am 1. April 2009 sind 99 2324 und 99 2322 nach Bad Doberan unterwegs.
FOTO: TH. KUNSCH

Dampf-Erlebnis „Molli“

Die 99 2323 steht am Morgen des 1. Mai 2006 im Bahnhof Kühlungsborn West mit dem ersten Zug nach Bad Doberan zur Abfahrt bereit. FOTO: J. METHLING

Mecklenburgische Bäderbahn Molli

Wie eh und je verkehrt die im Volksmund liebevoll „Molli" genannte Schmalspurbahn mit der seltenen Spurweite von 900 mm auch heute noch zwischen Bad Doberan und dem Ostseebad Kühlungsborn.

Seit der am 1. Oktober 1995 erfolgten Privatisierung und dem damit verbundenen Übergang auf die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co. (heute GmbH) hat sich vieles verändert. Seitens der Betreibergesellschaft ist die PR-Arbeit voll und ganz auf das Konzept einer Touristenbahn abgestimmt. Keine Broschüre, in der nicht auf die Bahn mit ihren unterschiedlichen Arrangements hingewiesen wird. Auch wenn es dem auf Authentizität bedachten Eisenbahnfreund gegen den Strich gehen mag, nur eine konsequente Vermarktung kann den Bestand des Bähnchens sichern helfen. Ein gutes Marketingkonzept ist auch die Garantie dafür, dass der Betrieb der Bahn weiterhin mit Dampflokomotiven möglich ist.

Zur Geschichte und Technik

Als 1793 in dem 6 km nordwestlich von Doberan gelegenen Heiligendamm von den mecklenburgischen Herzögen das erste deutsche Seebad gegründet wurde, war damit indirekt der Grundstein für die spätere Verkehrsentwicklung zwischen Doberan und den Seebädern an der Ostseeküste gelegt. Spätestens seit der Eröffnung der Bahnlinie Rostock – Doberan – Wismar bis Ende 1883 durch die Wismar-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft beeinflusste die Strecke nachhaltig die weitere Entwicklung der Eisenbahn in diesem Raum. Die Zahl der Reisenden mit dem Ziel Ostseebad Heiligendamm stieg stetig.

Im Mai 1886 nahm die mit dem Bau der Schmalspurbahn betraute Stettiner Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. die Arbeiten auf. Mit dem Bahnbau hatte man es – vermutlich hinsichtlich der gerade begonnenen Saison – sehr eilig, da die eigentliche Bau- und Betriebskonzession erst am 19. Juni 1886 vorlag. In nur sechs Wochen wurde die 6,6 km lange Schmalspurbahn Doberan – Heiligendamm erbaut und am 9. Juli des Jahres in Betrieb genommen. Ausgeführt wurde das Gleis in der an sich für Industrie- und Werkbahnen gängigen Spurweite von 900 mm. Innerhalb Doberans hatte die Bahn, auch wegen der eingesetzten Trambahnloks von Hohenzollern, eher den Charakter einer Straßenbahn, verlief die Trasse doch mitten durchs Ortszentrum. Anfangs wurde die Strecke nur während der Badesaison von Mitte Mai bis Ende September regelmäßig befahren.

Die Betriebsführung übertrug Lenz sofort auf die Wismar-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft; am 1. April 1890 erfolgte bereits die Verstaatlichung. Mit dem Anstieg der Urlauberzahlen und der sich besonders entlang der Küste weiter ausbreitenden Hotels und Pensionen erwog man eine Verlängerung der Strecke von Heiligendamm bis zum Ostseebad Arendsee (später Kühlungsborn West). Am 12. Mai 1910 wurde der Betrieb auf der 8,92 km langen Verlängerung aufgenommen. Gleichzeitig lief nun der Betrieb ganzjährig.

Seit der Streckenverlängerung und der damit einhergehenden Steigerung des Ver-

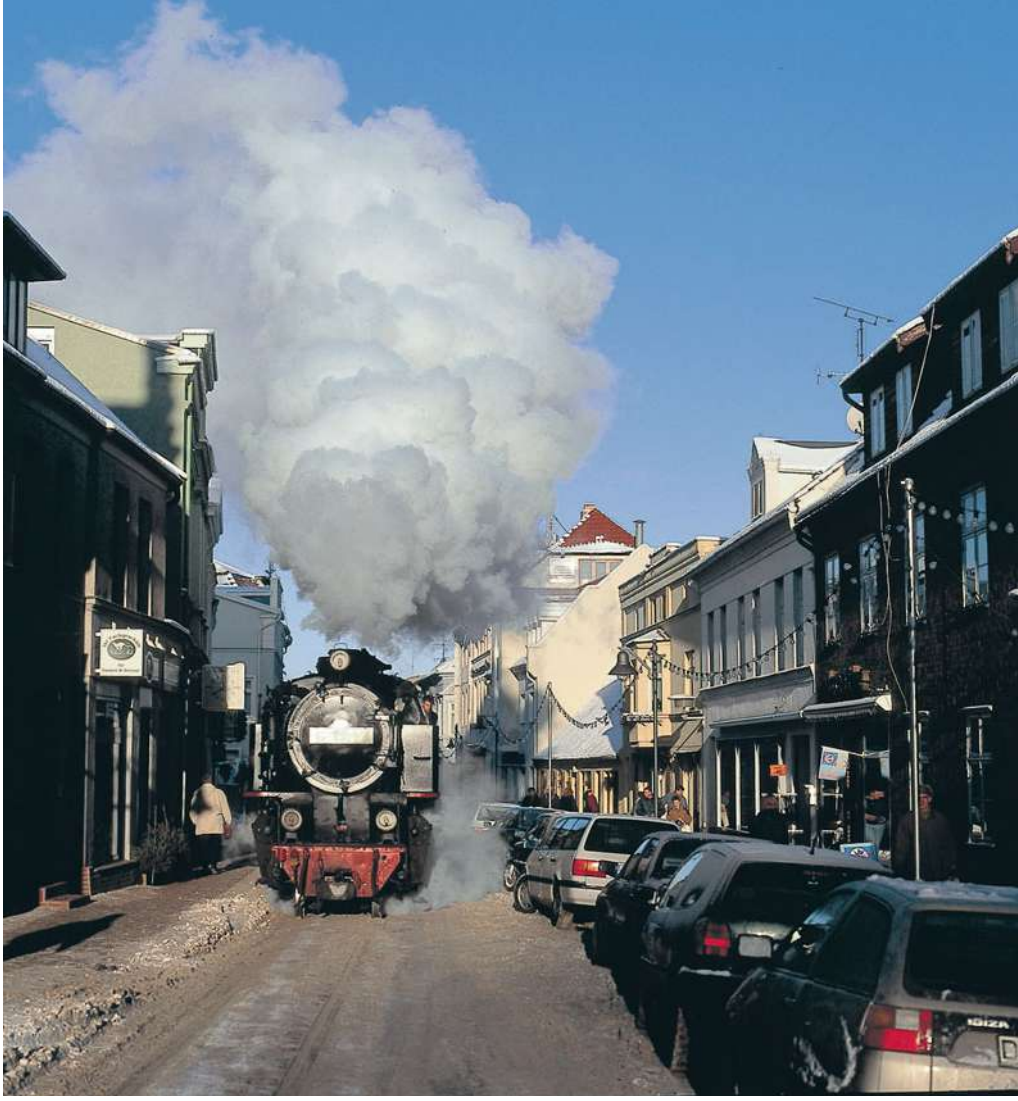
kehrsaufkommens genügten die Trambahnlokomotiven den Anforderungen nicht mehr. Daher lieferte in den Jahren 1910, 1911 und 1914 Henschel & Sohn drei Maschinen der Bauart C n2, die von der Mecklenburgischen Eisenbahn als Gattung T 7 geführt wurden. Mit dem Übergang der ehemaligen Länderbahnen ab 1. April 1920 auf die Deutsche Reichsbahn erhielten die Lokomotiven die Betriebsnummern 99 301 bis 303. Schon bald reichten auch diese Maschinen nicht mehr aus, woraufhin abermals Henschel & Sohn mit dem Bau von drei stärkeren Dampflokomotiven beauftragt wurde. Die Indienststellung der Lokomotiven 99 311 bis 313 (Bauart D n2) erfolgte in den Jahren 1923/24. Auch diese Maschinen waren bald mit dem weiterhin steigenden Aufkommen überfordert. Die DRG beschaffte 1932 wiederum drei Lokomotiven, gebaut von Orenstein & Koppel nach den Richtlinien für Einheitslokomotiven. Das Besondere der Maschinen der Bauart 1'D1' h2, die die Betriebsnummern 99 321 bis 99 323 erhielten, waren der für Schmalspurloks ungewöhnliche Raddurchmesser von 1100 mm und die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Alle drei Fahrzeuge stehen heute noch auf der Bäderbahn in Dienst.

Als Ersatz für die 99 311 bis 313 kamen 1961 die ursprünglich 1950/51 für die Wismut AG in Oberschlema vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg gebauten Maschinen der Bauart D h2/D n2 zur Bäderbahn. Zuvor waren sie im Raw Görlitz für den Einsatz an der Ostsee umgebaut worden und erhielten die Betriebsnummern 99 331 bis 333, Letztere wurde 1969 ausgemustert.

Die Entwicklung von 1990 bis heute

Zu Zeiten der DR wurde der Fortbestand der 900-mm-Strecke mit im Schnitt 1,3 Mio. Fahrgästen jährlich (in Spitzenzeiten) zu keiner Zeit in Frage gestellt. Eine Umstellung auf Busse wäre nicht leistbar gewesen. Nach der politischen Wende in der DDR änderte sich die Situation schlagartig. Der Berufs- und Schülerverkehr brach massiv ein, die Urlauber hatten jetzt andere Ziele oder reisten per PKW an. Durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen offenbarten starke Defizite.

Deshalb drohte die Stilllegung der Strecke durch die Deutsche Bahn AG zum 1. Januar 1996. Im harten Ringen um den Erhalt der Bahn begann am 1. Oktober 1995 für die Schmalspurbahn „Molli" eine neue Zukunft. Als „Mecklenburgische Bäderbahn Molli" fährt sie weiterhin zu jeder Jahreszeit – und das nicht nur als Bestandteil des regionalen ÖPNV-Netzes, sondern unbestritten mit ständig wachsender touristischer Attraktivität. Der Landkreis Bad Doberan hatte zu diesem Termin den „Molli" von der Deutschen Bahn



Dampfstraßenbahn in Bad Doberan: 99 2323 mit P 14615 am 4. Januar 1997. Foto: St. Pfütze

Die 99 2322 wird am 29. November 1998 in Bad Doberan bekohlt. Heute muss nicht mehr alles manuell gemacht werden. Die Kohlenhunte werden über Schütttrichter befüllt, die per Radlader versorgt werden. Foto: A. Schmolinske

Schnee und Sonnenschein trafen in den vergangenen Wintern an der Ostseeküste nur selten zusammen. Am 24. März 2013 traten die an die 99 2331 extra angebauten Schneepflüge am Hp Steilküste in Aktion. Foto: J. Methling

99 2322 fährt am 6. Juli 2014 in Bad Doberan auf der kurz zuvor umfangreich sanierten Goethestraße zum Bahnhof Bad Doberan.

Im März 2011 säumten noch alte Bäume die Goethestraße in Bad Doberan, der Straßenbelag bestand aus Katzenkopfpflaster. FOTOS: J. METHLING (2)

Eines der wenigen Motive vom Molli zusammen mit der Ostsee bietet sich aus der Krone einer Buche im Kleinen Wohld nahe Heiligendamm.

in regionale Trägerschaft übernommen. Die Betriebs- und Geschäftsführung übertrug der Landkreis der neu gegründeten „Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH & Co.“. Der Landkreis selbst ist Hauptgesellschafter, die Städte Bad Doberan und Kühlungsborn und einige private Kommanditisten sind die anderen Gesellschafter des Unternehmens.

Obwohl sich nach der Übernahme der Bahn schnell herausgestellt hatte, dass die Substanz der Eisenbahn viel schlechter war als vom Vorgänger angegeben und dass die Investitionen für den Erhalt des „Molli“ beträchtlich werden würden, ging man mit viel Enthusiasmus an die Arbeit. Insbesondere die wachsende touristische Bedeutung der Schmalspurbahn bestimmte die Vorgehensweise.

Ganz in diesem Sinne präsentiert sich die Mecklenburgische Bäderbahn heute in der Öffentlichkeit mit einem schlüssigen Marketingkonzept. Jeder potenzielle Urlauber stößt beim Blättern in den einschlägigen Prospekten unweigerlich auf „Molli“. Selbst als Vollflächenwerbung auf einer Straßenbahn fährt der Molli durch die nahe Großstadt Rostock. Alles steht unter dem Zeichen „Molli“. Man versucht, die unterschiedlichsten Zielgruppen anzusprechen.

Ob die Familie, der Verein oder Club, für Tages-, Betriebs- und Schulausflüge, Seniorenreisen und Reisegruppen oder einen Kurzurlaub. Sogar heiraten kann man auf dem Molli! Für alle denkbaren Belange gibt es geeignete Arrangements. Dazu bietet der Molli neben dem täglichen fahrplanmäßigen Dampfzugbetrieb u.a. Ferienwohnungen und -zimmer, ein Restaurant und ein Café, zwei Salonwagen und ein Museum an. Es gibt Parkplätze an allen Bahnhöfen, man kann aber auch seine Fahrräder im Gepäckwagen mitnehmen. An den Schaltern bekommt man neben Fahrkarten und Informationen auch vielfältige Souvenirartikel. Natürlich kommen auch die Eisenbahnenthusiasten nicht zu kurz. Es werden Lokmitfahrten auf dem Führerstand und ein Dampflokerlebniswochenende sowie individuell geplante Sonderfahrten (mit Fotohalten) angeboten. Ferner gibt es während der Sommersaison noch unterschiedliche „Molli-Höhepunkte“. Auftakt ist zu Ostern die Osterhasenfahrt, gefolgt vom Bahnhofsfest zum Kindertag. In den Monaten Juli/August finden abends Sonderfahrten mit dem „100-jährigen Zug“ zu verschiedenen Themen statt: Werkstattbesichtigung, Stadtführungen, Braumeisterfahrt, Zaubershow oder Raubüberfall. Für Kinder gibt es eine Schatzsucherfahrt und das Gaunertrio „Olsenbande“ versucht seit 2016 den Panzerschrank im Postwagen auszurauben. Weiterhin stehen Anfang August Sonderhalte an der Rennbahn zu den Doberaner Galopprenntagen auf dem Programm und im Oktober die „Schall und Rauch“-Party mit Musik im Zug und auf den Bahnhöfen an und schließlich die Nikolausfahrten am 6. Dezember. Alles in allem bietet das Bähnchen im Laufe eines Jahres ein prall gefülltes Programm.

Zur Durchführung der Plan- und Sonderfahrten stehen die fünf Dampflokomotiven 99 321, 99 322, 99 323, 99 324 (Nachbaulok von 2009) und 99 331 sowie 32 Reisezug- und fünf Gepäckwagen zur Verfügung. Die Lok 99 332 ist nicht mehr betriebsfähig und wurde deshalb optisch für das Molli-Eisenbahnmuseum aufgearbeitet. Ferner sind drei Dieselloks V 10 C für Rangierarbeiten, zwei Motor-Arbeitsfahrzeuge für die Streckenunterhaltung und fünf historische Güterwagen vorhanden. Sämtliche Sitz-, Gepäck- und Salonwagen wurden in den Jahren 1996 – 2004 grundlegend saniert und umgestaltet. Ein freundliches Ambiente mit nostalgischem Flair empfängt den Fahrgast heute. Die historischen Wagen wurden bei tatkräftiger Mitwirkung des „Vereins zur Traditionpflege des Molli e.V.“ liebevoll restauriert und sind heute wahre Schmuckstücke. Sie kommen bei Sonderfahrten als „100-jähriger Zug“ zum Einsatz, können aber auch einzeln gechartert werden. 2003 gelang noch ein besonders Coup, als unter Verwendung eines noch vorhandenen hölzernen Wagenkastens der Sitzwagen Nr. 17 (Baujahr 1911) originalgetreu wieder aufgebaut wurde. Er verstärkt den historischen Zug auf nunmehr sechs Waggons. Betriebsmittelpunkt der Bahn ist Kühlungsborn West mit dem dortigen Lokschuppen mit allen dazugehörenden Behandlungsanlagen, dem Wagenschuppen sowie einem Eisenbahnmuseum, zu dem gleichfalls ein im entsprechenden Ambiente gestaltetes Museums-Café gehört.

Zusätzlich verfügt die Bäderbahn in Bad Doberan seit Mai 1999 über eine neue, 160 m lange Wagenhalle, in der bei insgesamt 320 m Gleislänge bis zu 27 Reisezugwagen untergebracht werden können. Das Besondere aber ist eine integrierte vollautomatische Wagenwaschanlage, die gewonnenes Regenwasser für den Waschvorgang nutzt. Im Dezember 2004 wurde auf dem Bahnhof Bad Doberan ein neu errichtetes Werkstattgebäude eingeweiht. Es ermöglicht jetzt auch größere Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten vor Ort auszuführen, bis hin zu Hauptuntersuchungen an Waggons.

Die Berechtigung der „Badegästebedarfshaltestelle“ Steilküste wird hier deutlich demonstriert. Der urwüchsige Bahnsteig ist längst einem nach DIN-Norm gewichen.

FOTOS: A. SCHMOLINSKE (2)

In den ersten Monaten des Jahres verwandelt sich das Tal des Fulgenbaches gerne in die „Kühlungsborner Seenplatte“. Gerade hat der Lokführer den Regler wieder geöffnet, um die Steigung Richtung Heiligendamm zu überwinden.

Sämtliche Gleise und Weichen wurden in den letzten Jahren saniert, ebenso die Bahnhofsgebäude sowie der Lok- und Wagenschuppen. In Zukunft gilt es das Geschaffene zu erhalten sowie die Angebote und die Attraktivität weiter zu verbessern. Ein wichtiger Schwerpunkt ist auch das Finden und Ausbilden junger interessierter Personale, damit Molli noch viele Jahre durch die schöne Küstenregion dampfen kann.

Die Fahrzeiten der Planzüge können u.a. dem elektronischen DB-Kursbuch unter der KBS 186 entnommen werden. Weitere Informationen unter: Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH, Fritz-Reuter-Str. 1, 18225 Kühlungsborn, Tel. 038293/431-331, Fax 038293/431-372, reservierung@molli-bahn.de, www.molli-bahn.de. Die vorgenannte Postanschrift (Fritz-Reuter-Str. 1 in 18225 Kühlungsborn) gilt auch für den Verein zur Traditionspflege des Molli e.V.

Die 99 2331 ist das letzte betriebsfähige Exemplar von ehemals drei D-Kupplern, die 1959 von der Wismut AG übernommen wurden. Am 24. Januar 2014 befindet sie sich beim Heiligendammer Gespensterwald auf der Fahrt nach Bad Doberan.
FOTO: J. METHLING

Der Frühzug bringt seine Fahrgäste von Kühlungsborn nach Bad Doberan. Am Ende der Steigung aus dem Fulgenbachtal prescht der Molli gen Heiligendamm.
FOTOS: A. SCHMOLINSKE (2)

Eine neue Lok für den Molli

Nach einer Unterbrechung von fast 50 Jahren wurde 2008 in Deutschland erstmals wieder eine Dampflok für den regulären Zugdienst gebaut. Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli beauftragte das Dampflokwerk Meiningen mit der Lieferung eines Nachbaus der Baureihe 99[32], die aus dem Jahr 1932 stammt.

Die drei vorhandenen Loks der Baureihe 99[32] trugen 2007 die Hauptlast der Zugförderung auf der Strecke Bad Doberan – Kühlungsborn West. Im etwa sieben Monate dauernden Sommerfahrplan waren in einem umlaufenden Plan zwei Maschinen täglich im Einsatz und die dritte weilte jeweils in der Werkstatt zum Kesselauswaschen und zu Fristarbeiten bzw. Reparaturen. Zuführungen zum Ausbesserungswerk waren deshalb grundsätzlich nur während des Winterfahrplans mit Einzugbetrieb möglich. Kam es während des Sommerfahrplans zu einem Schaden mit Lokausfall oder musste eine Lok vorzeitig bzw. außerplanmäßig ins Ausbesserungswerk, war als Vertretung nur die „kleine Lok“ 99 2331 verfügbar. Seit der Einführung des Taktfahrplans kann sie jedoch wegen ihrer geringeren Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h nicht dauerhaft als Ersatzlok eingesetzt werden, da sie die knappen Fahrzeiten nicht einhalten kann und bei starker Beschleunigung zu schnell verschleißt. Der kleine Führerstand ist zudem für die Durchführung der gut nachgefragten Lokmitfahrten und Schnupperkurse nicht geeignet. Eine zusätzliche Reservelok würde außerdem die Möglichkeiten, auch mittelschwere und vorbeugende Instandhaltungsarbeiten in der eigenen Werkstatt auszuführen und damit das eigene Fachpersonal entsprechend auszubilden bzw. zu schulen, wesentlich verbessern. Es müsste nicht mehr die komplette Lok so rasch wie möglich in ein Ausbesserungswerk weggeschickt werden, wie dies bis Ende der 1990er-Jahre üblich war, sondern es könnten Komponenten ausgebaut und vor Ort repariert werden. Das würde die Kosten senken und ein größeres Know-how beim Molli schaffen, was für die Zukunftssicherung von großer Bedeutung ist. Mit dem Neubau würden auch zeichnerisch und vor allem praktisch im Dampflokwerk Meiningen die Möglichkeiten zur Fertigung sämtlicher Ersatzteile geschaffen (z.B. in Form von Gussmodellen), ein Sachverhalt, der für den Weiterbetrieb nicht nur der Baureihe 99[32] von erheblicher Bedeutung ist – in vielerlei Hinsicht also eine Investition in die Zukunft. Diese Fakten führten letztlich zur Entscheidung, eine neue Lok in Auftrag zu geben, und überzeugten auch das Land Mecklenburg-Vorpommern als wichtigen Fördermittelgeber.

Vertrag und Partner

Ohne solide Finanzierung war die Idee einer neuen Lok natürlich nur Makulatur. Ohne eine großzügige Förderung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern hätte dieses Projekt keinesfalls realisiert werden können. Ein Bundesland, das stark vom Tourismus lebt, braucht touristische Attraktionen und gute Verkehrsverbindungen! Der Molli bietet beides und über 600 000 Fahrgäste im Jahr sprachen dafür, den Molli durch eine neue Lokomotive weiter zu stärken. Dazu übergab der Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Dr. Otto Ebnet, am 5. Oktober 2007 einen Fördermittelbescheid. Die Deutsche Bahn AG wurde mit ihrem Dampflokwerk in Meinigen als Partner zur Herstellung der neuen Lok gewonnen. Für das auf die Reparatur solcher Fahrzeuge spezialisierte Werk war dies eine ganz besondere Herausforderung. Der Geschäftsführer des Bereichs Fahrzeuginstandhaltung der DB AG, Dr. Johannes Keil, betonte dies in seiner Rede anlässlich der feierlichen Vertragsunterzeichnung. Werkleiter Jürgen Eichhorn versicherte, seine Mitarbeiter werden alles daran setzen, die Lok in hoher Qualität auf die Schienen zu bringen. Der Zugewinn an Know-how wird sicher dazu beitragen, auch zukünftig in

Aufachsen der 99 2324 im Dampflokwerk Meiningen am 7. Januar 2009.
Foto: J. Methling

Deutschland Dampflokomotiven zu betreiben und instand zu halten.

Konstruktion und Zeichnungen

Bevor der Bau begann, waren Konstrukteure, Ingenieure und Lokspezialisten mehrere Wochen mit dem umfangreiches Studium der vorhandenen alten Zeichnungen beschäftigt. Schließlich sollten viele Bauteile der neuen Lok nach anderen, moderneren Verfahren hergestellt werden. Die Zeichnungen dazu mussten entsprechend angepasst oder neu erstellt werden.

Entscheidende Basis für das Projekt bildeten die bereits neu konstruierten Hauptbaugruppen: Stahlschweißzylinder aus den 1980er-Jahren, geschweißte Neubaukessel von 1994 und Neubaurahmen in Schweißkonstruktion von 2003. Übrigens entstand die Idee für den Lokneubau unmittelbar im Zusammenhang mit dem Neubaurahmen, nämlich nach Erteilung dessen endgültiger Zulassung.

Der Bau der Lok

Ab April 2008 waren im Dampflokwerk Meiningen die ersten Rohteile zu sehen. Mit dem Kohlekasten der Lok war im Juni das erste Großbauteil fertiggestellt. Er wurde auch gleich zu Werbe- und Präsentationszwecken genutzt. Am 8. Juli konnte in der Richthalle des Dampflokwerkes Meiningen der fertig geschweißte Rahmen besichtigt werden, der Kessel befand sich in der Endfertigung. Am 10. September wurde der neue Kessel erstmals mit Wasser gefüllt und absolvierte seine Kesselduckprobe mit Abnahme durch die Sachverständigen des TÜV und der Landesbahnaufsicht Mecklenburg-Vorpommern erfolgreich. Für die Herstellung der weiteren Teile und die Montage bestand ein enger Zeitplan: Die Fertigstellung der Lok war für Emde 2008 avisiert, erste Probefahrten und eine Präsentation für Anfang 2009 geplant. Zum Sommerbeginn 2009 sollte sie auf den Molli-Gleisen ihre ersten Fahrten unternehmen. Anfang September 2008 waren bereits viele Teile und Baugruppen fertiggestellt, die Montage begann Mitte September. Zunächst wurden die Zylinder an den Rahmen geschraubt. Nach dem Anbringen der Aufnahmen und Stützbleche wurden der Kessel sowie die Kohle- und Wasserkästen probeweise auf den Rahmen gesetzt, um Anpassungsarbeiten auszuführen. Auch der Führerhausaufsatz durfte schon einmal seinen richtigen Platz einnehmen. Langsam wurden die Konturen der neuen Lok sichtbar. Eine ganz besondere Herausforderung stellten die Radsterne für die Radsätze der neuen Lok dar. Diese Teile mussten aus Stahlguss gefertigt werden und dazu wurde ein Modell für die Sandform benötigt. Das Dampflokwerk Meiningen hatte das Eisenwerk Böhmer in Witten für diese anspruchsvolle Aufgabe als Partner ausgewählt. Am 29. Oktober 2008 war das Werk vollbracht und die Rohlinge trafen zur Wei-

Der erste Stahlschweißzylinder auf dem Bohrwerk, wo die Endbearbeitung der Schieberbuchse erfolgt (8. Juli 2008).

Montagearbeiten am Führerhausaufsatz (11. Dezember 2008).

Die Radsterne aus der Gießerei in Witten sind im Dampflokwerk Meiningen eingetroffen (29. Oktober 2008).

Letzte Arbeiten an der Feuerbüchse (8. Juli 2008).
FOTO: SLG. METHLING

Zwei Laufachsen: Auf der Drehbank wird das Radprofil der Radreifen bearbeitet.

Aufkesseln im Dampflokwerk Meiningen (29. Oktober 2008).

Kleines Bilder oben: Geschmiedete Stangenrohlinge (22. August 2008).

Darunter: Eine Kuppelstange wird auf der Fräse bearbeitet (22. Dezember 2008).
Fotos: J. Methling (5)

terbearbeitung in Meiningen ein. Am selben Tag erfolgte im Dampflokwerk Meiningen die sogenannte Hochzeit – der Lokkessel wurde auf den Rahmen aufgesetzt. Der Rahmen hatte zuvor seine rote Lackierung erhalten, der Kessel war fertig isoliert und die gesamte Verkleidung montiert. Beim eigentlichen Akt wurde der Kessel zunächst über den Aschkasten gehoben, um diesen am Bodenring zu befestigen. Danach wurde die gesamte Baugruppe über den Rahmen geschwenkt und auf den vorbereiteten Befestigungselementen abgesetzt. Nun war die Montage weiterer Bauteile möglich. Am 7. Januar 2009 folgte der wohl spektakulärste Bauschritt, das Aufachsen. Mit einem Brückenkran wurde der Rahmen mit Kessel und Führerhaus über die Achsen samt ihren Lagern, Federn usw. gehoben und langsam abgesenkt, bis alle Teile ihren richtigen Platz im Rahmen gefunden hatten. Anschließend wurden die Federspannschrauben zwischen den Blattfedern, die an den Achslagern sitzen, und den Ausgleichshebeln im Rahmen befestigt und die Laufachsgestelle eingehängt. Nach einigen Stunden angespannter Montagearbeit stand die Lok auf ihren eigenen Achsen. Am 13. Januar wurde die Lok auf einem Hilfsgestell stehend aus der Werkhalle herausgefahren. Grund war die Warmdruckprobe, bei der der Kessel zum ersten Mal mit Kohle angeheizt und mit eigenem Dampf auf Spitzendruck gebracht wird. Anschließend wurden die Sicherheitsventile eingestellt, die Pumpen und der Generator getestet und die Dichtigkeit der Leitungen überprüft. Die Treib- und Kuppelstangen waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollständig montiert.

Das erste Anheizen des Kessels – die Warmdruckprobe – fand am 13. Januar 2009 statt. Das Fahrwerk der Lok ist noch nicht komplettiert, deshalb steht sie auf einem Hilfsgestell.

Am 15. Januar war der große Moment gekommen, die Lok bewegte sich zum ersten Mal mit eigener Kraft auf dem Probefahrtgleis des Werksgeländes in Meiningen. Tags zuvor war das Gestänge komplettiert worden, alles passte – sie fuhr! Am 20. und 21. Januar wurde die Lok indiziert. Dabei wird mit Hilfe eines komplizierten Messgeräts die Dampfmaschine korrekt eingestellt, so dass beide Kolben im richtigen Moment und völlig gleichmäßig mit Dampf versorgt werden. Sehr exaktes Arbeiten und viel Sachkenntnis sind erforderlich, damit die Lok später „richtig rund läuft". In den darauffolgenden Wochen wurden die endgültige Lackierung ausgeführt und letzte Kleinteile ergänzt. Vom 11. bis 15. März 2009 wurde die Lok erstmals öffentlich präsentiert. Auf der Internationalen Tourismusbörse ITB auf dem Berliner Messegelände warb sie zwischen den Messehallen 4 und 6 für die Dampfzug-Nostalgie an der Ostseeküste und begeisterte viele Besucher. Am 18. März traf der Schwertransport mit der neuen Lok in den frühen Morgenstunden aus Berlin kommend in Bad Doberan ein. In der Werkstatthalle wurde der Neuankömmling bereits erwartet und sofort begann das Abladen. Um 6:01 Uhr war der große Moment gekommen: Die 99 2324 stand auf Molli-Gleisen. Die ersten „Schritte" unternahm sie am 23. und 24. März 2009 auf dem Bahnhof Bad Doberan. Hier wurden u.a. das Standprüfverfahren und die Profilmessfahrten über alle Gleise und die Verladerampe durchgeführt. Tags darauf folgte die Lz-Probefahrt über die gesamte Strecke zur Profilmessung auf allen Gleisen. Dabei wurde ein Begleiterwagen mitgeführt. Auf dieser Fahrt erreichte sie erstmals eine Geschwindigkeit von 44,7 km/h. Am späten Vormittag traf die „Fuhre" auf dem Bahnhof Kühlungsborn West ein. Da es keinerlei Beanstandungen gab, durfte die 99 2324 am Nachmittag bereits einen Regelzug ziehen – natürlich nur als Vorspannlok. Ein ganz großes Kompliment an die Meininger Dampflokwerker – sie haben ausgezeichnete Arbeit geleistet! Am 21. April musste die 45 t schwere 99 2324 ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Getestet wurde, ob sie einen Zug mit Höchstlast in der stärksten Steigung der Strecke aus dem Stillstand anfahren kann. Der Probezug bestand aus den beiden an diesem Tag eingesetzten Wagenparks (16 Wagen) und der Lok des zweiten Zuges, die mitgeschleppt wurde. Die Anhängelast betrug 205 t. Die Anfahrten in Fulgen und an der Rennbahn gelangen problemlos. Akustisch waren sie ein besonderer Ohrenschmaus!

Am 10. Juli 2009 wurde die 99 2324 im Rahmen einer Feierstunde in Dienst gestellt und die Zulassungsurkunde an die MBB Molli GmbH übergeben. Anschließend wurde die Maschine auf die Nummer 99 2324-4 getauft – bei den Probefahrten war sie noch mit anderen Lokschildern unterwegs. Es folgte ein großes Bahnhofsfest zu Ehren des Neuzugangs, Höhepunkt war die große Lokparade mit den nun vier Schwestermaschinen.

Nachbau oder Neubau?

Technisch gesehen ist es ein kompletter Neubau. Alle Teile wurden vollständig neu angefertigt. Rechtlich gesehen ist es ein Nachbau einer vorhandenen und bereits zugelassenen Konstruktion, der an heutige technische Fertigungsverfahren (z.B. Schweißtechnik statt Niettechnik) angepasst wurde, da eine komplette Neuzulassung nach heutigen Standards nicht leistbar gewesen wäre.

Gruppenbild mit den am Bau beteiligten Meininger Mitarbeitern anlässlich der Indizierfahrten.

Am 10. Juli 2009 fand im Beisein des Ministerpräsidenten von Mecklenburg-Vorpommern, Dr. H. Ringstorff (rechts), die offizielle Inbetriebnahme statt.

Das Kesselschild der 99 2324.

Auf ihrer ersten Probefahrt hat die 99 2324 am 25. März 2009 den Bahnhof Kühlungsborn West erreicht. Nur für dieses Foto wurden die richtigen Lokschilder angebracht. Grundsätzlich wurden alle Probefahrten incognito mit einer anderen Nummer absolviert.

FOTOS: J. METHLING (3)

Dampf-Paradies Harz

Blocksberg

Der Brockengipfel überragt den gleichnamigen Bahnhof – mit 1125 Meter über NN die höchstgelegene Station aller Adhäsionsbahnen in Deutschland – nur um wenige Meter. Von Wernigerode bis zum sagenumwobenen Berg müssen die Dampfloks fast 900 Höhenmeter überwinden. Die knapp zweistündige Fahrt ist zu jeder Jahreszeit ein besonderes Erlebnis, im Winter aber vielleicht am eindrucksvollsten.

Foto: Oliver Krebin

99 7241-5

Teddybärenfahrt

Einmal jährlich veranstaltet der Freundeskreis Selketalbahn e.V. eine ganz besondere Fahrt: Im fiktiven „Märchenwald“ bei Silberhütte werden die kleinen Fahrgäste von Hexe und Teufel erwartet, und der Wanderbär erzählt den Kindern spannende Geschichten. Auch das Geheimnis des „Lutscherbaums“ gilt es zu entdecken. Um ein Plüschtier reicher kehren die Kleinen nach Hause zurück und die Großen erfreuen sich an der arrangierten Doppelausfahrt in Alexisbad.

Foto: Oliver Sydow

99 6102-0

Selketalbahn

Am 7. August 1887 fuhr der erste öffentliche Personenzug von Gernrode nach Mägdesprung im Selketal: Im Harz hatte das Zeitalter der Schmalspurbahnen begonnen. Bei Sternhaus-Ramberg ist eine 40‰-Steigung zu meistern, die die 99 6001 hier im Februar 2005 fast geschafft hat.

Foto: Wolfgang Matussek

99 6001-4

Harzquerbahn

Sie durchquert in Wernigerode beginnend den Harz in Nord-Süd-Richtung und endet in Nordhausen. Im April 2002 wurde eine Gleisverbindung zur Nordhäuser Straßenbahn eröffnet und auf dem Bahnhofsplatz eine bequeme Umsteigemöglichkeit zwischen HSB-Triebwagen und Tram geschaffen.

Foto: Christoph Müller

A
B
187 017-9

Alles begann im Selketal

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 das gut 131 km lange Netz der Harzer Schmalspurbahnen GmbH. Somit ist die HSB in Deutschland „die Größte unter den Kleinen“, obendrein bietet sie den umfangreichsten täglichen Dampfbetrieb.

Die Historie der meterspurigen Harzbahnen bis zur Übernahme durch die HSB sei nachstehend knapp geschildert. Ausgespart bleibt die auf bundesdeutscher Seite im Jahr 1963 endgültig stillgelegte Südharz-Eisenbahn, da an diese ein gesonderter Beitrag erinnert.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE)

Projekte, den Harz mittels der Eisenbahn zu erschließen, beschäftigten bereits Mitte des 19. Jahrhunderts Regierungsräte, Industriebarone 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.

Bereits 1933 stellte die GHE diesen kleinen Triebwagen in Dienst. FOTO: K. KOSCHINSKI

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 Landes Anhalt die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft (GHE), am 14. März 1887 erhielt sie die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke von Gernrode über 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.

Das Streckenstück Gernrode – Mägdesprung der Selketalbahn wurde am 7. August 1887 eröffnet. Im April 2004 rollt die 99 5906 die 40‰-Rampe von Sternhaus-Ramberg nach Mägdesprung hinunter. FOTO: W. BLEY

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. 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 selbst die zwischenzeitlich der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft übertragene Betriebsführung. Bis zum Ersten Weltkrieg warf das Unternehmen 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

Das Fachwerk-Empfangsgebäude des Bahnhofs Ilfeld erinnert an die Zeiten der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (Foto 1992).

Viele Wintersportler kehrten an einem herrlichen Wintertag im Januar 1993 im Bahnhofsrestaurant in Drei Annen Hohne ein.

Dieser Streckenplan aus der Zeit vor der Wende informierte noch 1991 die Reisenden in Sorge über die Harzquerbahn. FOTOS: A. SCHMOLINSKE (3)

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 Dieseltriebwagen 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 Bahnbaukomitee, das sich die Errichtung eben einer solchen Strecke zum Ziel setzte. Die Herren, unter ihnen ein Hütteninspektor, hielten das

Personalintensiver Betrieb zur Zeit der Deutschen Reichsbahn: Die Handweichen sind gestellt, die 99 7238 kann mit ihrem Personenzug Ilfeld in Richtung Nordhausen verlassen (April 1991).
FOTO: L. ROTTHOWE

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 Bahnbaukomitee. 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 zwischen Nordhausen und Ilfeld das erste Teilstück der Harzquerbahn offiziell in Betrieb. Nach Eröffnung weiterer Abschnitte rollten die Züge ab 27. März 1899 auf der Gesamtstrecke bis Wernigerode. Am gleichen Tag konnte auch die Brockenbahn für den Verkehr freigegeben werden.

Der 1142 m hohe Brocken hatte sich inzwischen zu einem der beliebtesten Ausflugsziele Deutschlands entwickelt. So bildete dann auch der jeweils vom 30. April 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 lebhaft ging es in den Sommermonaten zu. Auch auf den anderen Streckenabschnitten erfreuten sich die Personenzüge von Beginn

(weiter auf Seite 92)

Am 23. Mai 1925 fand im Harz eine Vorführfahrt mit zwei AEG-Triebwagen für die Brasilianische Zentralbahn statt (Foto in Alexisbad).
FOTO: AEG, SLG. DR. LÖTTGERS

Zwischen 1935 und 1939 beschaffte die NWE drei Schlepptriebwagen. Der T 3 ist als historisches Fahrzeug heute noch betriebsfähig (Oktober 1995). FOTO: J. HÖRSTEL

„Walpurgiszüge“ brachten schon zu Zeiten der NWE viele Reisende zum nächtlichen Tanz der Hexen und Teufel auf den Brocken (Sternhaus-Haferfeld, 30. April 2004). FOTO: W. BLEY

Lok 57 der Südharz-Eisenbahn (Baujahr 1925) auf Bergfahrt nach Braunlage bei Stöberhai (1926). Fotos: Slg. Lindenblatt (2)

Eröffnungsdaten auf einen Blick

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn

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	01.12.1891
Stiege – Hasselfelde	4,9 km	01.05.1892
Stiege – Eisfelder Talmühle	8,6 km	15.07.1905
zusammen	**52,1 km**	

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn

Nordhausen – Ilfeld	10,7 km	12.07.1897[1)]
Ilfeld – Netzkater	3,3 km	01.05.1898[1)]
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

Walkenried – Braunlage	24,3 km	15.08.1899
Brunnenbachsmühle – Tanne	8,3 km	24.08.1899
Braunlage – Wurmberg	3,3 km	01.11.1899[2)]
Verbindung zur NWE bei Sorge	0,2 km	01.05.1913
zusammen	**36,1 km**	

Anmerkungen: [1)] Güterverkehr ab 07.02.1898
[2)] nur für den Güterverkehr

Der SHE-Abzweigbahnhof Brunnenbachsmühle – südlich von Braunlage – im Jahr 1926.

Hasselfelde ist seit 1892 Endbahnhof der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (April 2003).

Die 99 5901 (Baujahr 1897) zählt zur Erstausrüstung der NWE und befördert heute noch Sonderzüge (Elend, Februar 2005). FOTO: J. HÖRSTEL

Die 99 6101 fährt seit 1917 – zunächst als NWE 6 – im Harz. 1989 brachte sie Güterwagen in ein Sägewerk. FOTOS: K. KOSCHINSKI (2)

Bei Sorge verlief die Harzquerbahn in Sichtweite der streng bewachten innerdeutschen Grenze (Dezember 1989).
FOTO: K. KOSCHINSKI

an regen Zuspruchs, während das Güteraufkommen hinter den Erwartungen zurückblieb.

Insbesondere im Hinblick auf den Tourismus reiften schon nach wenigen Betriebsjahren Pläne für die Erweiterung des Meterspurnetzes sowie auch den Bau neuer normalspuriger Strecken heran. Die meisten Projekte – wie z.B. eine meterspurige Verbindung von Wernigerode über Blankenburg nach Thale oder eine Normalspurbahn von Hasselfelde über Trautenstein nach Benneckenstein – kamen jedoch nicht zustande. Realisiert wurden immerhin die Anschlüsse des NWE-Netzes an die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn in Eisfelder Talmühle (1905) und an die Südharz-Eisenbahn in Sorge (1913). Außerdem komplettierte die zur Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft gehörende Normalspurstrecke zwischen Elbingerode und Drei Annen Hohne (1907) das Schienennetz im Harz.

Per 1. April 1908 ging die bis dahin von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin wahrgenommene 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 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.

Die Harzquerbahn als Straßenbahn (Kirchstraße in Wernigerode, 1982).
FOTO: W. CLÖSSNER

1949 wurden die NWE- und GHE-Strecken der Deutschen Reichsbahn zur treuhänderischen Verwaltung übergeben (März 1992). FOTO: L. ROTTHOWE

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 anderen 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 leistungsfähige 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 Kriegsschäden an Baulichkeiten und Fahrzeugen hielten sich bei den Schmalspurbahnen im Harz in Grenzen, völlig zerstört wurden allerdings der Bahnhof Goetheweg an der Brockenstrecke und die Bodebrücke bei 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, mussten die GHE-Gleisanlagen ab April 1946 größtenteils abgebaut und die meisten GHE-Fahrzeuge als Reparationsleistung abtransportiert werden. Erhalten blieben lediglich 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 zur Spatgrube behielt die GHE die aus dem Jahr 1887 stammende Lokomotive GERNRODE und einige Güterwaggons; 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 Güter-

(weiter auf Seite 96)

Reichsbahner im Dienst. FOTO: A. SCHMOLINSKE

99 5902-4
ALEXISBAD

Ursprünglich wurden Regelspurwagen auf Rollböcken befördert. FOTO: K. KOSCHINSKI

Ab 1963 wurden überwiegend Rollwagen verwendet (Elend, 1990). FOTO: G. HAGEMANN

1988 begann die Verdieselung: 199 892 bei Benneckenstein (April 1999).
FOTO: D. LINDENBLATT

Die 1897 von der NWE beschaffte Mallet-Lokomotive 99 5902 ist am 20. Oktober 1977 mit einem gemischten Zug in Alexisbad eingetroffen. FOTO: J. NELKENBRECHER

1983 wurde der Abschnitt Straßberg – Stiege wiedereröffnet und in Stiege eine Wendeschleife in Betrieb genommen. FOTOS: K. KOSCHINSKI (3)

Die von 1954 bis 1956 gelieferten Dampfloks der Baureihe 99 23 – 24 bilden auch heute noch das Rückgrat der Zugförderung.

Aus normalspurigen Loks entstanden durch Umbau die „Harzkamele" der Baureihe 199.8 (Baumuster 199 863 in Ilfeld, Juni 1989).

verkehr. Im Juli 1950 ging außerdem der Abschnitt Alexisbad – Harzgerode erneut in Betrieb. Auf einen Wiederaufbau des Abschnitts Straßberg – Stiege hingegen wurde verzichtet.

Im Zuge der Überführung in „Volkseigentum" gelangten die Reste der GHE wie auch die formal noch bis Anfang 1949 als Aktiengesellschaft existente NWE in die Regie der „Sächsische Provinzialbahnen GmbH" bzw. späteren „Landesbahnen Sachsen-Anhalt GmbH". Am 1. April 1949 wurden die ehemaligen NWE- und GHE-Strecken der Deutschen Reichsbahn zur treuhänderischen Verwaltung und Nutznießung übergeben, desgleichen auch die im sowjetischen Besatzungsgebiet gelegene Reststrecke Sorge – Tanne der Südharz-Eisenbahn. (Letztere diente noch bis 1954 dem Güterverkehr bzw. bis 1958 als Anschlussgleis zur Tanner Hütte). 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 Abriegelung der Grenze zur Bundesrepublik Deutschland am 13. August 1961 hatte auch für die Brockenbahn tiefgreifende Konsequenzen. Vier Tage später (so Zeitzeugen) stellte die DR den Personenverkehr zwischen den Bahnhöfen Schierke und Brocken ein. Die Personenzüge bis Schierke durften nur von Fahrgästen mit Passierschein benutzt werden. 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".

Um den Güterverkehr auf der Harzquerbahn ausweiten zu können, erwarb die DR 1962/63 mehr als 40 im Raw Jena gefertigte Rollwagen, auf die in Nordhausen und Wernigerode normalspurige Güterwaggons aufgegleist wurden. Später kamen noch Rollwagen von anderen Meterspurstrecken hinzu. – Vor allem der Güterverkehr eröffnete auch 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

Ein denkwürdiger Tag: Am 15. September 1991 erreichten nach langer Pause die ersten Züge den Bahnhof Brocken. FOTO: J. HÖRSTEL

die Vorarbeiten zum Wiederaufbau des Abschnitts Stiege – Straßberg. Nach der feierlichen Wiedereröffnung am 30. November 1983 erreichte 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 noch weiterhin bediente Heizkraftwerk Silberhütte wurde im Oktober 1992 stillgelegt.

Einen Meilenschritt auf dem Triebfahrzeugsektor stellte die Beschaffung der vor allem für die Harzquerbahn bestimmten Neubaudampfloks des „VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg“ dar. Von 1954 bis 1956 erhielt die DR 17 dieser als 99^{23-24} eingereihten 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 interimsweise 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 Hilfsgerätewagen. 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 „Harzkamelen“ mutieren, doch nach dem Ende der DDR wurden die Pläne zur rigorosen Ablösung der Dampftraktion obsolet. Der Güterverkehr brach wie erwähnt zusammen, und voll verdieselte Harzer Schmalspurbahnen hätten wohl kaum Touristen angelockt.

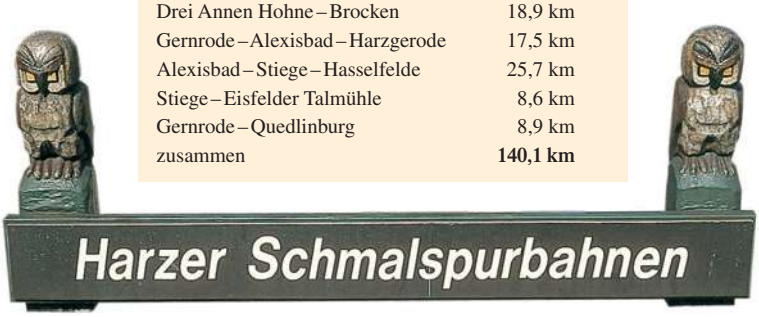
Noch in Regie der Deutschen Reichsbahn ging die touristisch überaus attraktive Strecke zum Brocken wieder in Betrieb. Am 15. September 1991 erreichte der festlich geschmückte Eröffnungszug den mit 1125 Metern über Normalnull höchstgelegenen Bahnhof der ehemaligen DDR, und am 1. Juli 1992 begann erneut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

Inzwischen war die Reprivatisierung des insgesamt rund 131 km langen Meterspurnetzes beschlossene Sache. In regionaler Trägerschaft übernahmen am 1. Februar 1993 die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) die Harzquer-, Brocken- und Selketalbahn. Neben dem Erhalt aller Strecken als technisches Denkmal und Touristenattraktion setzte sich die Gesellschaft auch die Wiederbelebung des Güterverkehrs und darüber hinaus speziell im Bereich Nordhausen die Einrichtung eines modernen Schienenpersonennahverkehrs zum Ziel.

Über das „Nordhäuser Modell“, den aktuellen Fahrzeugpark und von der HSB eingeführte innovative Techniken informieren weitere Beiträge.

Die Harzer Schmalspurbahnen

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	8,6 km
Gernrode – Quedlinburg	8,9 km
zusammen	**140,1 km**



Zum 1. Februar 1993 wurden die Schmalspurbahnen im Harz reprivatisiert. FOTO: D. HÖLTGE

Das historische Zentrum von Wernigerode wird umfahren. FOTO: G. V. HARTWIG

Die Straßenkreuzung am Westerntor (aufgenommen 1989). FOTO: O. SYDOW

Ein Blick in die Lokeinsatzstelle Wernigerode (1989). FOTO: K. KOSCHINSKI

Von Wernigerode bis hinauf nach Drei Annen Hohne müssen die Züge der Harzquerbahn gut 300 Höhenmeter überwinden. Die 99 7244 hat die Steigung bald geschafft.
FOTO: A. SCHMOLINSKE

In der Kirchstraße beim Haltepunkt Wernigerode Hochschule Harz wird es für den Straßenverkehr eng, wenn der Dampfzug kommt.
FOTO: O. KREBIN

Hoch hinauf und tief hinab

Viel Abwechslung bietet die dreistündige 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 der ehemals Freien Reichs- und Hansestadt Nordhausen.

Obwohl die Züge ab Wernigerode heute überwiegend zum Brocken dampfen, wollen wir die rund 60 km lange Nord-Süd-Achse quer durch den Harz hier traditionell in ihrer Gesamtheit betrachten. In den Fahrplänen ist das Teilstück bis Drei Annen Hohne seit 1997 mit der dort abzweigenden Brockenbahn zusammengefasst, in einer separaten Tabelle erscheint der Abschnitt Drei Annen Hohne – Nordhausen. Immerhin verkehren ganzjährig auch noch durchgehende Dampfzüge und Triebwagen von Wernigerode nach Eisfelder Talmühle, mit guten Anschlüssen an Triebwagen nach Nordhausen. Im Sommer dampft zudem ein Zug pro Tag von Nordhausen zum Brocken und retour, wobei in Drei Annen Hohne in und aus Richtung Wernigerode umgestiegen werden kann. Während der Winterperiode von November bis April lässt sich sogar die gesamte Harzquerbahn noch planmäßig ohne Umsteigen bereisen – wie zu Reichsbahnzeiten rund drei Stunden lang hinter einer bulligen, 65 Tonnen schweren und 700 PS starken Dampflok.

Die Streckenkilometrierung beginnt übrigens in Nordhausen Nord und endet im Bahnhof Wernigerode bei km 60,5. Die meisten Harztouristen indes wählen für einen „Nostalgietrip" mit der Schmalspurbahn Wernigerode als Ausgangspunkt. Halten wir es ebenso und begeben uns auf den seitlich des DB-Bahnhofs gelegenen Kopfbahnhof der HSB.

Im Betriebsbahnhof Drängetal können sich zwar Züge begegnen, das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ist jedoch verboten (März 2003).

Der Zug ist schon zur Abfahrt bereitgestellt, aber vor dem Einsteigen gilt es noch, die Szenerie in der unmittelbar benachbarten Einsatzstelle auf den Film oder den Kamerachip zu bannen. Dort wird gerade eine Lokomotive bekohlt, eine andere löscht ihren Durst am Wasserkran. Der erst 1990 neu gebaute dreiständige Lokschuppen aus Beton ist keine Augenweide, doch die zwischen ihm und der Drehscheibe abgestellten Maschinen reizen unwiderstehlich zum Fotografieren.

Der Uhrzeiger rückt zur Abfahrtszeit vor. Glücklich, wer noch einen Platz auf der Plattform des letzten Waggons ergattert hat, denn er bietet die beste Aussicht auf die Naturschönheiten des Harzes und bauliche Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke – wobei sich für dieses Freiluftvergnügen 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 Hauptwerkstatt. Wie zu früheren Privatbahnzeiten befindet sich hier die Betriebsleitung der Harzer Schmalspurbahnen GmbH, in der Reichsbahnära residierte an gleichem Ort die für die Harzquerbahn zuständige „Dispatcher“-Zentrale.

Weiter dampft der Zug über die Zillierbachbrücke und die verkehrsreiche Straßenkreuzung 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 gleichna-

Der Thumkulenkopf-Tunnel misst 60 m. Foto: D. Lindenblatt

99 7242 verlässt den Bahnhof Steinerne Renne (März 2003). Fotos: J. Högemann (2)

mige und jüngst in Wernigerode Hochschule Harz umbenannte 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 jedoch mächtig Dampf machen, um die 32 m Höhenunterschied bis zum 1,6 km entfernten Bahnhof Steinerne Renne zu bewältigen und ihre Waggons obendrein noch durch den mit 60 m Radius engsten Gleisbogen der Harzquerbahn zu zerren.

Bis Drei Annen Hohne steil bergan

Unmittelbar nach der Bahnhofsausfahrt steigt die Strecke äußerst kurvenreich am rechten Hang des Holtemmetals empor, um anschließend in das Drängetal einzubiegen. Auf dem 8,2 km langen Abschnitt bis zur Station Drei Annen Hohne ist ein Höhenunterschied von 231 m zu überwinden, was nur mittels Steigungen von maximal 1:30 (also 33 Promille) gelingt. Dunkle Fichten ragen bis dicht an den Schienenweg, mit mächtig schnaufender Lok windet sich der Zug im Thumkuhlental durch eine zweite Bogenkehre höher und erreicht durch den 60 m langen Thumkuhlenkopf-Tunnel, den einzigen Tunnel aller Schmalspurbahnen in den neuen Bundesländern, wieder das Drängetal. Es folgt der für Zugkreuzungen im Sommer reaktivierte Betriebsbahnhof Drängetal (km 50,7), der im Rahmen der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks für den Streckenabschnitt Wernigerode – Drei Annen Hohne und die Brockenbahn übrigens auch mit Lichtsignalen ausgestattet worden ist.

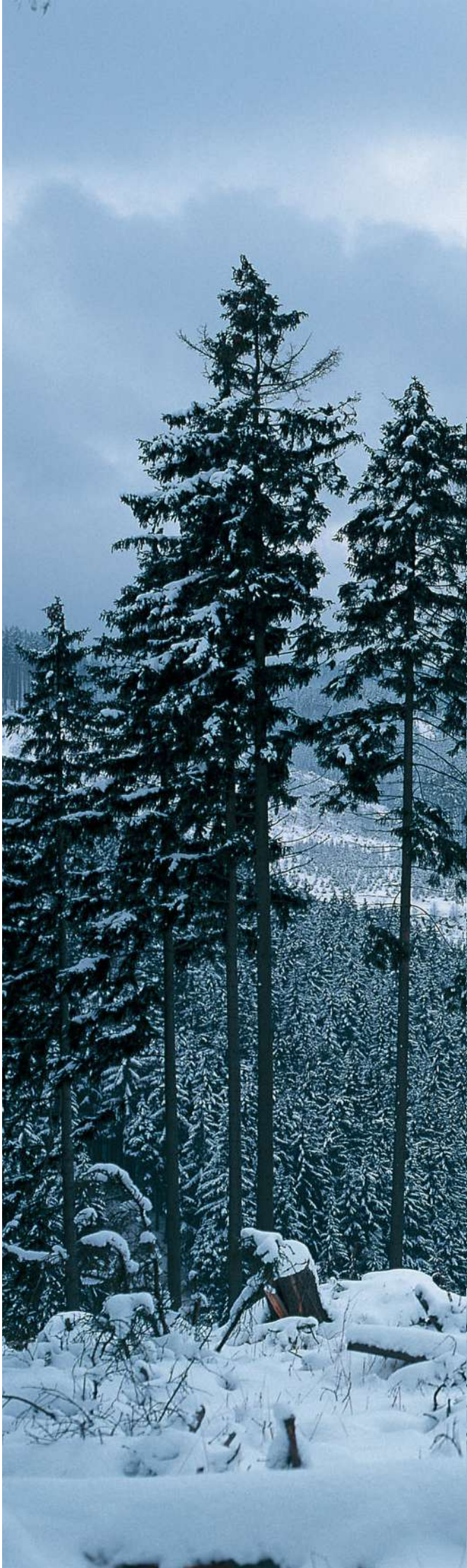
(weiter auf Seite 104)

199 870 mit einem Personenzug aus Wernigerode vor Drei Annen Hohne (1993).
FOTO: CH. MÜLLER

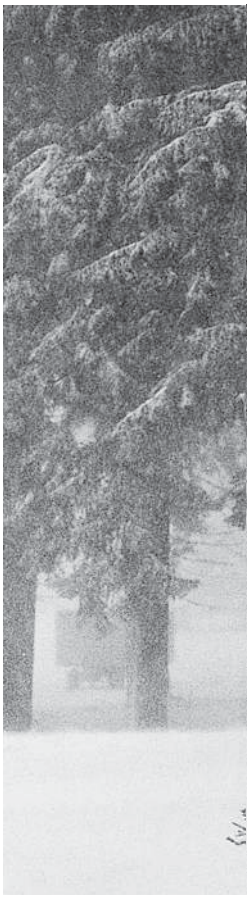
Auf der Steigung nach Drei Annen Hohne muss der Heizer der 99 7234 tüchtig Kohle schaufeln.
FOTO: TH. SCHWADE

Die Talfahrt nach Wernigerode verlangt Mensch und Maschine weit weniger ab. 99 7245 an einem schönen Winternachmittag oberhalb des Drängetals.

Noch rund 2 km Bergfahrt gilt es zu bewältigen, dann wird der Zug in Drei Annen Hohe eintreffen.
FOTOS: A. SCHMOLINSKE (2)



99 7240 dampft mit einem Personenzug von Wernigerode nach Nordhausen bei Elend durch den winterlichen Harz (Februar 1996).
FOTO: O. SYDOW



99 7241 steht am Abend des 8. Februar 2005 in Drei Annen Hohne zur Weiterfahrt nach Wernigerode bereit.
FOTO: O. KREBIN

Etwa zwei Kilometer hinter dem Betriebsbahnhof Drängetal wird der Wald lichter, was einen fantastischen 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 und beherbergt ebenfalls eine Gaststätte.

In Drei Annen Hohe zweigt die Strecke zum Brocken ab, wohin wie schon erwähnt heute die meisten Züge von Wernigerode aus dampfen. Wir fahren aber umsteigefrei weiter Richtung Nordhausen.

Über Hochflächen in den Südharz

Unser Zug 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 die Reisenden an den donnernden Auspuffschlägen. Danach geht es talwärts zum Haltepunkt Sorge (490 m über NN). Er wurde 1974 bei Streckenkilometer 33,4 neu eingerichtet und ersetzte den bei Kilometer 34,2 gelegenen Bahnhof Sorge, von dem aus es einst eine Verbindungskurve 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.

Streckengeher der Deutschen Reichsbahn kontrollierten den ordnungsgemäßen Zustand der Harzquerbahn bei jedem Wetter (zwischen Elend und Sorge, Februar 1990).
FOTO: TH. WUNSCHEL

Zugkreuzung zur Zeit der Deutschen Reichsbahn im Bahnhof Elend (März 1992).
FOTO: L. ROTTHOWE

Mit voll geöffneten Zylinderhähnen und einer mächtigen Rauchentwicklung beschleunigt die 99 7245 im Oktober 1993 nach einem kurzen Halt in Sorge den Frühzug von Wernigerode nach Nordhausen.
FOTO: A. SCHMOLINSKE

Einen Kilometer weiter fahren wir in den 25 m tiefer gelegenen Bahnhof Benneckenstein ein. Das bewirtschaftete Empfangsgebäude mit angrenzendem großen Güterschuppen wurde 1923 neu aufgebaut, den einständigen Lokschuppen ließ die Deutsche Reichsbahn erst im Jahre 1982 für die damalige Einsatzstelle neu errichten. Im Bahnhof befindet sich heute ein kleines Eisenbahnmuseum.

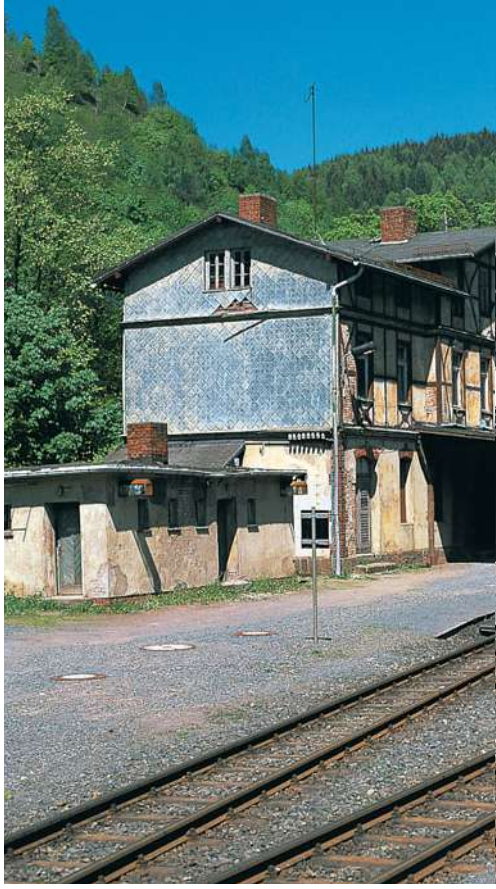
Auf dem folgenden Teilstück säumen keine steilen Hänge den Schienenstrang, die Benneckensteiner Hochebene mit ihren Wiesen und Weideflächen gestattet einen weiten Blick. Das ändert sich aber schlagartig mit dem Eintauchen in die dichten Fichtenwälder des Landschaftsschutzgebietes „Südharz".

Talwärts in die „Goldene Aue"

Die Strecke überquert den Oberlauf der Rappbode und überschreitet im „Kälberbruch" die Wasserscheide zwischen den 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 neu eingerichteten Bedarfshaltepunkt Sophienhof. Der dahinter befindliche alte Haltepunkt Tiefenbachmühle (km 19,5) liegt nur noch 411 m über NN. Kurz danach weitet sich das Tal, der Tiefenbach mündet in die Behre. Von links her nähert sich nun eine weitere Schmalspurstrecke der Harzquerbahn, nach etwa 350 Metern Parallelverlauf erreichen beide Gleise den Bahnhof Eisfelder Talmühle (km 17,3; 352 m über NN). Die hier abzweigende Strecke nach Stiege verbin-

(weiter auf Seite 108)

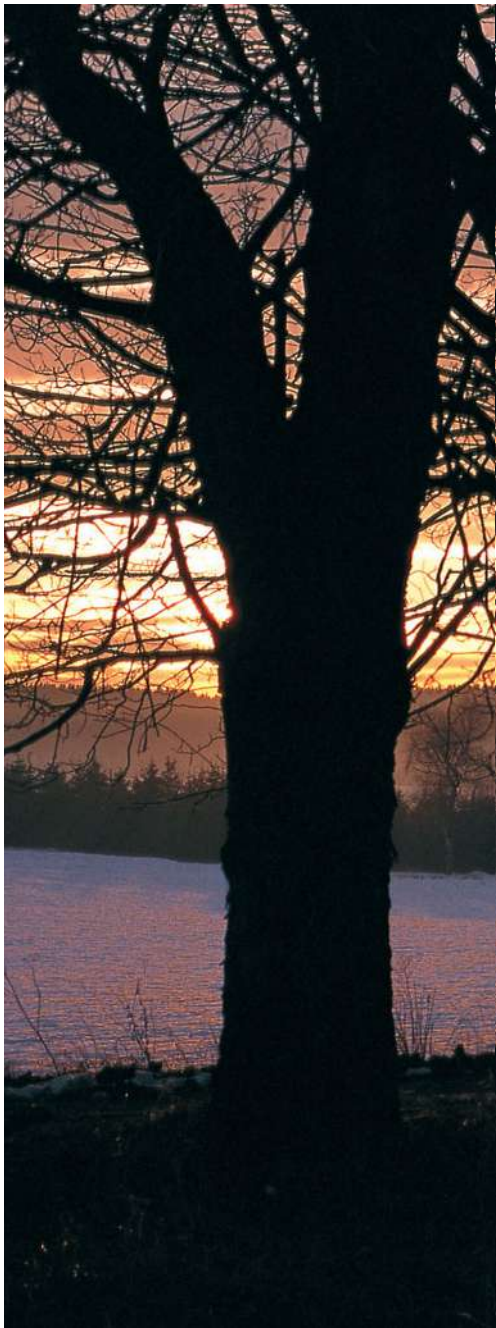
Nach längerer Talfahrt passiert die 99 7243 das Einfahrsignal von Eisfelder Talmühle.



Das stattliche Fachwerk-Empfangsgebäude des Abzweigbahnhofs Eisfelder Talmühle ist im „Harzer Heimatstil“ errichtet worden (Mai 1999). FOTO: U. STEINWASSER

Streckendaten der Harzquerbahn

Streckenlänge	60,53 km
größte Neigung	1:30
niedrigster Punkt	183 m über NN (Bahnhof Nordhausen Nord)
höchster Punkt	556 m über NN (km 38,2 zwischen Elend und Sorge)
einziger Tunnel	bei km 51,6 (Steinerne Renne – Drei Annen Hohne)
kleinster Radius	60 m (beim Bahnhof Steinerne Renne)
Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
Anzahl der Bahnhöfe	12 (einschließlich Betriebsbahnhof Drängetal)
Anzahl der Haltepunkte	14



Ausflugsziele am Schienenweg

Wernigerode
Die „bunte Stadt am Harz“, wie der Dichter Hermann Löns sie nannte, kann auf eine rund 900-jährige Geschichte zurückblicken. Von der mittelalterlichen Blütezeit zeugen das Westerntor und zahlreiche liebevoll restaurierte Fachwerkbauten. Mittelpunkt der Altstadt ist der von farbenprächtigen Häuserfassaden umgebene Marktplatz mit dem wunderschönen Rathaus und dem Marktbrunnen. Über allem thront das auf dem 350 m hohen Agnesberg errichtete Wernigeröder Schloss.

Elend und Sorge
Ihre Namen klingen nicht einladend, doch beide Orte mitten im Harz erfreuen sich bei Erholung suchenden Urlaubern großer Beliebtheit. Elend besitzt ein idyllisches Waldbad und kann mit der kleinsten Holzkirche Deutschlands aufwarten; seinen Namen verdankt es durchreisenden Mönchen, die sich im „eli lendi“, also im Ausland befanden. In Sorge erinnert ein Freiland-Grenzmuseum an die Zeit der deutschen Teilung.

Benneckenstein
Als besondere Attraktion bietet dieser Kur- und Wintersportort ein Spaßbad mit Riesenrutsche. Besuchenswert ist das im Bahnhof untergebrachte Eisenbahnmuseum, sehenswert sind das Rathaus an der Bahnhofstraße und das Alte Rathaus an der Nordhauser Straße. Wanderwege führen unter anderem zum Butterkopf und zum Bismarckturm.

Netzkater
Das unmittelbar am Bahnhof gelegene Bergwerksmuseum „Rabensteiner Stollen“ informiert über die Geschichte des in dieser Gegend einst verbreiteten Steinkohlenabbaus.

Ilfeld
In der lieblichen Kleinstadt gibt es viele schöne Fachwerkbauten, zu denen auch das Rathaus zählt. Goethe übernachtete 1777 während einer seiner Harzreisen im Gasthof „Goldene Krone“. Auf dem Burgberg erinnert eine Krypta an das Prämonstratenserkloster, auf dessen Grundmauern heute eine Klinik steht.

Nordhausen
Zu deutschlandweiter Berühmtheit hat es der in einer Traditionsbrennerei nach wie vor gebrannte „Nordhäuser Doppelkorn“ gebracht. Das Wahrzeichen der einstigen Freien Reichs- und Hansestadt ist die Roland-Statue am Alten Rathaus. Als wichtigstes Baudenkmal mittelalterlichen Ursprungs gilt der Dom zum Heiligen Kreuz. Erhalten geblieben sind auch bedeutende Teile der nach 1180 erbauten und im 14./15. Jahrhundert erweiterten Stadtmauer.

99 7236 aus Wernigerode und T 1 aus Stiege kurz vor Eisfelder Talmühle. FOTOS: K. KOSCHINSKI (2)

99 7231 rollt mit dem Personenzug 8903 (Wernigerode – Nordhausen) am 5. Dezember 1996 über die Benneckensteiner Hochebene. FOTO: G. VON HARTWIG

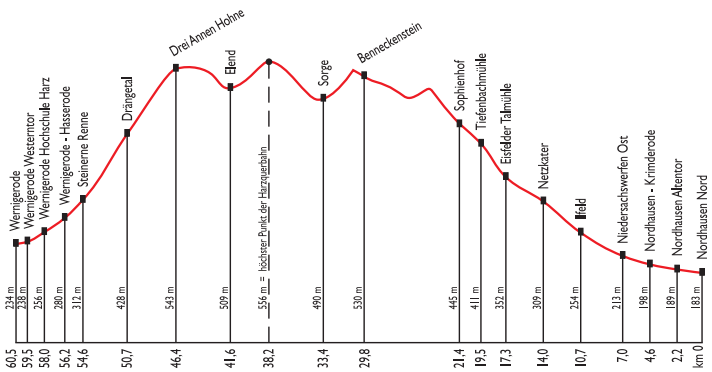
det die Harzquer- mit der Selketalbahn. Die Gleisanlagen des ehemaligen Gemeinschaftsbahnhofs der Nordhausen-Wernigeroder und Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (NWE und GHE) sind auch nach der Umgestaltung durch die DR recht umfangreich geblieben, allerdings wurde der frühere GHE-Lokschuppen 1965 abgerissen. Noch erhalten ist das stattliche Fachwerk-Empfangsgebäude im „Harzer Heimatstil".

In Eisfelder Talmühle endet unsere zweistündige Dampfzugfahrt von Wernigerode. Nur in der Winterfahrplanperiode von November bis April könnten wir im einzigen bis Nordhausen durchgehenden Zug weiterreisen. Doch es ist Sommer, und wir müssen in einen Dieseltriebwagen umsteigen. Mit ihm fahren wir abwärts durch das Behretal, passieren den idyllisch gelegenen Haltepunkt Netzkater (km 14,0) und überqueren die Behre auf einem Steinbogenviadukt – auf der mit 42 Metern längsten Brücke der Harzquerbahn.

Triebwagentreffen am 25. März 2004 in Ilfeld: 187 015 und 016 sind als P 8916 nach Eisfelder Talmühle unterwegs, der „Combino Duo" 202 der Stadtwerke Nordhausen befindet sich auf einer Probefahrt. FOTO: CH. MÜLLER

Bei Ilfeld verliert die Harzquerbahn ihren Gebirgsbahn-Charakter und führt in die „Goldene Aue" hinein. FOTO: O. SYDOW

Mit einer Länge von 42 Metern ist der Steinbogenviadukt über die Behre bei Netzkater die längste Brücke der Harzquerbahn (99 6101, März 1992). FOTO: J. HÖRSTEL



Etwa einen Kilometer 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.

Weiter geht es an Wohnsiedlungen und Schrebergärten vorbei zum Haltepunkt Nordhausen Altentor (km 2,2) mit seinem 1934 nach einer Trassenverschwenkung errichteten Empfangsgebäude im Fachwerkstil. Alte Wohnhäuser, Industrie- und Gewerbebauten säumen den letzten Streckenabschnitt. In einer Linkskurve kreuzt die Trasse die Bundes-

Fototipps für Bahnfans

Die gesamte Harzquerbahn bietet eine Fülle reizvoller Fotomotive; durch seine Mannigfaltigkeit ragt der Abschnitt Wernigerode – Drei Annen Hohne heraus:

• In der **Einsatzstelle Wernigerode** und im **Bahnbetriebswerk Wernigerode** Westerntor lassen sich Dampflokomotiven prima zusammen mit den für sie typischen Behandlungsanlagen wie Wasserkran, Kohlekran und Drehscheibe in Szene setzen. Im Bw Westerntor gewährt die HSB jeden Freitag um 13.30 Uhr mit sachkundiger Führung interessante Einblicke in den Werkstattdienst.

• Besonders empfohlen seien auch die **Bahnhofsausfahrt** von **Wernigerode Westerntor**, die **„Westerntorkreuzung“** mit dem mittelalterlichen Stadttor im Hintergrund und der straßenbahnähnliche Abschnitt entlang der romantischen **Kirchstraße**.

• Ab **Steinerne Renne** fahren die Züge Richtung Brocken und Nordhausen stetig bergauf, dementsprechend ist eine prächtige Dampfentwicklung garantiert. Vom Bahnhof Steinerne Renne aus führt parallel zur bogenreichen Strecke ein rund drei Kilometer langer Wanderweg zum **Thumkuhlenkopf-Tunnel**.

• Sehr hübsch ist das im typischen Harz-Stil erbaute Empfangsgebäude des Bahnhofs **Drei Annen Hohne**. Wer vom Bahnhof aus etwa 1,5 km talwärts in Richtung Wernigerode läuft, kann in einer Waldlichtung die Züge **hoch über dem Drängetal** fotografieren.

Zwischen Elend und Sorge verläuft die Harzquerbahn meist weit abseits der Straße. Doch auf „Schusters Rappen“ erreicht man Stellen, wo der Brocken und der Wurmberg eine herrliche Hintergrundkulisse für von Wernigerode aus bergwärts dampfende Züge abgeben. Von Wernigerode aus gesehen etwa einen Kilometer vor dem Haltepunkt Sorge passieren die Züge das Brückenwiderlager der ehemaligen SHE-Strecke Brunnenbachsmühle – Tanne. Auch den überaus romantischen Streckenabschnitt **Benneckenstein – Tiefenbachmühle** muss der Fotograf sich erwandern. In der Nähe des Haltepunkts Tiefenbachmühle findet er einen beachtlichen Felsdurchbruch vor. Der Abzweigbahnhof **Eisfelder Talmühle** lohnt allemal noch wegen seines Fachwerk-Empfangsgebäudes einen Besuch. Das früher hier zu erlebende Stelldichein von bis zu drei Dampfzügen ist aber passé, auf der Strecke nach Stiege fährt planmäßig ein Dampfzugpaar, ansonsten fahren Triebwagen.

In der „Goldenen Aue“ ist die **Ortsdurchfahrt von Niedersachswerfen** zu empfehlen. Unmittelbar am Endbahnhof **Nordhausen Nord** sprechen den Fotografen die im Hintergrund stehenden Stadthäuser an und vor allem natürlich die Ausfahrformsignale. In der **Einsatzstelle Nordhausen** mit Drehscheibe und zweiständigem Lokschuppen übernachtet noch die Dampflok für das Zugpaar von und nach Wernigerode (bzw. vom und zum Brocken); außerdem wird hier eine Diesellok der Baureihe 199.8 für den fallweisen Güterverkehr mit Rollböcken von den Hartsteinwerken Unterberg (bei Eisfelder Talmühle) nach Nordhausen vorgehalten. Nicht unerwähnt bleiben soll schließlich die meterspurige **Nordhäuser Straßenbahn**, auch wenn dort Neubaufahrzeuge des Siemens-Typs „Combino“ die Wagen des Typs GT4 im Plandienst abgelöst haben – umso bemerkenswerter sind die bis Ilfeld Neanderklinik auf der Harzquerbahn anzutreffenden „Combino Duos“.

Prototyp 187 015 in der Ursprungslackierung in Niedersachswerfen Ost. FOTO: D. HÖLTGE

Das schmucke Empfangsgebäude in Nordhausen Altentor wurde 1934 errichtet. FOTO: J. HÖRSTEL

Die 99 7234 wird im Juni 1989 in der Einsatzstelle Nordhausen mit Kohle versorgt.

Der Kopfbahnhof Nordhausen Nord in einer Aufnahme vom Oktober 1997. Am Bahnsteig steht der Langeooger Triebwagen 187 011, links die 199 892 mit zehn Selbstentladewagen.
FOTO: CH. MÜLLER

Manche HSB-Triebwagenkurse beginnen oder enden am Bahnhofsplatz in Nordhausen mit direkter Umsteigemöglichkeit zur Nordhäuser Straßenbahn (April 2003).
FOTOS: K. KOSCHINSKI (2)

straße 80, führt am rechtsseitigen Güterbahnhof (mit Umspuranlage) entlang und erreicht den 183 m über NN 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 – im Sommer zum und vom Brocken, im Winter nach und von Wernigerode – beginnen und enden auch die Triebwagenkurse der HSB teilweise noch im Kopfbahnhof Nordhausen Nord. Teils fahren die Triebwagen jedoch vom Bahnhofsplatz ab (bzw. kommen dort an), also an der auch von der Nordhäuser Straßenbahn bedienten Haltestelle. Im Abschnitt Ilfeld – Nordhausen hat sich die Harzquerbahn nämlich zur modern ausgestatteten Nahverkehrsstrecke gewandelt. In Regie der HSB entstanden die Bedarfshaltepunkte Ilfeld Bad, Ilfeld Schreiberwiese, Niedersachswerfen Ilfelder Straße, Niedersachswerfen Herkules-Markt, Nordhausen Ricarda-Huch-Straße und Nordhausen Hesseröder Straße.

Zuletzt kam der Haltepunkt Ilfeld Neanderklinik hinzu. Bis dorthin fahren seit dem 1. Mai 2004 die „Combino Duo“ genannten Zweisystem-Stadtbahnwagen der Verkehrsbetriebe Nordhausen. Die Fahrzeuge verfügen über ein Dieselaggregat, das ihre Elektromotoren auf dem nicht mit einer Oberleitung versehenen HSB-Streckenabschnitt mit Strom versorgt.

Seit April 2004 ist der Bereich Ilfeld – Nordhausen mit elektronischer Stellwerkstechnik und Lichtsignalen abgesichert. Trotzdem bleiben im Bahnhof Nordhausen Nord einstweilen das mechanische Stellwerk und die Flügelsignale in Funktion.

Wo „König Dampf“ regiert

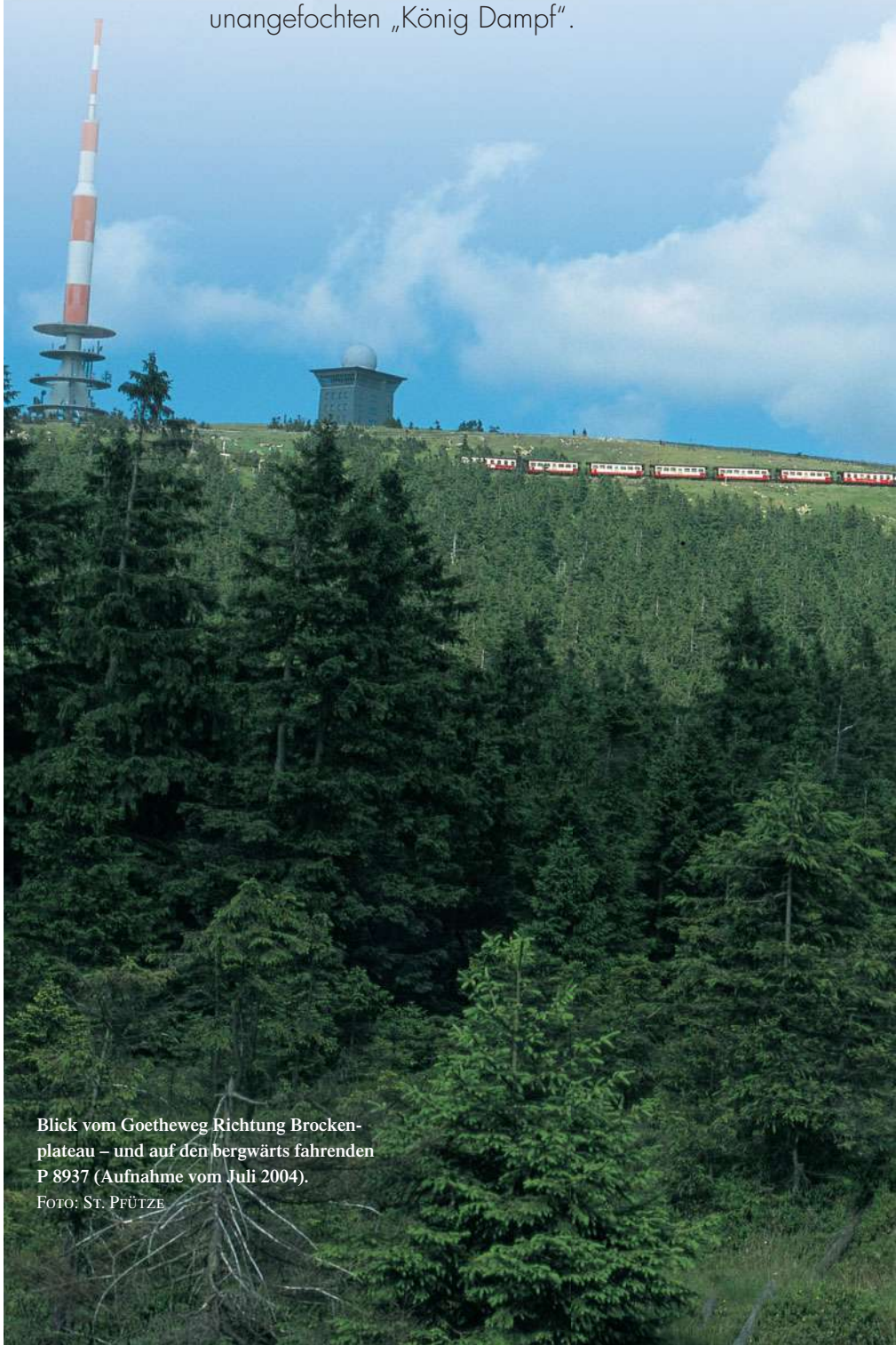
Die in Drei Annen Hohne von der Harzquerbahn abzweigende Brockenbahn führt mitten durch den Nationalpark Hochharz. Permanent ansteigend windet sie sich zuletzt spiralförmig zum 1125 Meter hoch liegenden Endpunkt auf dem kahlen Brockenplateau hinauf. Zur Freude von Touristen und Eisenbahnfans herrscht hier noch unangefochten „König Dampf“.

Seit jeher zieht der sagenumwobene Blocksberg, wie der Brocken volkstümlich heißt, geradezu magisch Besucher an. Schon auf dem klassischen „Goetheweg“ erklommen ihn Wanderer in Scharen. Für die Nordhausen-Wernigeroder 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 km lange Schienenstrang als reine Adhäsionsbahn, also ohne Zahnstange, einen Höhenunterschied von 582 m. 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 anfänglicher Mängel haben sich auch die ab 1955 an die Deutsche Reichsbahn gelieferten Neubaudampfloks mit fünf gekuppelten Achsen auf der Gebirgsstrecke bewährt. Täglich bis an ihre Leistungsgrenze beansprucht, bewältigen die 700 PS starken Maschinen hier planmäßig den gesamten Verkehr.

Wie schon im Streckenporträt der Harzquerbahn erwähnt, fahren die meisten Dampfzüge heute in der Relation Wernigerode – Brocken. Im Sommer gibt es außerdem ein Zugpaar zwischen Nordhausen und dem Brocken. Hinzu kommen in Drei Annen Hohne ein- und aussetzende Verstärkungszüge. Um die Reisenden zu motivieren, schon ab Wernigerode, Nordhausen oder auch Gernrode 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. Erwachsene zahlen für die einfache Fahrt 27 Euro, Hin- und Rückfahrt kosten 41 Euro (Tarifstand: August 2017). Für Familien bietet die HSB auf dem gesamten Streckennetz gültige ermäßigte Tageskarten, Sonderkonditionen räumt sie beispielsweise auch Feriengästen ein.

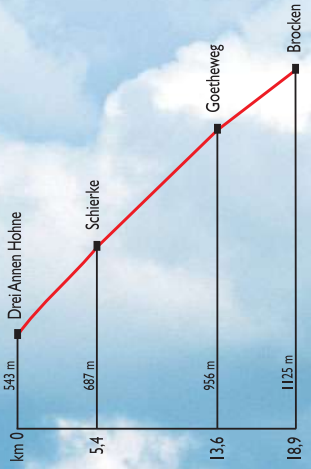
Unsere Beschreibung der Brockenbahn soll an ihrem originären Ausgangspunkt Drei Annen Hohne (km 0,0; 543 m über NN) beginnen. Bis hierher hat der in Wernigerode abgefahrene Zug bereits 309 m Höhenunterschied überwunden. Nach 39-minütiger Fahrt, davon



Blick vom Goetheweg Richtung Brockenplateau – und auf den bergwärts fahrenden P 8937 (Aufnahme vom Juli 2004).
Foto: St. Pfütze

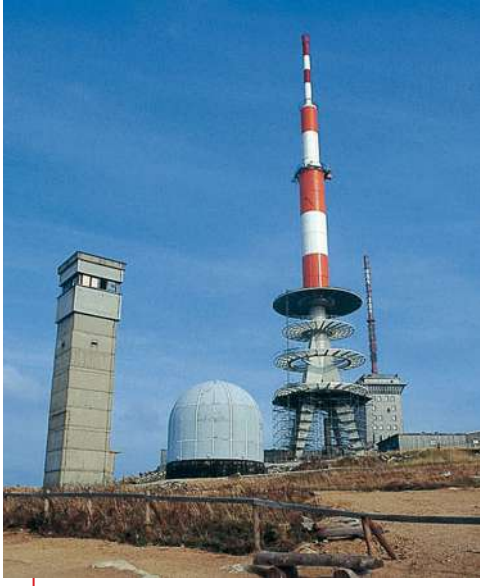
20 Minuten auf dem besonders anstrengenden Abschnitt ab Steinerne Renne, hat sich die Dampflok die elfminütige Verschnaufpause in Drei Annen Hohne wohl verdient. Aus dem Wasserkran am Ende des Bahnsteigs löscht sie ihren Durst, schließlich steht ihr noch ein hartes Stück Arbeit bevor. Weiter geht es zunächst etwa 400 m parallel zur Harzquerbahn, dann schwenkt die Brockenbahn 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 Knaupsholz ab. Kurz hinter dem Steinbruch überquert die Strecke auf einer 23 m hohen steinernen Brücke die Wormke und erreicht danach den auf einer kleinen Ebene gelegenen Bahnhof Schierke (km 5,4; 687 m über NN).

Ergiebige Schneefälle verzaubern zuweilen die Landschaft im Hochharz: 99 7238 auf Bergfahrt am Goethemoor (5. Februar 2005). Foto: O. Krebin



Fototipps für Bahnfans

Bis Schierke führt die Brockenbahn durch mehr oder weniger dichten Nadelwald, wobei die Züge in Lichtungen mit Geschick gut zusammen mit bizarren Geröllfeldern in Szene zu setzen sind. Auch hinter Schierke verschwindet die Gleistrasse zunächst in dichtem Tann. Fotogen sind im weiteren Verlauf die **Steinbogenbrücke am Eckerloch**, der **Steindamm durch das Brockenmoor** und die jenseits der Baumgrenze weithin einsehbare **Streckenspirale um die Brockenkuppe** herum. Bis einschließlich **Brockenbahnhof** kommen hier besonders Videofreunde auf ihre Kosten, da sich die Züge mehrere Minuten lang – mit Glück hoch über den Wolken! – filmen lassen.



Auf dem Brocken stehen viele Türme: links der Grenzwachtturm, daneben die „Stasi-Moschee“ sowie der neue und der alte Fernsehturm (1992).
Foto: K. Koschinski

Vor der Weiterfahrt zum Brocken werden in Drei Annen Hohne die Wasservorräte ergänzt (1996).
Foto: G. von Hartwig

99 7232 verlässt Drei Annen Hohne in Richtung Brocken.
Foto: Th. Schwade

Ausflugsziele am Schienenweg

Für die Wanderung durch den einzigartigen Naturraum des Nationalparks Hochharz zum Brocken bietet sich u.a. neben dem in Altenau-Torfhaus beginnenden Goetheweg der Anstieg von Schierke aus an. Letzterer lässt sich bestens mit einer Bahnfahrt kombinieren, mit viel Elan bergwärts auf „Schusters Rappen“ und talwärts mit dem Zug – mit weniger Kondition lieber umgekehrt. Bei der Kleidung ist auch im Sommer zu beachten: „Vater Brocken“ begrüßt seine Besucher gerne mit Wetterkapriolen, selbst an sonnigen Tagen hüllt er sich unvermutet in feuchtkühle Nebelschwaden.

Schierke
Das Ortsbild des bekannten Wintersportortes ist von im 19. und 20. Jahrhundert erbauten Villen, Pensionen und Hotels geprägt, einige harztypische Holzhäuser sind noch erhalten. In der Apotheke gegenüber dem Rathaus wurde 1924 der berühmte Kräuterlikör „Schierker Feuerstein“ kreiert. Hinter dem Bahnhof erheben sich die namensgebenden Feuersteinklippen, südlich des Ortes ragen die Schnarcherklippen empor.

Brockenplateau
Eine Ausstellung im Brockenmuseum, der ehemaligen „Stasi-Moschee“ mit ihren Abhöranlagen, informiert über die Geschichte des Berges. Der einst von der Deutschen Post der DDR genutzte Fernsehturm strahlt heute das Programm des ZDF aus. Im Brockengarten wachsen seltene Alpenflanzen. Vom Aussichtsplateau hat man bei klarem Wetter eine unvergleichliche Fernsicht nicht nur auf die umliegenden Harzberge und zum Kyffhäuser, sondern beispielsweise sogar bis Magdeburg, Erfurt, Braunschweig und Hannover.

Blick vom Brocken Richtung Westen nach Torfhaus.
Foto: D. Höltge

Streckendaten der Brockenbahn

Streckenlänge	18,98 km
mittlere Neigung	1:33
größte Neigung	1:30
niedrigster Punkt	543 m über NN (Bahnhof Drei Annen Hohne)
höchster Punkt	1125 m über NN (Bahnhof Brocken – Deutschlands höchstgelegener Bahnhof an einer Adhäsionsbahn)
kleinster Radius	60 m (an mehreren Stellen)
Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
Anzahl der Bahnhöfe	4 (einschließlich Betriebsbahnhof Goetheweg)

Die 99 7237 kämpft sich im April 1999 beim Bahnhof Goetheweg die lange Steigung zum Brocken hoch. FOTO: J. HÖGEMANN

Hier haben die meisten Züge etwa 10 bis 15 Minuten Aufenthalt. Wer Hochprozentigem nicht abgeneigt ist, kann sich in der Bahnhofsgaststätte einen „Schierker Feuerstein" genehmigen. Die im holzverschalten Empfangsgebäude untergebrachte anheimelnde Gastwirtschaft bietet 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 Schnarcherklippen, 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 Schluftwasser, das sich zumeist als harmloses Rinnsal, während der Schneeschmelze aber als reißender Bach ins Tal ergießt. Nach einer engen Rechtskurve führt die Strecke im großen Bogen um den 1023 m hohen Königsberg herum. Bei km 13,6 befindet sich der 956 m über NN gelegene Bahnhof Goetheweg, dessen Empfangsgebäude im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Einst konnten auch Reisende am Goetheweg ein- und aussteigen. 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 waagerecht 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 dem Gipfel entgegen

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, umsomehr 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 m über dem Meerespiegel befindlichen Endbahnhof Brocken ein. Der Brockengipfel überragt den höchstgelegenen Bahnhof aller deutschen Adhäsionsbahnen nur um 17 Meter.

Das aus Granitstein errichtete Empfangsgebäude mit Gasthaus trotzt 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. Abgesehen davon, hat die HSB jüngst auch das Ein- und Aussteigen am meist von Sonderzügen genutzten Gleis 3 erleichtert. Der bisher unbefestigte Bahnsteig wurde auf die HSB-übliche Höhe von 30 cm gebracht und mit Granitsteinen gepflastert. Planzüge nutzen in der Regel das Gleis 1.

Wenn viel Schnee fällt, rückt eine Diesellok mit der Schneeschleuder und einem Pflug aus (Brocken, 19. November 2004).

Aus technischer Sicht bemerkenswert ist der 2002 auf der Brockenbahn eingeführte signalisierte Zugleitbetrieb, bei dem alle Blockstellen und Bahnhöfe mit neuen Lichtsignalen gesichert sind. Der Zugverkehr auf der gesamten Strecke Wernigerode – Brocken wird vom elektronischen Stellwerk in Wernigerode Westerntor aus überwacht und gesteuert. Geradezu bewundernswert allerdings ist die Aufrechterhaltung des Betriebs auf dem Abschnitt Schierke – Brocken auch im Winter. Die HSB traut sich damit etwas zu, was die frühere NWE und nach ihr die DR aus gutem Grund gescheut haben. Meist klappt es, aber wenn der Winter erbarmungslos sämtliche Register zieht, müssen auch die HSB-Eisenbahner kapitulieren. Selbst die vor ein „Harzkamel" der Diesellok-Baureihe 199.8 gespannte Diesel-Schneeschleuder bleibt manchmal in meterhohen Schneewehen stecken. Dies sollte bedenken, wer die zweifellos im Winter besonders reizvolle Bahnreise zum Brocken ins Auge fasst. „Extreme Witterungsbedingungen können im Streckenbereich Schierke – Brocken – Schierke Zugausfälle verursachen", lautet ein Vermerk im Kursbuch. Es empfiehlt sich also unbedingt, den Wetterbericht zu Rate zu ziehen und z.B. per Internet (www.hsb-wr.de) die aktuelle Lage bei der Bahn zu sondieren.

Früher Wintereinbruch am 31. Oktober 1992: Die 199 861 räumte mit einem Schneepflug die Strecke und steht zur Rückfahrt bereit. Fotos: J. Hörstel (2)

Zwei Brasilianer auf dem Brocken

Die Menschen entlang der GHE hatten sich mittlerweile daran gewöhnt, dass da nun schon in der zweiten Woche mehrmals am Tag ein merkwürdiger Triebwagenzug an ihnen vorüberfuhr, ohne Fahrgäste aufzunehmen: zwei Wagen, stattliche dreißig Meter lang, mit hellem Holz verkleidet, über den Seitenfenstern ein in gelben Lettern gemaltes CENTRAL.

Die Brasilianische Zentralbahn hatte 1924 bei der AEG für ihre Strecken Belem – Entre Rios und G. Portella – Barao de Vassouras zwei Meterspurtriebwagen mit 2 x 150 PS Benzolmotor bestellt, die nun vor ihrer Ablieferung unter ähnlichen Bedingungen getestet werden sollten, wie sie auf ihren zukünftigen Einsatzstrecken herrschten. Die AEG nutzte diese Probefahrten zu einer groß angelegten Werbekampagne, so dass es damals kaum eine Bahnverwaltung oder eine Fachzeitschrift gab, die nicht mit Einladungen zu Vorführfahrten oder mit Werbeschriften bombardiert wurde.

Anfang Mai 1925 trafen die beiden Triebwagen auf Normalspurwagen in Gernrode ein, wurden betriebsfertig hergerichtet und unternahmen dann im Bahnhofsbereich erste „Gehversuche". Ab 8. Mai war dann die Presse zugelassen, konnten auch interessierte Privatbahnkunden nach Vereinbarung an den Vorführfahrten zwischen Gernrode und Eisfelder Talmühle teilnehmen.

Bis zu jenem legendären 23. Mai 1925. Da hatten sich die gesamte AEG-Prominenz, Vertreter der Central do Brasil, handverlesene Repräsentanten anderer Bahnverwaltungen sowie der Presse früh am Morgen im Bahnhof Gernrode eingefunden, um eine Rundreise über 210 Kilometer anzutreten: Gernrode – Stiege – Eisfelder Talmühle – Drei Annen Hohne – Brocken – Drei Annen Hohne – Wernigerode und von dort zurück nach Gernrode. Rückkehr gegen 22 Uhr.

Zwischen Gernrode und Eisfelder Talmühle (44,3 km) erreichte der Zug eine Reisegeschwindigkeit von 24,2 km/h. Dabei muss bedacht werden, dass in allen Unterwegsbahnhöfen kurze Fotohalte eingelegt wurden, um der Presse und dem mitreisenden AEG-Fotografen hinreichend Gelegenheit zu geben, das denkwürdige Ereignis im Bild festzuhalten. Auf dem anschließenden Abschnitt der NWE wurden bis Drei Annen Hohne (29,1 km) sogar 25,6 km/h erzielt, bis zum Bahnhof Brocken (18,9 km) bergwärts 19,7 km/h und bei der Talfahrt sogar 22,9 km/h.

Sowohl auf der Brockenbahn (fast durchgehend 1:30) als auch auf den steigungsreichen Abschnitten der GHE zwischen Gernrode und Mägdesprung (1:30, teils auch 1:25) liefen die Triebwagen anstandslos, schafften auch die Anfahrt am Berg unter Last und das Bremsen talwärts, ohne durchzurutschen. Die NWE-Dampflok 11, die dem Triebwagenzug Richtung Brocken vorsorglich hinterhergeschickt worden war, hatte Mühe, mitzukommen.

„gratulieren zum vollen erfolg ihres ferngesteuerten benzoltriebwagenzuges auf unseren schwierigen und steigungsreichen gebirgsstrecken. = betriebsverwaltung gernroder harzgeroder eisenbahn gesellschaft friedrich" telegrafierte noch am selben Tag die GHE nach Berlin, während die NWE kabelte: *„nachdem wir heute die strecken unseres netzes unter einschlusz der brockenlinie befahren haben begluecken wir sie zu dem erfolg ihres ferngesteuerten benzoltriebwagenzuges = direktion nordhausen wernigeroder eisenbahn scharnhorst"*

Auch die Lokalpresse war des Lobes voll. In der Wernigeroder Zeitung war anderntags unter der vierteiligen Überschrift *Der erste Triebwagen auf dem Brocken – Ein Triumph deutscher Technik – AEG-Besuch bei der Harzquerbahn – Das erste Schienenauto auf dem Brockenbahnhof* unter anderem zu lesen: *„ … Auch er, der wetterumbrauste, achtungsgebietende alte Götterberg ist hineingerissen worden in den Pulsschlag des*

Oftmals präsentiert sich der Brocken tief verschneit und im Harzvorland bleibt keine einzige Schneeflocke liegen. FOTO: O. KREBIN

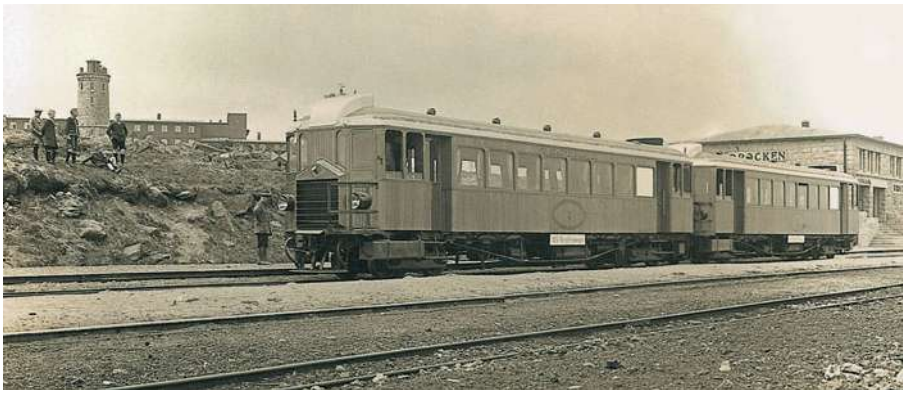
modernen Verkehrs. Nun hat ihn auch die moderne Schöpfung der Verkehrstechnik bezwungen, ein Benzoltriebwagen der AEG, der jüngste Trumpf deutscher Ingenieure fuhr am Freitag nach spielender Überwindung aller Hindernisse mit hellem Glockenschlag im Brockenbahnhof ein.

Diesem Ereignis ist umso mehr Bedeutung beizumessen, als die rassigen, langgestreckten AEG-Wagen (es waren deren zwei hintereinandergekoppelt) berufen sind, das hohe Lied deutscher Technik und deutschen Erfindungsgeistes im Auslande zu vertreten. (…)

Mit Freude und Stolz, aber auch mit einem gewissen Gefühl von Wehmut sahen wir nach der Probefahrt, zu der uns die Harzquerbahn freundlicherweise eingeladen hatte, die Meisterwerke deutscher Technik davonrollen, ihrer fernen Wirkungsstätte zu. Freude und Stolz, daß man in Übersee ohne deutsche Technik mit deutschem Erfindergeist und ohne deutschen Schaffensdrang nicht mehr auszukommen vermag. Wehmut, daß unsere wirtschaftliche Lage es nicht zuläßt, für die eigene Heimat unsere Produkte einzusetzen."

Deutsche Eisenbahnlyrik anno 1925! Nachzutragen bleibt, dass die Probefahrten erst sieben Tage später, am 30. Mai 1925, abgeschlossen wurden. DR. ROLF LÖTTGERS

23. Mai 1925: Zwei Brasilianer auf dem Brocken (im Hintergrund die NWE-Lok 11).



Erinnerungsfoto mit dem alten Aussichtsturm. FOTOS: AEG, SLG. DR. LÖTTGERS (2)

Kraftvoll nimmt die 99 7232 bei Eisfelder Talmühle die lange Steigung Richtung Stiege in Angriff (April 1991). FOTO: J. HÖGEMANN

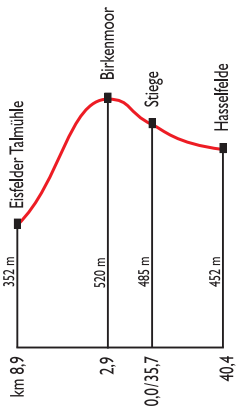
Verknüpfende Linie

Von Eisfelder Talmühle an der Harzquerbahn fahren wir in einem Triebwagen zunächst durchs Behretal und dann über eine Hochebene bis nach Stiege. Dort wechseln wir in einen Dampfzug der Selketalbahn, der uns zum Endbahnhof Hasselfelde bringt.

Historisch betrachtet ist Hasselfelde die Endstation der 1892 bis dorthin verlängerten Selketalbahn. Wichtiger für dieWirtschaft 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 13,5 km lange Strecke Eisfelder Talmühle – Hasselfelde als Zweiglinie der Harzquerbahn. Die HSB rechnet sie heute wieder der Selketalbahn zu.

Gegenwärtig (im Jahresfahrplan 2005) verkehren auf dem Abschnitt Eisfelder Talmühle – Stiege täglich drei Triebwagenpaare, davon eines zwischen Nordhausen und Alexisbad, eines zwischen Nordhausen und Hasselfelde und eines nur zwischen Nordhausen und Stiege. Dampfzüge gibt es hier planmäßig nicht. Auf dem Abschnitt Stiege – Hasselfelde bietet die HSB jedoch ganzjährig ein spätnachmittägliches Dampfzugpaar an, freitags und samstags im Sommer außerdem eines am Vormittag. Diese Dampfzüge kommen aus Gernrode oder Harzgerode (über Alexisbad) und kehren dorthin zurück.

In früheren Zeiten war der Bahnhof Eisfelder Talmühle ein Dorado für Dampflokfans. Manchmal waren drei Dampfzüge gleichzeitig im Bahnhof anzutreffen und vom Zug aus Gernrode wurden sogar Kurswagen Gernrode – Brocken auf den Zug der Harzquerbahn umgestellt. Rauchgeschwängert war dann die Luft im Abzweigbahnhof ...
FOTO: A. SCHMOLINSKE



99 7244-9
99 7246-4
3
R

Von 1991 bis 1994 war die 99 6001 (ex NWE 21) in historisch falscher grüner Lackierung im Einsatz, hier bei Hasselfelde. FOTO: D. HÖLTGE

Der Personenzug 8963 (Gernrode – Eisfelder Talmühle mit Kurswagen zum Brocken) benützte im Oktober 1996 planmäßig die Wendeschleife in Stiege. Zuglok ist die 99 6001. FOTO: J. HÖRSTEL

99 6001 mit Personenzug nach Stiege bei Birkenmoor (Mai 1989). FOTO: G. VON HARTWIG

Der um 16.14 Uhr in Nordhausen und um 16.55 Uhr in Eisfelder Talmühle abfahrende Triebwagen hat in Stiege unmittelbar Anschluss an den täglichen Dampfzug nach Hasselfelde. Wir nutzen für unsere Streckenbereisung liebend gerne diese Umsteigemöglichkeit. Von Stiege aus gemessen liegt der Bahnhof Eisfelder Talmühle bei km 8,9. Ab hier fährt der moderne Dieseltriebwagen des Typs „SmVT 2000“ zunächst einige hundert Meter neben der Harzqerbahn her. Dann überquert er auf einer Blechträgerbrücke die Behre und passiert bei km 6,8 die Anschlussstelle zum Steinbruch Unterberg, den die HSB mit einem neuen Rollbocksystem wieder als Güterkunden gewinnen konnte. In engen Gleisbögen brummt der VT steil bergan, entgegengesetzt zur Fließrichtung der die Bahn begleitenden Behre. Die Strecke führt abwechselnd an Felsen, Wäldern und Wiesen vorbei und erreicht in Steigungen von maximal 1 : 27 (37 Promille) oberhalb des Behretals am Haltepunkt Birkenmoor (km 2,9) ihren höchsten Punkt. Dieser liegt 520 m ü. NN und damit 168 m 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 Empfangsgebäude und die Gleisanlagen des Bahnhofs Stiege sind großzügig bemessen. Berühmtheit erlangte er durch die 1984 in Betrieb genommene etwa 400 m lange Wendeschleife, die Zugläufe von Eisfelder Talmühle in Richtung Gernrode und umgekehrt ohne Kopfmachen ermöglicht. Genutzt wurde die Wendeschleife planmäßig von Güterzügen zwischen Nordhausen und Silberhütte, heute erfüllt sie nur noch für Sonderfahrten ihren Zweck. Der Triebwagen endet in Stiege, wir steigen in den fast zeitgleich aus Harzgerode eingetroffenen Dampfzug nach Hasselfelde um. Dieser schlängelt sich zunächst noch ein Stück bergan über die Hochebene, rollt dann in leichtem Gefälle dahin und fährt hinter einer Linkskurve in den Bahnhof Hasselfelde (452 m über NN) ein. Das komplett holzverschalte Empfangsgebäude des 40,4 km 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. Der einständige Lokschuppen dient zum Abstellen nicht mehr genutzter Lokomotiven. Die mit unserem Zug angekommene 99 6001 kuppelt ab, fährt an den Wasserkran und setzt dann ans andere Zugende für die Rückfahrt nach Harzgerode. Anmerkung: Schilderung aus dem Jahr 2005. Wendeschleife in Stiege seit 2010 wieder regulär befahren.

Der 187 011 wartet in Stiege auf Fahrgäste nach Hasselfelde (Oktober 1997).
FOTO: D. LINDENBLATT

Bank mit Aussicht über die Hochebene: 99 5006 dampft mit dem Nachmittags-Personenzug aus Harzgerode Hasselfelde entgegen (2002).
FOTO: ST. PFÜTZE

Hasselfelde ist erreicht. Im einständigen Lokschuppen werden nicht mehr genutzte Dampfloks abgestellt, auch ein Schneepflug war im Jahr 2000 vorhanden. Foto: St. Pfütze

Wasserfassen vor der Rückfahrt nach Gernrode (2003).
Foto: K. Koschinski

Abenddämmerung über der Hochebene bei Hasselfelde.
Foto: Th. Schwade

Ausflugsziele am Schienenweg

Im Umfeld des Bahnhofs Eisfelder Talmühle treffen sechs Täler zusammen, die alle durch Wanderwege erschlossen sind. Zunächst entlang der Bahnstrecke durch das Behretal, dann durch das Große Teichtal erreicht man beispielsweise das Gasthaus am Birkenmoor. Von dort aus führt ein Weg zum gleichnamigen Haltepunkt und weiter nach Stiege.

Stiege und Hasselfelde
Im Ferienort Stiege sind die barocke Fachwerkkirche und das Jagdschloss sehenswert. Im Städtchen Hasselfelde erinnern Mauerreste der Königsburg an die mittelalterliche Blütezeit. Über die einst bedeutende Holzverkohlung informiert das Köhlermuseum Stemberghaus.
Ein Wanderweg von Hasselfelde führt zum Naturdenkmal Wilder Rabenstein.

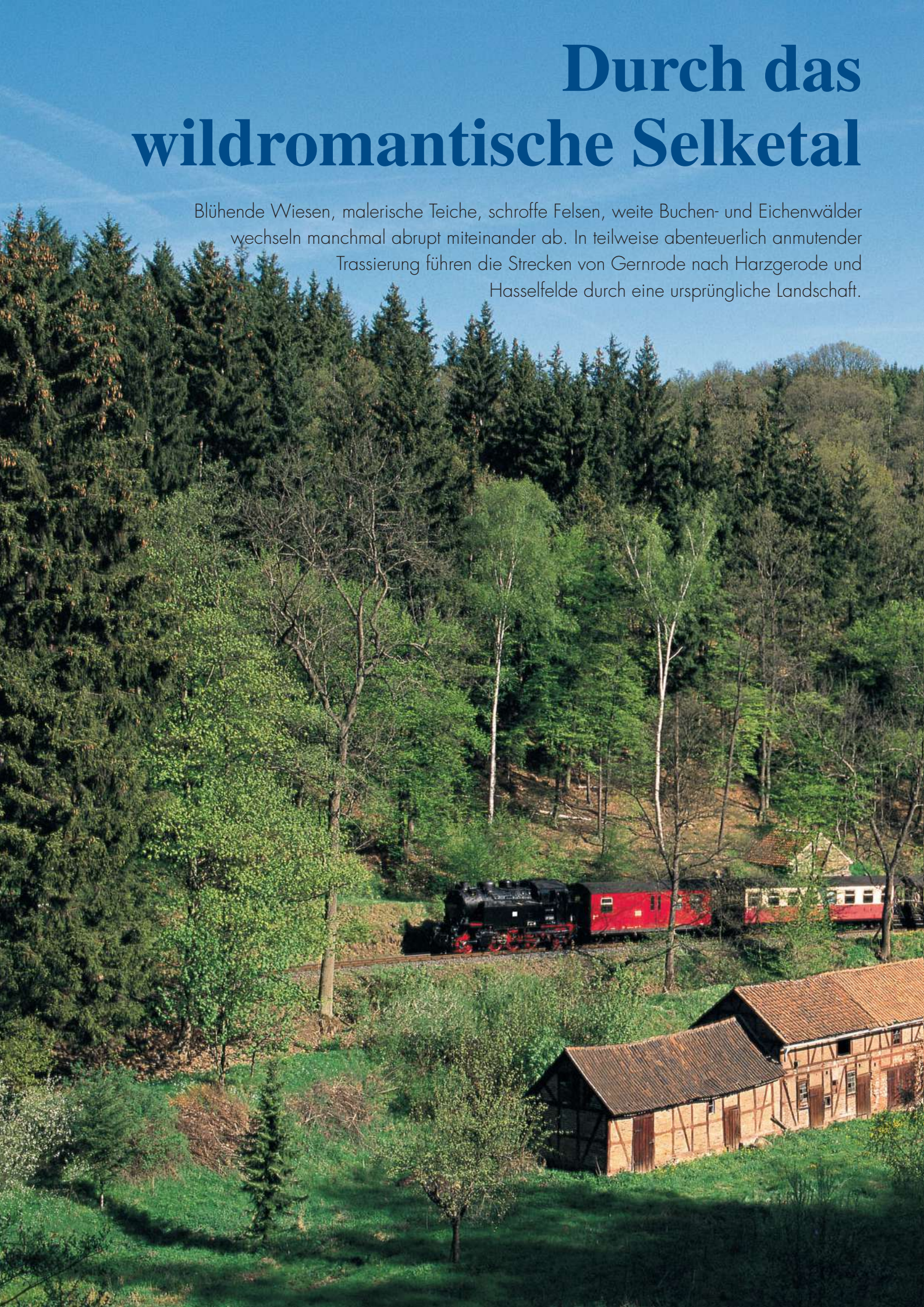
Fototipps für Bahnfans

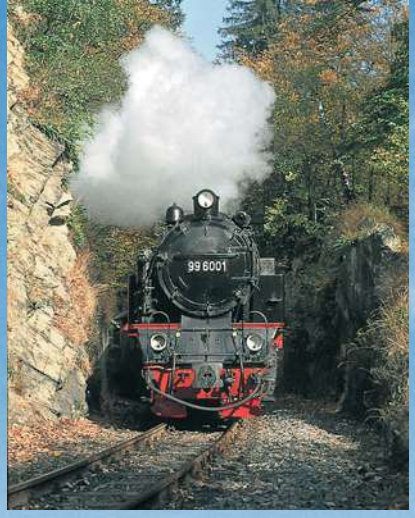
Von Eisfelder Talmühle bis kurz vor den sehr idyllisch gelegenen **Haltepunkt Birkenmoor** verläuft die Strecke im wildromantischen **Behretal**. Besonders für Filmer reizvoll ist die Wendeschleife am **Bahnhof Stiege**, die seit 2010 auch wieder mit regulären Zügen von Eisfelder Talmühle in Richtung Alexisbad und umgekehrt befahren wird. Im zum Endpunkt hin abfallenden Streckenabschnitt auf der Hochfläche lassen sich die Züge gut vor der **Kulisse des Ortes Hasselfelde** ablichten.

Koks für das Heizkraftwerk in Silberhütte: 99 7233 und 7234 haben bei Birkenmoor kein leichtes Spiel mit dem schweren Zug (1988).
FOTO: A. SCHMOLINSKE.

Durch das wildromantische Selketal

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





Bei Drahtzug mussten die Erbauer im Selketal mühsam Felsdurchbrüche schaffen (Oktober 2001).
FOTO: D. LINDENBLATT

Die Einzelgängerin 99 6001 ist seit 1971 in Gernrode stationiert. Die Aufnahme entstand im Mai 2001 bei Drahtzug.
FOTO: A. RICHTHAMMER

Der Ausgangspunkt der Selketalbahn liegt in Gernrode neben dem Bahnhof der vormaligen Regelspurstrecke Quedlinburg – Frose. Nachdem das Land Sachsen-Anhalt den Verkehr auf dieser Strecke abbestellt hatte, konnte man in Gernrode seit 1. Februar 2004 nur noch zwischen Schmalspurbahn und Bus umsteigen. Jedoch erhielt Quedlinburg im Frühjahr 2006 Anschluss an das Netz der HSB. Hierzu wurde der 8,6 km lange Streckenabschnitt zwischen Gernrode und Quedlinburg auf Meterspur umgestellt.

Die im Westteil des Bahnhofs Gernrode erhalten gebliebene Aufrollrampe erinnert an die Zeiten, als Schmalspurfahrzeuge noch auf Regelspurtransportwagen umgeladen wurden (um sie beispielsweise dem Ausbesserungswerk zuzuführen). Ganz am westlichen Bahnhofsende befindet sich der ehemalige Umladeschuppen für Stückgut. Zuletzt war die Selketalbahn die einzige Schmalspurbahn in der DDR, auf der Güterverkehr noch mit Schmalspurwaggons stattfand. Wegen des durch enge Felsdurchbrüche eingeschränkten Lichtraumprofils waren Normalspurwaggons auf Rollböcken oder Rollwagen ab Gernrode nicht einsetzbar. Die Gleise im Bereich zwischen dem Umladeschuppen und der weiter östlich gelegenen Triebfahrzeugeinsatzstelle werden heute zum Rangieren und Abstellen der Reisezugwagen genutzt. Dabei ist es auch nach der Ausfädelung des Streckengleises vom Bahnsteigende auf die bisherige Regelspurtrasse Richtung Quedlinburg geblieben.

Das zweigeschossige Wohnhaus neben den Rangier- und Abstellgleisen beherbergte einst die Verwaltung der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE). Das Empfangsgebäu-

Die Mallet-Lok 99 5906 rollt im April 2003 in Gernrode mit ihrem Drei-Wagen-Zug an den Bahnsteig heran. Foto: K. Koschinski

Der Zug nach Alexisbad mit der 99 6001 wird von den Fahrgästen in Gernrode bereits erwartet (Februar 2005). Fotos: W. Matussek (3)

Drei Dampfloks wird man heutzutage vor dem dreiständigen Lokschuppen in Gernrode kaum noch antreffen: 99 7233, 99 7234 und 99 7245 (v.l.n.r.). Foto: B. Reichert

de am Schmalspurbahnsteig wirkt nicht bloß gegenüber dem benachbarten Empfangsbau des „Staatsbahnhofs“ äußerst bescheiden, sondern auch gegenüber den südlich des Perrons gelegenen Anlagen der Einsatzstelle mit dreiständigem Lokomotivschuppen und Werkstattgebäude.

Fahren wir nun von Gernrode (204 m über NN) mit dem nachmittäglichen Dampfzug nach Harzgerode ab. Die Strecke kreuzt die Straße nach Ballenstedt und führt 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 bei km 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 Teichs und Durchfahren eines Buchenmischwalds wird bei km 5,7 der 381 m über NN 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

(weiter auf Seite 131)

In Gernrode wird die abgestellte Wagengarnitur für die Fahrt ins Selketal vorbereitet: Die Handbremse wird gelöst (März 2005).

Die Welt der Harzer Schmalspurbahnen ist für viele eine Traumwelt.

Fototipps für Bahnfans

Die Bergfahrt der Züge von Gernrode heraus aus dem Ostergrund lässt sich gut von einer Wiese oberhalb des Hp Sternhaus-Haferfeld aufnehmen. Von Sternhaus-Ramberg geht es (in der „Schornstein-voran-Richtung“ der Dampfloks) aber drei Kilometer steil bergab. Hinter Mägdesprung steigt die Strecke wieder an. Vielfältige Motive bieten die Felsenpartien kurz vor und hinter Drahtzug. Triebwagen und Dampfzug geben sich ein Stelldichein im **Bahnhof Alexisbad**. Die berühmte Doppelausfahrt in Richtung Harzgerode und Stiege exakt nach Fahrplan, zuletzt regulär nur noch mit Triebwagen „machbar“, ist aber passé (was sich natürlich wieder ändern kann). Der steile Streckenast Alexisbad – Harzgerode ist kurz vor dem Endbahnhof besonders fotogen. Mit schönen alten Häusern im Hintergrund und der Selke im Vordergrund lassen sich die Züge in der Ortsdurchfahrt Straßberg ablichten.

99 7232 beschleunigt in Mägdesprung den P 8963 nach Alexisbad (Januar 1998). FOTO: CH. MÜLLER

99 5906 wird in Kürze in Mägdesprung eintreffen (1996). Foto: O. Sydow

Typisches Novemberwetter: 99 7234 bei Sternhaus-Haferfeld (1995). Foto: G. von Hartwig

In Sternhaus-Haferfeld wird nur bei Bedarf gehalten (Oktober 1997). Foto: D. Lindenblatt

99 5906 rollt zwischen Sternhaus-Ramberg und Mägdesprung durch den Wald (Mai 2004). Foto: W. Bley

Streckendaten der Selketalbahn

Streckenlänge	
Gernrode – Alexisbad – Hasselfelde	40,38 km
Alexisbad – Harzgerode	2,90 km
Stiege – Eisfelder Talmühle	8,95 km
größte Neigung	1:25 (von Sternhaus-Ramberg hinunter nach Mägdesprung)
niedrigster Punkt	204 m über NN (Bahnhof Gernrode)
höchster Punkt	520 m*) über NN (Haltepunkt Birkenmoor)
kleinster Radius	60 m (Felsdurchbrüche bei Drahtzug)
Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
Anzahl der Bahnhöfe	11
Anzahl der Haltepunkte	7

*) auch mit 532 m bzw. 534 m angegeben

Bei Alexisbad verläuft die Selketalbahn ein kurzes Stück unmittelbar an der Selke entlang. Der 187 011 befindet sich am 31. März 2002 auf der Fahrt von Harzgerode nach Gernrode. Foto: O. Sydow

Links und rechts der Selketalbahn gibt es beeindruckende Felsformationen zu entdecken, wie hier bei Drahtzug. FOTO: D. LINDENBLATT

ein Bahnhof. Hier befindet sich in 413 m über NN 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 Fahrt. 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.

Der 187 011 hat aus Gernrode kommend den Kurort Alexisbad erreicht (Januar 1998). FOTO: CH. MÜLLER

Gleich nach der Ankunft in Harzgerode hat die 99 5906 die Wagengarnitur umfahren und am anderen Zugende angekuppelt. FOTO: ST. PFÜTZE

Nach Umfahren der Bergkuppe quert der Zug zweimal die Bundesstraße 185 und erreicht bei km 10,2 den mit einem schmucken Fachwerk-Empfangsgebäude ausgestatteten Bahnhof Mägdesprung (295 m über NN). Ab hier verläuft die Bahn endlich im namensgebenden Selketal. Auf der linken Seite fließt neben der B 185 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 geweitet hat, folgt bei km 11,7 der nur selten genutzte Bedarfshaltepunkt 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 B 185 und führt entlang einer Stützmauer hart am Rand der Selke zum Bahnhof Alexisbad (km 14,6; 325 m über NN).

Ab Alexisbad zwei Streckenäste

Nach Gernrode ist der Abzweigbahnhof Alexisbad mit seinen drei Bahnsteiggleisen und einem oft für Baufahrzeuge genutzten Ladegleis die wichtigste Betriebsstelle der Selketalbahn. Hier befindet sich auch der Arbeitsplatz eines der drei Zugleiter der HSB, die beiden anderen sitzen in Wernigerode Westerntor und Nordhausen. Am ohnehin schon sehr hübschen Empfangsgebäude zieht insbesondere die historische Uhr die Blicke auf sich.

Dampflokomotiven fassen in Alexisbad Wasser, so auch die heute vor unseren Zug gespannte „Mallet“ 99 5906 (neben der 99 6001 häufig Planlok im Selketal). Nach einer knappen Viertelstunde Aufenthalt setzen wir die Reise auf dem Streckenast nach Harzgerode fort. Nach kurzer Parallelfahrt zur Strecke nach Stiege poltert der Zug über die erste größere Selkebrücke und biegt 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 nimmt der Zug die letzte kurze Steigung und fährt in den Endbahnhof Harzgerode (400 m über NN) ein, der von Alexisbad aus gezählt am Kilometer 2,9 liegt.

Allein schon zum Filmen des Umsetzmanövers der Lokomotive steigen wir natürlich aus. Um auch den anderen Streckenast zu bereisen, könnten wir aber im Zug verbleiben. Denn dieser fährt nach 26 Minuten Aufent-

Die 99 7325 spiegelt sich kurz vor Harzgerode in einem kleinen See. FOTO: TH. SCHWADE

Die Doppelausfahrt in Alexisbad: ein bei Fotografen beliebter Klassiker (1982). FOTO: D. LINDENBLATT

99 6001 hat den P 8963 nach Alexisbad gebracht, 187 013 fährt nach Harzgerode (2003). FOTO: K. KOSCHINSKI

halt um 16.07 Uhr zurück nach Alexisbad, macht dort Kopf und dampft um 16.32 Uhr weiter über Stiege nach Hasselfelde. Es handelt sich um den einzigen das ganze Jahr über angebotenen Zug, vor dem eine Dampflok ab Alexisbad bergan durch das Selketal Richtung Stiege schnauft. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass auf allen Teilstrecken der Selketalbahn ganzjährig auch Triebwagen verkehren; zwischen Gernrode und Alexisbad gibt es außerdem jeden Tag mindestens drei Dampfzugpaare.

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 Forstinforma-

Der T 1 der GHE (ex 187 001) pausiert im April 2003 in Silberhütte.

99 7244 hat im Februar 1989 Ausfahrt aus dem Abzweigbahnhof Alexisbad in Richtung Stiege erhalten.
Fotos: K. Koschinski (2)

187 013 brummt aus Hasselfelde kommend bei Alexisbad durch das herbstliche Selketal (24. Oktober 1996).
Foto: J. Högemann

Ausflugsziele am Schienenweg

Herrliche Wanderwege führen durch das Selketal, das vor allem zwischen Alexisbad und Meisdorf (östlich von Gernrode) zu den schönsten Tälern des Harzes gehört. Im Folgenden nennen wir ausgewählte Sehenswürdigkeiten zwischen Gernrode und dem Quellgebiet bei Güntersberge.

Gernrode
Das bekannteste Bauwerk der tausendjährigen Stadt ist die aus ottonischer Zeit stammende Stiftskirche Sankt Cyriakus. An Kuriosa hat die Stadt ein Riesenwetterhaus mit dem größten Thermometer der Welt und den größten Skattisch der Welt vorzuweisen.
Noch im Aufbau ist das Eisenbahnmuseum im hinteren Bereich des Bahnhofs Gernrode; neben bahntechnischen Einrichtungen sind dort u.a. auch Schmalspurgüterwagen ausgestellt.

Sternhaus-Ramberg und Mägdesprung
Vom Bahnhof Sternhaus-Ramberg führen Wanderwege zur Viktorshöhe (mit 581 m die höchste Erhebung des Rambergs) und zur Ruine der Heinrichsburg. Blickfang auf dem Hüttenplatz in Mägdesprung ist die Großplastik „Der besiegte Hirsch“. Der Name Mägdesprung geht auf eine Sage zurück, wonach eine verfolgte Riesin in ihrer Not über das Tal sprang.

Alexisbad
Der nach Alexius von Anhalt-Bernburg benannte Badeort erfreut sich wegen seiner Eisen-, Mangan- und Schwefelquellen großer Beliebtheit bei Kurgästen. Hier gibt es zahlreiche Gaststätten und Hotels. Architektonisch bemerkenswert sind die evangelische Kapelle und das Teehäuschen.

Harzgerode
Der Erholungsort Harzgerode war früher Zentrum des Unterharzer Bergbaus. Daran erinnert eine im 1550 gebauten Renaissanceschloss eingerichtete Ausstellung. Für den Parkettboden im Rittersaal wurden sämtliche Harzer Baumsorten verwendet. Schöne Fachwerkhäuser umgeben Marktplatz und Marktbrunnen.

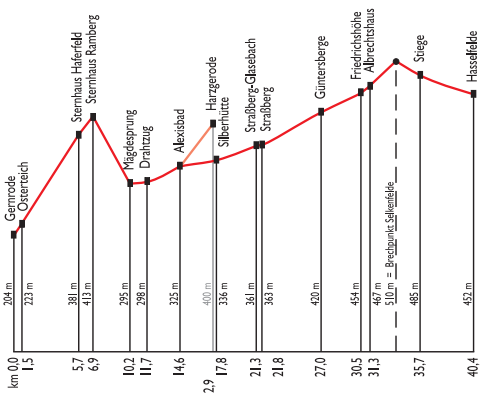
Silberhütte und Straßberg
Die Silbergewinnung ist längst Geschichte, doch nach wie vor leuchten alljährlich zu Silvester silberne Sterne der „Pyrotechnik Silberhütte“ am Himmel auf. In Straßberg ist ein Besuch des Schaubergwerks „Grube Glasebach“ (am Haltepunkt Straßberg-Glasebach) zu empfehlen.

Güntersberge
Der Luftkurort zählt nur 1200 Einwohner, darf sich aber Stadt nennen. Fachwerkhäuser bestimmen das Stadtbild, Kuriositäten gibt es im Mausefallen-Museum zu bestaunen. Oberhalb des Ortes erstreckt sich der im Sommer als Freibad genutzte Bergsee.

99 6001 mit Personenzug nach Stiege in Straßberg (Mai 2001).
Foto: A. Richthammer

99 7241 am Bergsee bei Güntersberge. FOTO: D. LINDENBLATT

Auch in Straßberg dampfen die Züge der Selketalbahn mitten durch den Ort (99 6102, August 1997).



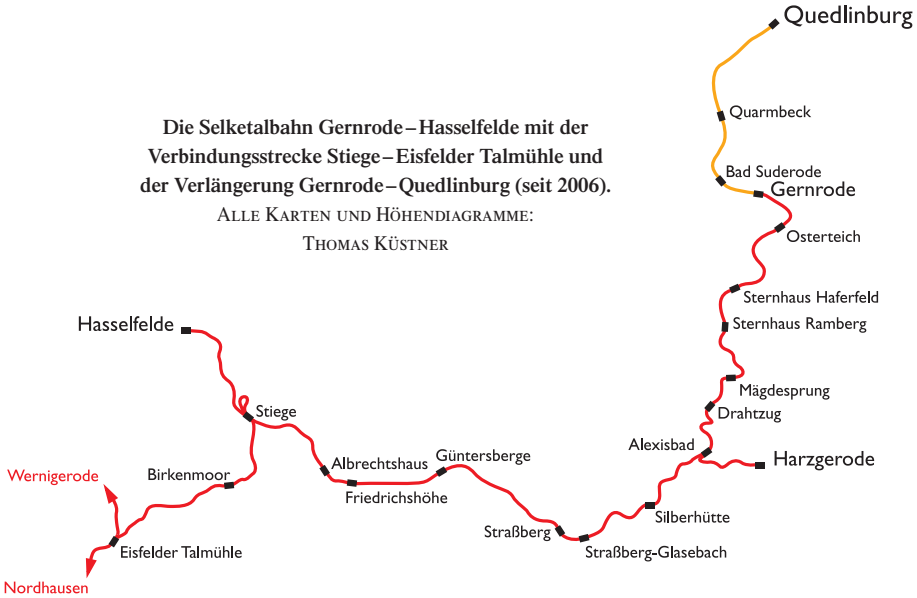
tionszentrum genutzt. Amtlich hat der Bahnhofsname übrigens den Zusatz „Anhalt“. Von den einst zwei Anschlussgleisen liegt noch das zum ehemaligen Heizkraftwerk Silberhütte; auf Initiative des „Freundeskreises Selketalbahn“ ist es für Sonderfahrten zum Waldhof Silberhütte wieder hergerichtet worden.

Die Strecke führt nun an Holzlagerplätzen und Sägewerken vorbei. Am 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, schuf 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 weiter 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-Stauteichs „Bergsee“, dann führt sie im nun wieder schmaleren Tal am waldreichen Berghang 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

Bei Albrechtshaus dampft die 99 6001 Richtung Gernrode (1990). Fotos: G. von Hartwig (2)



Die Selketalbahn Gernrode – Hasselfelde mit der Verbindungsstrecke Stiege – Eisfelder Talmühle und der Verlängerung Gernrode – Quedlinburg (seit 2006).
Alle Karten und Höhendiagramme: Thomas Küstner

510 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Brechpunkt Selkenfelde, auf 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 Bereich des 1984 umgestalteten Bahnhofs befindet sich die berühmte Wendeschleife, die von Alexisbad aus direkte Zugfahrten ohne Kopfmachen nach Eisfelder Talmühle ermöglicht. Der Streckenabschnitt zum Endbahnhof Hasselfelde ist zusammen mit der Verbindungsstrecke Stiege – Eisfelder Talmühle im vorangegangenen Kapitel beschrieben. Einschließlich des Abstechers nach Harzgerode dauert die nachmittägliche Dampfzugfahrt von Gernrode bis Hasselfelde 3 Stunden und 15 Minuten.

Die Heißdampflok 99 6101 und ihre Nassdampf-Schwester 99 6102 mit einen Fotogüterzug bei Elend (1999). Foto: D. Lindenblatt

Vielfalt im Schmalspurparadies

Die HSB setzt auf touristisch attraktive Dampfzugförderung, für die Lokomotiven mehrerer Bauarten zur Verfügung stehen. Eine Anzahl von Personenzügen wird aber auch mit Dieseltriebwagen gefahren, die zum Teil erst vor wenigen Jahren in Dienst gestellt wurden. Diesellok kommen nur selten zum Einsatz.

Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) nahm den Betrieb im Selketal einst mit dreiachsigen Dampfloks (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 man sich nach dem Zweiten Weltkrieg – nach Abgabe der GHE-Fahrzeuge als Reparationsleistungen an die Sowjetunion – zunächst mit nur bedingt streckentauglichen B-Kupplern der früheren NWE und 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 Vollverdieselung obsolet.

Die seit 1. Februar 1993 auf der Harzquer-, Brocken- und Selketalbahn Regie führende Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) setzt weiter auf die touristisch attraktive Dampfzugförderung. Dennoch erwarb die Gesellschaft gebrauchte und neue Triebwagen. Mit ihnen bietet sie auf dem Streckenabschnitt Nordhausen – Ilfeld modernen Schienenpersonennahverkehr an. Darüber hinaus dieseln Triebwagen auf der gesamten Harzquer- und Selketalbahn, weil sich der alleinige Einsatz von Dampfzügen wegen des zeitweise geringen Fahrgastaufkommens hier nicht rechnet.

Die komplette Fahrzeughistorie der Privatbahn- und Reichsbahnzeit muss der Fachliteratur vorbehalten bleiben. Im Folgenden werden nur Lokomotiven und Triebwagen vorgestellt, die bei den Harzer Schmalspurbahnen auch heute noch vorhanden sind. Außerdem wird auf besondere Wagen und Spezialfahrzeuge hingewiesen.

Dampflokomotiven

Die HSB hat von der Deutschen Reichsbahn insgesamt 25 Dampfloks übernommen, die sie noch heute besitzt. 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 Fristablaufs außer Betrieb, d.h. von der Ausbesse-

Typenvielfalt im Bahnhof Gernrode: Die 99 7237 fährt mit Personenzug aus, auf dem Nebengleis 99 6102 und eine 199.8 (Oktober 1991). FOTO: TH. SCHWADE

rung zurückgestellt (z-gestellt). Den „Babelsberger Neubauloks" obliegt 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 werden vor allem die noch von der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn stammende „Mallet" 99 5906 und die 99 6001 planmäßig eingesetzt. Für Sonderfahrten hält die HSB die Mallet-Loks 99 5901 und 99 5902 vor (die baugleiche 99 5903 ist abgestellt). Des weiteren steht für Sonderfahrten der von der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V. betreute C-Kuppler 99 6101 zur Verfügung. Regulär sind sieben oder acht Dampflokomotiven beschäftigt: Eine bedient täglich 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 fünf oder sechs Maschinen den Zugverkehr zum Brocken.

Nachstehend die Dampflokomotiven der HSB im Kurzporträt:

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 reihte 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 zur 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, die abgestellte 99 5903 (ex NWE 13) ist in der 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 noch planmäßig eingesetzte Mallet-Lokomotive der HSB.

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 Kriegsbeginn lieferte Krupp 1939 noch eine dieser Typisierung entsprechende 1'C1'-Heißdampflokomotive aus. Bei der NWE erhielt die bullige Maschine die Betriebsnummer 21, bei der DR 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 (1991 bis 1994) fährt sie wieder im „Reichsbahn-Outfit" durch das Selketal.

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 Heerestechnische 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-Wernigeroder Eisenbahn. Die DR verwendete die als 99 6101 und 6102 übernommenen C-Kuppler vor allem für die Beförderung von Rollbockzügen im Wernigeroder Stadtgebiet. Die HSB hat sie als Leihgabe Vereinen überlassen: Die IG Harzer Schmalspurbahnen e.V. (IG HSB) pflegt in Wernigerode die 99 6101 („Pfiffi"), der Freundeskreis Selketalbahn e.V. (FKS) betreut die 99 6102 („Fiffi").

Seit 1966 im Harz eingesetzt: 99 (7)222 von 1930. Foto: Th. Kunsch

99 0246 (99 7246 mit Ölhauptfeuerung) im Jahr 1982. Foto: W. Clössner

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 Thumkuhlental 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.

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 99^{23-24} 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 99 6001 wurde 1939 geliefert und ist 50 km/h schnell.

Die HSB entschied, dass zehn Exemplare langfristig für den Plandienst verfügbar bleiben sollen. Um zunehmenden Problemen bei der Unterhaltung zu begegnen, beschloss 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 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 99 7231, 7233, 7238, 7242, 7244 und 7246 sind seit langer Zeit abgestellt.

Dieseltriebwagen

Die Deutsche Reichsbahn übergab der HSB lediglich zwei aus der Vorkriegszeit stammende Triebwagen, wovon nur der ehemalige „GHE T 1" einsatzfähig war. Heute steht auch der ehemalige „NWE T 3" wieder für Sonderfahrten zur Verfügung. Buchmäßig werden die beiden mit dem ursprünglichen Farbkleid versehenen Fahrzeuge als 187 001 und 187 025 bezeichnet. Für den Plandienst kaufte die HSB 1995 drei Triebwagen von der Inselbahn Langeoog (187 011 bis 013). Im Jahr 1996 erhielt 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 wird ein Triebwagen von Gernrode aus im Selketal und nach Quedlinburg eingesetzt. Zwei von Nordhausen aus gefahrene Plantage enthalten Leistungen nach Ilfeld, Eisfelder Talmühle, Hasselfelde und Alexisbad. Ein weiterer Triebwagen befährt von Wernigerode aus die Harzquerbahn.

Im Vorortverkehr Nordhausen – Ilfeld dominieren seit 1. Mai 2004 Niederflurstraßenbahnen mit Diesel-Hybridantrieb, die jedoch den Stadtwerken Nordhausen gehören. In den folgenden Kurzporträts werden nur die HSB-Triebwagen vorgestellt.

187 001

Baujahr	1933
Achsfolge	A 1
Länge über Puffer	8600 mm

Der „Langeooger“ 187 012 wurde 1955 von Fuchs gebaut. Foto: O. Sydow

Von Talbot stammen die „Langeooger“ 187 011 und 013 (Foto).

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 dieselelektrischen 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 ließ ihn bis 1995 bei der MaLoWa in Benndorf hauptuntersuchen und für Sonderfahrten äußerlich als „NWE T 3“ gestalten.

	187 011 / 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	2x 145 PS (2x 107 kW)	2x 210 PS (2x 155 kW)
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	60 km/h

Um die Zeit bis zur Einsatzreife eines Neubaufahrzeugs zu überbrücken, sah sich die HSB nach gebrauchten Meterspur-Triebwagen um. Fündig wurde 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 Kreis Altenaer Eisenbahn gelieferte dieselmechanische Triebwagen mit nur einer angetriebenen Achse pro Drehgestell. Die HSB benötigte die so genannten „Langeooger“ zunächst auch für den Vorortverkehr Nordhausen – Ilfeld. Ihr hauptsächliches Einsatzgebiet ist nach wie vor die Selketalbahn.

Das historische Fahrzeug 187 001 (T 1) von 1933. Foto: K. Koschinski (3)

Schlepptriebwagen 187 025 (NWE T 3) im April 1974. Foto: N. Stein

199 301 – Typ V 30C – mit Güterzug bei Niedersachswerfen (1990). Foto: J. Högemann

199 006 – Typ V 10C – im April 1999 in Nordhausen Nord.

Halberstadter Serienfahrzeug 187 016, gebaut 1999. Foto: D. Lindenblatt

199 874 mit hochklappbaren Normalspurpuffern (Juli 1998). Foto: HSB

	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)
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	50 km/h

Als für die Schmalspurbahnen der ehemaligen DR die zumindest teilweise Umstellung auf Dieseltriebwagen zur Debatte stand, entwickelte das DB-Werk Wittenberge einen von den Abmessungen her für die Spurweiten 1000 mm, 900 mm und 750 mm geeigneten 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 der HSB als 187 015 eingereihten „SmVT 2000" verlief erfolgreich, doch der Auftrag für vier Serienexemplare ging (politisch motiviert) an das in Sachsen-Anhalt gelegene DB-Werk Fahrzeugbau Halberstadt. Die 1999 gelieferten 187 016 bis 019 unterscheiden sich vom Prototyp signifikant durch die stärker abgeschrägten Vorbauten und die durchweg zu öffnenden Seitenfenster. Außerdem kehrte die HSB vom „Erdbeerrot" zum traditionellen Rot-Elfenbein zurück. Der entsprechend umlackierte 187 015 ist mittlerweile abgestellt. Die vier Neubautriebwagen verkehren vor allem in den schon erwähnten Umläufen der Einsatzstelle Nordhausen, bedienen aber auch den Abschnitt Wernigerode – Eisfelder Talmühle.

Diesellokomotiven

Von der DR gelangten insgesamt 16 Diesellokomotiven zur HSB:

- 199 005 und 006 (Typ V 10C, 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 30C, 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 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

199 011 (umgespurte Kö II), April 1999.

aus der Baureihe 110 entstandenen Baureihe 199.8 wurden von der HSB an die Firma Adtranz abgegeben, teils wieder auf Normalspur umgebaut und an Privatbahnen verkauft. Die HSB hat nur sechs 199.8 behalten, wovon die 199 871, 199 877 und 892 z-gestellt sind. Die bei Adtranz in Kassel modernisierten, funkfernsteuerbaren 199 872 und 874 besitzen hydraulisch hochklappbare Normalspurpuffer 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 auf einen Blick

Stand April 2017

Dampflokomotiven gesamt	**25**	**Dieseltriebwagen gesamt**	**10**
davon betriebsfähig	14	davon betriebsfähig	7
in Ausbesserung	3	in Ausbesserung	1
abgestellt („z“ oder „w“)	8	abgestellt („z“ oder „w“)	2
Diesellokomotiven gesamt	**12**	*Anmerkung:*	
davon betriebsfähig	4	*z = von der Ausbesserung zurückgestellt; w = Warten auf Ausbesserung.*	
abgestellt („z“)	8		

Einzelübersicht

Dampflokomotiven

Mallet-Loks	99 5901, 5902 betriebsfähig (Sonderzug-Res. Wernigerode)
	99 5906 Ausbesserung im Werk Meiningen
	99 5903 z-gestellt
1’C1’-Einheitslok	99 6001 betriebsfähig
C-Kuppler	99 6101 Warten auf Hauptuntersuchung
	99 6102 Herrichtung als rollfähige Lok bei MaLoWa Benndorf
1’E1’-Einheitslok	99 7222 betriebsfähig
1’E1’-Neubauloks	99 7232, 7235, 7236, 7237, 7239, 7240, 7241, 7243, 7245, 7247 betriebsfähig
	99 7231, 7233, 7238, 7242, 7244, 7246 z-gestellt
	99 7234 Ausbesserung im Werk Meiningen

Triebwagen

„GHE T 1“	187 001 betriebsfähig (Sonderzug-Reserve Gernrode)
„NWE T 3“	187 025 Wernigerode, Warten auf Hauptuntersuchung
„Langeooger VT“	187 011, 013 betriebsfähig
	187 012 Aufarbeitung bei FWM Hennigsdorf
Neubautriebwagen	187 016, 017, 018, 019 betriebsfähig
	187 015 z-gestellt

Diesellokomotiven

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

Die 99 6101wurde 1914 von Henschel gebaut und gelangte 1917 nur NWE.

GANZ OBEN: **99 6101 rangiert in Gernrode (1977).** FOTOS: J. NELKENBRECHER (2)

Der vom DB-Werk Wittenberge entwickelte Prototyp 187 015 in „Erdbeerrot“ (Nordhausen Nord, 1997). FOTOS: TH. KUNSCH (3)

Die HSB besitzt zwei offene Aussichtswagen („Schienencabrios“).

Der von der NWE stammende Schneepflugwagen im Jahr 1978.

Alter Harzquerbahn-Feuerlöschzug: Gerätewagen und Wasservorrat.

„Caféwagen“ 900-493 in Drei Annen Hohne (1997). Fotos: J. Hörstel (2)

Kesselwagen für den Feuerlöschzug (1978). Fotos: N. Stein (3)

Wagen und Spezialfahrzeuge

Die HSB übernahm von der DR über 70 Reisezugwagen. Viele stammen von der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, doch nach mehreren Rekonstruktions- bzw. 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 ließ die HSB zahlreiche Wagen nochmals modernisieren.

Fast alle Personenwagen tragen den ab 1974 eingeführten bordeauxrot/elfenbeinfarbigen Anstrich. Nur die fünf Fahrzeuge des 1974 von der DR zusammengestellten Traditionszugs sowie einige von der HSB historisierend gestaltete „Oldtimerwagen“ sind grün lackiert. Zum Traditionszug gehört bemerkenswerterweise auch ein 1945 auf dem Netz der NWE verbliebener Wagen der Südharz-Eisenbahn. 1996 ließ die HSB zwei Einheitspersonenwagen aus Sachsen zu „Caféwagen“ umgestalten (davon ist einer inzwischen zum Normalwagen zurückgebaut). Zwei offene Güterwagen wurden zu offenen Aussichtswagen umgebaut: Einer kommt bei Sonderfahrten sowie in ausgewählten Planzügen als „Schienencabrio“ zum Einsatz (siehe HSB-Fahrplan), 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, beschaffte die HSB im Jahr 1998 insgesamt 30 Rollböcke des Schweizer Herstellers Vevey. Diese druckluftgebremsten Fahrzeuge verfügen über eine automatische Hydraulik zum Auf- und Abbocken der regelspurigen Güterwaggons, sie eignen sich auch für den Transport von Drehgestellwagen. Bisher beschränkt sich der Einsatz der Rollböcke nach „System Vevey“ im Wesentlichen auf die Schotterabfuhr vom Hartsteinwerk Unterberg.

Zu den Bahndienstfahrzeugen zählen neben mehreren Hilfszuggerätewagen u. a. noch vier Schneepflüge und die 1980 von der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommene Schneeschleuder „LSF 071“. Die mit einem Dieselmotor ausgestattete Schneeschleuder (übrigens die einzige auf ostdeutschen Schmalspurbahnen) kommt vor allem auf der Brockenstrecke zum Einsatz. In der Regel setzt sich der Räumzug aus der an der Spitze laufenden Schneeschleuder, einem Schneepflug zur Profilaufweitung und einer schiebenden Diesellok der Baureihe 199.8 zusammen. Ganz zum Schluss seien noch zwei normalspurige Kesselwagen erwähnt, die in Drei Annen Hohne und auf dem Brocken als Löschwasserreserve dienen. Von den einst in Wernigerode und Gernrode stationierten „Feuerlöschzügen“ existieren nur noch einzelne museal erhaltene Wagen.

HSB-Rollböcke nach „System Vevey“.
Foto: D. Höltge

Nostalgie und Innovation

Kontraste prägen den Betrieb der HSB: Alte Dampfrösser befördern unermüdlich Ausflügler auf den Brocken, moderne Straßenbahnen mit Diesel-Hybridantrieb sorgen zwischen Ilfeld und Nordhausen für attraktiven Nahverkehr. Zwei elektronische Stellwerke neuester Bauart sichern den vielfältigen Zugbetrieb. Und 2006 wurde sogar das Streckennetz erweitert.

Seit Mai 2004 fahren „Combino Duos" der Stadtwerke Nordhausen auf der HSB-Strecke bis Ilfeld Neanderklinik. FOTO: D. LINDENBLATT

Obwohl seit 1972 in ihrer Gesamtheit als technisches Denkmal eingestuft, drohte den Schmalspurbahnen im Harz nach dem Ende der DDR ein Kahlschlag. Ein 1990 erarbeitetes rein marktwirtschaftlich orientiertes Betriebskonzept sah den Einsatz von Dieseltriebwagen und die weitgehende Beschränkung des Verkehrs auf die Relation Wernigerode – Brocken vor. Dieses Konzept stieß jedoch bei den Ländern Sachsen-Anhalt und Thüringen, den Landkreisen Wernigerode, Nordhausen und Quedlinburg sowie den Anliegergemeinden auf Ablehnung. Ende Januar 1991 bekräftigten Vertreter der Reichsbahn-Hauptverwaltung und des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums von Sachsen-Anhalt das Ziel, das komplette Netz zu erhalten.

Einen auch von der Deutschen Reichsbahn anerkannten Weg in die Zukunft wies das von der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V. vorgelegte Verkehrskonzept „Harz 2000". Freilich sah sich die DR außerstande, Investitionen zu finanzieren und die Betriebsverluste weiter zu decken. Deshalb bildeten die genannten Landkreise, die an den Strecken liegenden Kommunen, die Gemeinde Tanne, die Stadt Quedlinburg und die Kurbetriebsgesellschaft Braunlage im März 1991 die „Kommunale Gründungsgesellschaft zur Erhaltung der Harzer Schmalspurbahnen". Daraus ging die am 19. November 1991 gegründete Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) hervor. Das Land Sachsen-Anhalt trat die ihm 1992 von der DR rückübertragenen Betriebsrechte an diese Gesellschaft ab. Am 1. Februar 1993 übernahm die HSB die Harzquer-, Selketal- und Brockenbahn in regionaler Trägerschaft. Damit wurde sie in den neuen Bundesländern zur ersten Nichtbundeseigenen Eisenbahn mit regelmäßigem Reise- und Güterverkehr. Im Mai 1994 unterzeichnete Länderverträge zwischen Sachsen-Anhalt und dem Freistaat Thüringen sowie der HSB sichern den Erhalt der Schmalspurbahnen im Harz als technisches Denkmal und Touristenattraktion, aber auch als Nahverkehrsmittel und für den Güterverkehr.

Mit von der Inselbahn Langeoog erworbenen Triebwagen und dem vom DB-Werk Wittenberge gelieferten Neubautriebwagen (Prototyp „SmVT 2000") führte die HSB im Jahr 1996 zusätzliche Zugpaare auf dem Abschnitt Nordhausen Nord – Ilfeld ein. Am 1. Januar 1997 übernahm sie hier gemäß einem mit dem Freistaat Thüringen geschlossenen Vertrag den Schüler- und Berufsverkehr. 1996/97 wurde der Triebwagen-Einsatz über Eisfelder Talmühle und Stiege auf die Selketalbahn ausgedehnt. Mit der Erprobung moderner Rollböcke der Bauart Vevey unterstrich die HSB 1998 ihre Absicht, den Güterverkehr wieder zu beleben. Die neuen Fahrzeuge ermöglichen auch den Transport vierachsiger Normalspurgüterwagen auf dem Meterspurnetz. Im Dezember 1998 ging das neue Rollbocksystem für den Schottertransport von den Hartsteinwerken Unterberg offiziell in Betrieb.

Vom März bis Oktober 1999 währten die Feiern anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn". Die Festveranstaltungen zogen zehntausende Besucher an. Zu den Höhepunkten zählten Sonderfahrten mit allen noch betriebsfähigen Dampflokomotiven der ehemaligen NWE auf dem Gesamtnetz und Gastspiele von Loks anderer Meterspurbahnen. Auf einer Fahrzeugschau präsentierte die HSB aber auch erstmals die vier im Jubiläumsjahr vom DB-Werk Halberstadt gelieferten Neubautriebwagen, an deren Finanzierung sich die Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen beteiligten.

Am 25. April 2000 vollzog das Unternehmen einen entscheidenden Schritt zur Einführung moderner Sicherungstechnik. In Wernigerode ging das neue elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb, das zunächst Signale, Weichen und Bahnübergangs-Sicherungsanlagen im Bereich Wernigerode – Wernigerode Westerntor steuerte. In zwei weiteren Bauabschnitten wurde 2001/2002 die Strecke bis

Das elektronische Stellwerk für die Strecke Wernigerode – Brocken ...

... wo am 19.11.2004 mehrere Bäume unter der Schneelast umknickten (Zug 8931).

zum Brocken an das ESTW Wernigerode angeschlossen. Schließlich folgte am 22. April 2004 auch die Inbetriebnahme des für den Bereich Nordhausen Nord – Ilfeld zuständigen ESTW Niedersachswerfen Ost.

Der auf der letztgenannten Teilstrecke angebotene moderne Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) entwickelte sich äußerst erfreulich, das Fahrgastaufkommen stieg Jahr für Jahr an. Bereits Anfang 1997 hatte die HSB hier die neuen Haltepunkte Niedersachswerfen Herkules-Markt, Niedersachswerfen Ilfelder Straße und Ilfeld Schreiberwiese eröffnet. Im Stadtgebiet von Nordhausen kamen am 10. Juni 2001 die Haltepunkte Hesseröder Straße und Ricarda-Huch-Straße hinzu. Mit der am 27. April 2002 eröffneten Gleisverbindung zur Nordhäuser Straßenbahn wurde auf dem Bahnhofsplatz eine bequeme Umsteigemöglichkeit zwischen HSB-Triebwagen und Tram geschaffen. Seit 1. Mai 2004 verkehren Zweisystem-Stadtbahnwagen (Combino Duo) der Stadtwerke Nordhausen planmäßig durchgehend zwischen Nordhausen Krankenhaus und Ilfeld Neanderklinik.

Durch die Einführung des Stadtbahnbetriebs, aber auch wegen der Landesgartenschau in Nordhausen stieg die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV auf der HSB-Teilstrecke nach Ilfeld im Jahr 2004 um 22 000 auf 199 000 an. Das weitaus höchste Fahrgastaufkommen verzeichnete die HSB 2004 indes erneut auf der nur von Dampfzügen bedienten Brockenstrecke: Hier waren 690 000 der insgesamt ca. 1,1 Millionen Reisenden auf den Harzer Schmalspurbahnen unterwegs.

Mit Umsatzerlösen von 8,7 Millionen Euro erzielte die HSB 2004 nach dem vom Supersommer begünstigten Rekordjahr 2003 (9 Millionen Euro Umsatz und 1,124 Millionen Fahrgäste) das zweitbeste Resultat in ihrer Geschichte.

Um künftig noch mehr Touristen und Einheimische in die kleinen Züge zu locken, wird kräftig investiert. So geht die Renovierung historischer Bahnhofsgebäude weiter. Nachdem 2004 im Bahnhof Brocken der Bahnsteig am Gleis 3 saniert wurde, ließ die HSB einen Teil des Empfangsgebäudes zu einer kundenfreundlichen Fahrkartenverkaufsstelle umbauen. Als wichtige Großinvestitionen sind der 2005 erfolgte Bau einer neuen Wagenhalle mit Waschanlage im Bereich der demontierten Spurwechselanlagen des Bahnhofs Wernigerode und der für 2018 geplante Bau einer neuen Dampflokwerkstatt zu nennen. Spektakulär war die Verlängerung der Selketalbahn von Gernrode nach Quedlinburg. Seit Juni 2006 fahren Schmalspurzüge bis in die „Weltkulturerbestadt“.

Die Erfolgsgeschichte der HSB ist und bleibt untrennbar mit dem Dampfbetrieb verknüpft. Deshalb gönnt sie ihren wichtigsten mit Steinkohle befeuerten Zugpferden eine Verjüngungskur: Als erste „Brockenlok“ erhielt die 99 7232 einen komplett neuen, gegenüber dem Originalrahmen in der Festigkeit verbesserten Blechrahmen und neue Zylinder. Derart aufgefrischt, ist die Maschine seit 25. August 2004 wieder im Dienst. Auf gleiche Weise wurden bis zum Jahr 2012 neun Schwesterloks für die Zukunft fit gemacht.

Zum Erfolgsrezept gehören neben der Quintessenz „Dampf“ noch etliche Zutaten. So bietet die HSB u.a. speziell auf die Wünsche von Eisenbahnfreunden abgestimmte Sonderzüge mit Fotohalten an. Feriengästen offeriert sie mehrtägige Arrangements mit Hotelübernachtung, Dampfzugfahrten und dem Besuch von Sehenswürdigkeiten. Traditions- und bestimmte Planzüge führen einen offenen Aussichtswagen mit. Historische Dampfzüge und Triebwagen können gechartert werden. Auch Führerstandsmitfahrten, Ehrenlokführerkurse und Besichtigungen des Bahnbetriebswerks Wernigerode Westerntor sind im Angebot.

Informationen über die vielfältigen Angebote der HSB sind dem „Reisehandbuch“ und dem Jahresüberblick der Sonderfahrten zu entnehmen, erhältlich bei der Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode (Telefon: 03943/558-0, Fax: 03943/558-148, Internet: www.hsb-wr.de). Über den Erhalt historischer Fahrzeuge und vieles andere mehr informieren die Webseiten der IG Harzer Schmalspurbahnen e.V. (www.ig-hsb.de) und des Freundeskreises Selketalbahn e.V. (www.selketalbahn.de).

Signalisierter Zugleitbetrieb

Im Jahr 1980 wurde auf der Harzquer- und Brockenbahn der Zugfunk eingeführt, 1984 auch auf der Selketalbahn. Dieser ermöglichte es, den Betrieb nach den Vorschriften des „Vereinfachten Nebenbahndienstes“ auf der Basis von über Funk abgegebenen Zuglaufmeldungen abzuwickeln. Entsprechend der Einteilung des Streckennetzes in drei Zugleitbereiche gab es ab 1984 drei Funkkanäle, über die jeweils ein Zugleiter den gesamten Zugverkehr regelte. Die Triebfahrzeugführer verständigten sich mit den in Nordhausen, Wernigerode und Alexisbad platzierten Zugleitern per Funk über alle fahrdienstlich relevanten Meldungen. Als für die Sicherheit des Betriebs entscheidende Arbeitsunterlage führten die Zugleiter über alle Zugfahrten ein Belegblatt.
Bei Übernahme des Betriebs durch die HSB im Februar 1993 gab es zusätzlich noch in den Bahnhöfen Nordhausen Nord, Benneckenstein, Schierke und Wernigerode mechanische und in

99 5901 und 5902 bespannten am 4. März 2006 den Eröffnungszug Gernrode – Quedlinburg (in Gernrode). FOTOS: J. HÖRSTEL (3)

Wernigerode Westerntor elektromechanische Sicherungstechnik. Die meisten Bahnübergänge waren nur durch Andreaskreuze gesichert, wenige außerdem mit Schranken oder Lichtzeichenanlagen.

Der Frontalzusammenstoß zweier Züge am 21. August 1994 in der Nähe des Betriebsbahnhofs Drängetal löste eine Debatte um die Sicherheit des Zugleitbetriebs aus. Die HSB wies „Spekulationen hinsichtlich fehlender Sicherheit“ umgehend zurück. Wegen der dichten Zugfolge zwischen Wernigerode und Drei Annen Hohne sowie auf der Brockenstrecke begann sie aber 1994/95 mit Planungen zur technischen Absicherung des Zugleitbetriebs. Schließlich entschied sich die HSB, für die Strecke Wernigerode – Brocken ein elektronisches Stellwerk (ESTW) zu errichten, das den Zugverkehr mit Hilfe modernster Computertechnik steuert und überwacht.

Im ersten Bauabschnitt wurden zunächst die Bahnhöfe Wernigerode und Wernigerode Westerntor betrieblich zum „neuen“ Bahnhof Wernigerode Westerntor zusammengefasst und am 25. April 2000 an das ESTW Wernigerode angeschlossen. Der am 9. September 2001 angeschlossene zweite Abschnitt umfasste den Bereich bis Drängetal. Am 8. Mai 2002 nahm die HSB auch auf der Strecke bis zum Brocken den „Signalisierten Zugleitbetrieb“ auf. Alle Bahnhöfe und Blockstellen haben Lichtsignale erhalten. Anstelle der früheren Trapez- und H-Tafeln stehen jetzt als Kombinationssignale (Ks) ausgeführte Hauptsignale. Die Einfahrsignale und spezielle Überwachungssignale zeigen dem Triebfahrzeugführer auch die ordnungsgemäße Grundstellung der Rückfallweichen an (d. h. sie signalisieren, dass die Weichen nach dem „Aufschneiden“ von der stumpfen Seite her wieder in ihre Ausgangslage zurückgefallen sind). Elektrisch angetriebene Weichen werden vom ESTW aus ferngestellt und Bahnübergangs-Sicherungsanlagen ferngesteuert. Zur Erhöhung der Sicherheit prüfen in den Hauptgleisen installierte Achszähler das Freisein der Gleise.

Ein kleineres, in Niedersachswerfen Ost errichtetes ESTW steuert seit 22. April 2004 den Zugverkehr zwischen Nordhausen Nord und Ilfeld Neanderklinik. Im Bahnhof Nordhausen Nord selbst bleibt die herkömmliche Sicherungstechnik samt der Formsignale erhalten. Die Bedienplätze der ESTW befinden sich bei den Zugleitern in Wernigerode und Nordhausen Nord. Für die bisher von Alexisbad aus überwachte Selketalbahn ist seit 1. November 2004 der Zugleiter in Nordhausen Nord zuständig. Auf nicht ESTW-gesteuerten Abschnitten wird weiterhin der Zugleitbetrieb mittels Führung eines Belegblatts angewandt.

Auf nach Quedlinburg

Wegen des geringen Fahrgastaufkommens bestellte das Land Sachsen-Anhalt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 die Zugleistungen auf der Normalspurstrecke Quedlinburg – Frose ab, nur der Abschnitt Quedlinburg – Gernrode blieb noch bis zum 31. Januar 2004 in Betrieb. Doch die Signale zeigten bereits „Grün“ für einen Neuanfang: die Verlängerung der Selketalbahn auf der bisherigen Regelspurtrasse von Gernrode bis in die von der Unesco zum Weltkulturerbe erklärte Stadt Quedlinburg. Angesichts der touristischen Bedeutung – insbesondere des Attraktivitätszuwachses für die Selketalbahn – erklärte sich das Land bereit, die Kosten des Projekts in Höhe von knapp sechs Millionen Euro zu tragen.

Der offizielle Baustart war am 18. April 2005, die Baumaßnahmen begannen im HSB-Bahnhof Gernrode. Sie beinhalteten die Ausfädelung der Strecke Richtung Quedlinburg vom Ende des Hausbahnsteigs am Empfangsgebäude, den dazu erforderlichen Umbau von Weichenstraßen, den Einbau von Rückfallweichen und die Herstellung eines zweiten einseitigen Bahnsteigs für Zugkreuzungen. Das ca. 8,5 km lange regelspurige Streckengleis nach Quedlinburg musste komplett abgebaut werden, da sich die bisherigen Betonschwellen nicht nutzen ließen. Das Meterspurgleis wurde dann auf dem vorhandenen Unterbau verlegt. Der bisherige Kreuzungsbahnhof Bad Suderode wurde in einen Haltepunkt umgewandelt, der Haltepunkt Quedlinburg-Quarmbeck blieb bestehen. Der Schmalspurteil des Bahnhofs Quedlinburg erhielt drei Gleise und drei Weichen (ein Bahnsteiggleis, ein Umfahrungsgleis und ein Abstellgleis), zudem ließ die HSB einen Wasserkran für Dampflokomotiven errichten.

Am 4. März 2006 fuhren erstmals zwei Sonderzüge auf 1000-mm-Spur von Gernrode nach Quedlinburg. Seit Juni 2006 verkehren sowohl Dampfzüge als auch Triebwagen der HSB planmäßig bis in die Weltkulturerbestadt. Das Streckennetz der Harzer Schmalspurbahnen umfasst nun rund 140 Kilometer.

Das Nordhäuser Modell

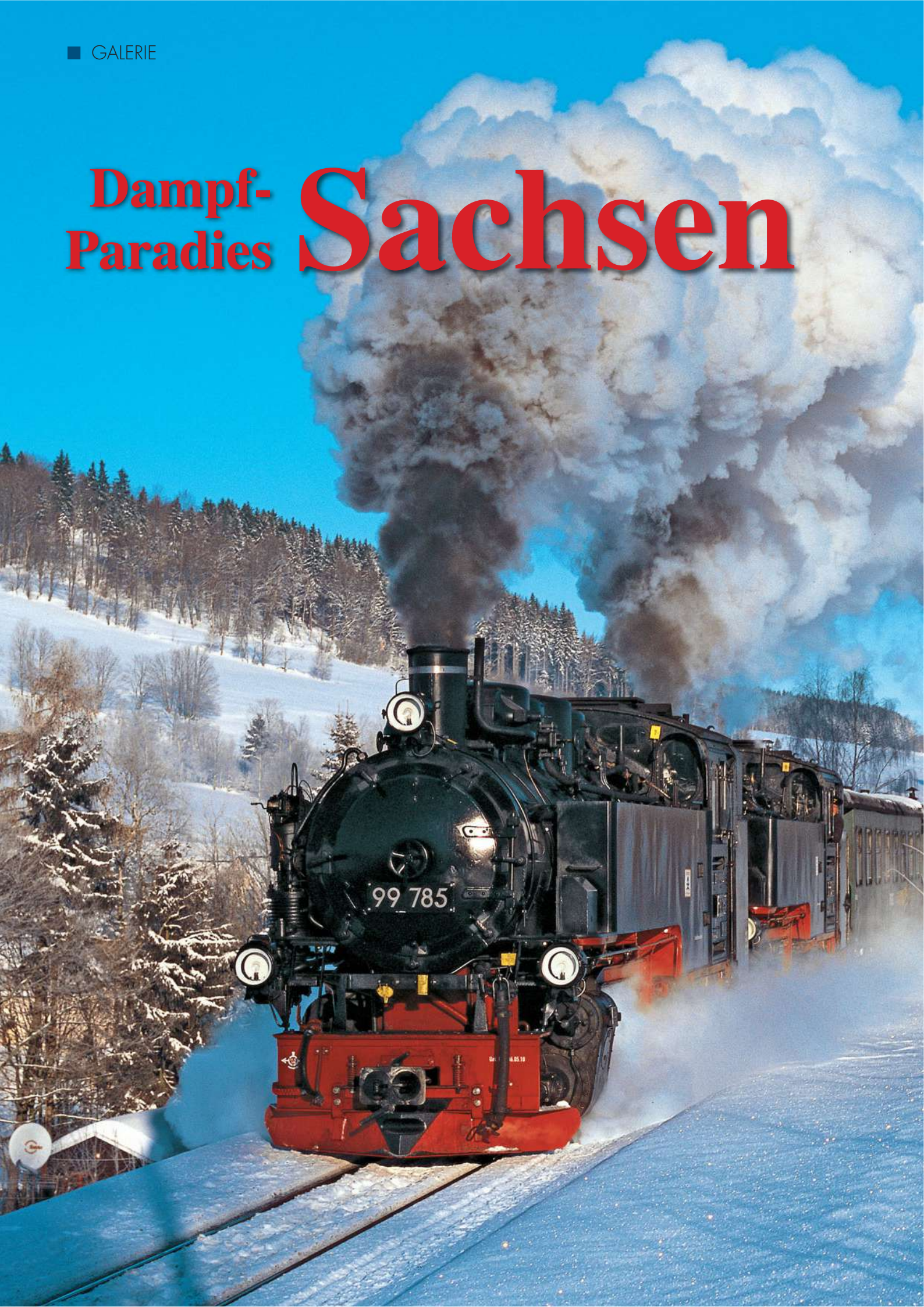
Den Wunsch nach einer Verknüpfung der Harzquerbahn mit der ebenfalls meterspurigen Nordhäuser Straßenbahn gab es seit langem. 1999 bekundeten die HSB und die Stadtwerke Nordhausen ihre feste Absicht, diesen Wunsch zu erfüllen. Zur Debatte stand, entweder mit HSB-Triebwagen in die Innenstadt von Nordhausen 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. Versuchsweise rüstete das Nordhäuser Institut für Maschinen, Antriebe und elektronische Gerätetechnik (IMG) einen GT4-Straßenbahnwagen mit zusätzlichem dieselelektrischen Antrieb aus. Schon im Sommer 2000 fuhr dieses „Twino“ genannte Fahrzeug zu Testzwecken durch Nordhausen. Ende April 2002 rollten erstmals HSB-Dieseltriebwagen zur auf dem Bahnhofsplatz errichteten Gemeinschaftshaltestelle mit der Nordhäuser Straßenbahn. Inzwischen verfügten die Stadtwerke Nordhausen über ihre ersten neuen dreiteiligen Straßenbahnwagen des Typs „Combino“ von Siemens. Ende 2002 erteilten sie der Firma Siemens den Auftrag, drei „Combinos“ mit Diesel-Hybridantrieb und zusätzlichen Einrichtungen nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) zu liefern. An der Antriebskonzeption wirkte die Firma IMG mit.

Am 30. April 2004 fand die Premiere der weltweit ersten Niederflurtram mit Diesel-Hybridantrieb statt, die sowohl auf Straßenbahngleisen als auch auf einer schmalspurigen Eisenbahn zugelassen ist. Im Stadtgebiet von Nordhausen fährt sie mit Strom aus der Oberleitung, auf der HSB-Strecke nach Ilfeld bezieht sie den Fahrstrom für die Elektromotoren aus der im Mittelteil eingebauten Dieselgenerator-Einheit. Mit dieser speziellen Betriebsweise stellte das „Nordhäuser Modell“ eine Weltneuheit dar (beispielgebend auch für die RegioTram Kassel), mit den „Modellen“ aus Karlsruhe, Chemnitz und Zwickau gemeinsam hat es die Überwindung der Systemgrenzen zwischen Eisenbahn und Straßenbahn.

Seit 1. Mai 2004 verkehren die „Combino Duo“ genannten Wagen montags bis freitags im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt zwischen Nordhausen Krankenhaus und Ilfeld Neanderklinik. Abgesehen von der Antriebsausrüstung (mit 190 kW leistendem Achtzylinder-Dieselmotor von BMW) entsprechen die drei Diesel-Hybridfahrzeuge im Wesentlichen den übrigen an die Stadtwerke Nordhausen gelieferten „Combinos“. Für den Einsatz auf der Eisenbahnstrecke haben sie etwas breitere Radreifen, Typhon und Zugbahnfunk erhalten. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Dampf-Paradies Sachsen



Alltagsbetrieb mit Dampf

Auf vier Schmalspurbahnen in Sachsen können auch heute noch Dampfloks im Alltagsbetrieb erlebt werden: auf der Zittauer Schmalspurbahn, der Weißeritztalbahn, der Lößnitzgrundbahn und auf der Fichtelbergbahn. Letztere wies bis 1990 ein besonders hohes Fahrgastaufkommen auf. Und bei entsprechender Schnee- und Wetterlage sind die Züge hier auch heute noch so lang, dass sie mit zwei Lokomotiven bespannt werden müssen.

Foto (30. Dezember 2010):
Michael Sperl

Markanter Bahnhof

Vom Stellwerk aus hat man einen ausgezeichneten Blick auf die Bahnhofsanlagen in Bertsdorf. Zu den Höhepunkten hier zählt ganz zweifellos, wenn die Personenzüge nach Jonsdorf und Oybin gleichzeitig ausfahren und links bzw. rechts am Stellwerksturm vorbeiziehen.

Foto (30. April 2011):
Konrad Koschinski

Bertsdorf
Bertsdorf
99 731

Ab und zu mit Dieseltraktion

Natürlich reisen die Fahrgäste der Schmalspurbahnen am liebsten mit dampflokbespannten Zügen. Nur wenn kurzfristig eine Maschine ausfällt oder wenn auf dem Zittauer Netz in der Hauptsaison an Wochenenden Zusatzzüge fahren, kommen Dieselloks oder der VT 137 322, Baujahr 1938, zum Einsatz.

Foto (Jonsdorf, 2008): Michael Sperl

DR

99 1777-4

Teiche und ein Jagdschloss

Die Lößnitzgrundbahn Radebeul Ost – Radeburg führt durch das Teichgebiet um Moritzburg mit dem weit über Sachsen hinaus bekannten barocken Jagdschloss. Den Dippelsdorfer Teich überqueren die Züge auf einem 210 Meter langen Damm.

Foto (Dezember 2003):
Michael Sperl

Leben nach der Reichsbahn

Die Entwicklung der Schmalspurbahnen in Sachsen seit 1990 war sehr spannend. Die Döllnitzbahn wurde schon 1993 „privatisiert", Ende 1996 übernahm die SOEG die beiden Strecken ins Zittauer Gebirge. Erst 2004 trennte sich die DB AG von der Lößnitzgrundbahn und der Weißeritztalbahn, wo heute die SDG Regie führt.

Zur Erblast der im Westen fast stereotyp mit dem Adjektiv „marode" versehenen Deutschen Reichsbahn gehörten die Schmalspurbahnen. Insgesamt umfassten diese „Relikte von vorgestern" Ende 1989 bei der DR noch 274 km Streckenlänge, davon 95 km in Sachsen. Bauten, Gleise und Fahrzeuge waren überwiegend sanierungsbedürftig. Die DR sah sich zu größeren Investitionen aber nicht in der Lage. Obwohl seit den 1970er Jahren als technisches Denkmal oder bedeutsam für den Tourismus eingestuft, erschienen die Schmalspurbahnen in ihrem Fortbestand gefährdet. Wenn überhaupt, sollten sie in Regie der Länder oder kommunaler Gebietskörperschaften weiterbetrieben werden.

Aus Bonner Sicht war Schmalspur etwas für Nostalgiker, ohne verkehrlichen Wert und daher jedenfalls mit Bundesmitteln nicht förderungswürdig. Dabei dienten die meisten der kleinen Bahnen im Osten 1990 auch noch dem Berufs- und Schüler- sowie dem Güterverkehr. Beim Einsatz moderner Fahrzeuge und entsprechend ausgebaut, besaßen sie sehr wohl das Entwicklungspotenzial zu einem zeitgemäßen Nahverkehrsmittel. Wie sich zeigen sollte, ergänzten jedoch nur im Harz neu beschaffte Triebwagen den Fahrzeugpark. Alle anderen Bahnen mit regulärem Personenverkehr beließen es auch nach ihrer Ausgliederung aus der Deutschen Bahn AG beim (fast) reinen Dampfbetrieb. Außer den Strecken im Harz, der Güterstrecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz und der Berliner Parkeisenbahn (alle drei 1993 „privatisiert") kamen übrigens von den DR-Schmalspurbahnen des Jahres 1990 nur die Industriebahn Halle in Sachsen-Anhalt und die Reststrecke Wilischthal – Anschluss Papierfabrik in Sachsen (beide 1992 stillgelegt) nicht mehr zur DB AG.

Kurioserweise unterzog die DR trotz unklarer Perspektiven noch im Zeitraum 1991 bis 1993 Dampflokomotiven einer aufwändigen Verjüngungskur.

„Fast-Neubau" von Dampfloks

Dazu kam es aus mehreren Gründen: Mit der politischen Wende in der DDR hatte sich die geplante Ausweitung des Braunkohletagebaus Olbersdorf erledigt, damit war die Stilllegung der Zittauer Schmalspurbahn erst mal vom Tisch. Folglich konnten die Zittauer Loks nicht wie vorgesehen verschlissene Maschinen auf anderen Strecken ablösen. Die von der DR angestrebte „Privatisierung" von Strecken, respektive deren Übergabe an landeseigene oder regionale Betreibergesellschaften, ließ sich so schnell nicht durchsetzen. Nicht zuletzt sollten die Ausbesserungswerke in Görlitz und Meiningen weiter beschäftigt werden.

So fertigte das Raw Meiningen für Lokomotiven der Baureihe 99^{77-79} („VII K Neubau") 14 Kessel und Rahmen, die im Raw Görlitz zusammen mit dort bei Bedarf hergestellten weiteren Bauteilen (Wasserkästen, Kohlekästen und teils neuen Führerhäusern) eingebaut wurden. Außerdem stellte das Görlitzer Werk 1992/93 die faktisch neu entstandene 99 787 sowie fünf Loks der Baureihe 99^{73-76} („VII K Altbau") auf Ölfeuerung um. Letztere Maßnahme wurde zwar wenige Jahre später wieder rückgängig gemacht, doch ohne die teilweise Ausrüstung mit neuen Rahmen und Kesseln stünden „VII K" kaum in so großer Stückzahl bis heute im Einsatz.

Insgesamt verfügte die DR Anfang 1993 noch über 78 Schmalspurdampflokomotiven. Dieser Bestand verminderte sich 1993 im Wesentlichen um die an die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) abgegebenen Meterspurloks sowie drei sächsische IV K, die kurz vor dem Ende der DR im Dezember 1993 zur Döllnitzbahn GmbH (Oschatz – Mügeln – Kemmlitz) wechselten. Mehr als 50 Schmalspurdampfloks kamen zur Anfang 1994 gebildeten DB AG. Nach Ausgliederung der Strecken Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West („Molli") im Herbst 1995 und Putbus – Göhren („Rasender Roland") Anfang 1996 verblieben immer noch 40 Maschinen, darunter 11 z-gestellte, bei den weiterhin von der DB AG betriebenen Bahnen in Sachsen.

Unters Dach der Kommunen

Während die DB AG bereits 1994 untersuchen ließ, wie sie Immobilien, Strecken und Fahrzeuge möglichst gewinnbringend „abstoßen" könnte, erwog die Sächsische Staatsregierung, die Schmalspurbahnen durch eine landeseigene Gesellschaft zu betreiben. Im Hinblick auf die 1996 anstehende Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs favorisierte das Wirtschaftsministerium dann aber die Übernahme der Bahnen durch Landkreise und Anliegergemeinden sowie die Finanzierung des Betriebs mit ÖPNV-Mitteln aus dem „Regionalisierungstopf". Der damalige Landkreis Zittau und die Anliegergemeinden der Zittauer Schmalspurbahn gründeten vorausschauend schon im Juli 1994 die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG). Schließlich übernahm die SOEG mit dem neu

Erst im Oktober 2004 trennte sich die DB AG von der Weißeritztalbahn (Rabenauer Grund, März 2009). FOTO: M. SPERL

gebildeten Landkreis Löbau-Zittau als Hauptgesellschafter per 1. Dezember 1996 die Strecke Zittau – Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf.

Als Nächstes wurde 1998 die als Fichtelbergbahn bezeichnete Strecke Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal kommunalisiert. Der später im Erzgebirgskreis aufgegangene Landkreis Annaberg übertrug die Betriebsführung per 1. Juni 1998 der von der Busverkehr Ober- und Westerzgebirge GmbH gegründeten BVO Bahn GmbH.

Länger dauerte es bis zur Kommunalisierung auch der Lößnitzgrundbahn Radebeul Ost – Radeburg und der Weißeritztalbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf. Im September 1997 entschlossen sich der Landkreis Meißen und der damalige Weißeritzkreis, als Mitglieder des Zweckverbands Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) den Erhalt der Bahnen finanziell zu unterstützen. Daraufhin erklärte die Konzernleitung der DB AG, den Betrieb vorerst aufrechtzuerhalten, ihn jedoch mittelfristig einer Tochtergesellschaft zu übertragen. Per 1. Januar 2001 gab DB Regio die Betriebsführung an die Mitteldeutsche Bahnreinigungsgesellschaft (BRG) ab. Im Jahr 2004 trennte sich die DB AG von ihren zwei letzten Schmalspurbahnen in Sachsen. Am 11. Juni 2004 übernahm die BVO Bahn die Regie auf der Lößnitzgrundbahn, am 6. Oktober 2004 auch auf der Weißeritztalbahn. Am 9. Mai 2007 firmierte die BVO Bahn GmbH in SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft um. Wie bei der Fichtelbergbahn wurde die Infrastruktur letzten Endes von den Landkreisen erworben.

Keine Neubau-Triebwagen

Noch vor Übernahme der Dampfzugstrecken durch neue Gesellschafter gab es Planungen, auch Triebwagen einzusetzen. Die Döllnitzbahn GmbH (DBG) wollte den 1995 aufzunehmenden Personenverkehr zwischen Oschatz und Altmügeln von Anfang an mit einem Triebwagen bestreiten. Weil der dazu nach Mügeln überstellte VT 99 401 aus Ochsenhausen jedoch wegen Rahmenrissen nicht verwendbar war, kamen diesellokbespannte Züge zum Einsatz. Die DBG suchte freilich nach einer Alternative. Im März 1995 stellte das DB-Werk Wittenberge im Bahnhof Mügeln das 1:1-Modell eines Neubautriebwagens für Schmalspurbahnen vor, der mit einer angedeuteten „Schnauze“ auf den Frontpartien auch etwas nostalgisch wirken sollte. Der Bau eines funktionsfähigen Triebwagens in dieser Form unterblieb.

1996/97 stand die gemeinschaftliche Bestellung eines Schmalspurtriebwagens durch die DBG, BVO, SOEG und die DB AG zur Debatte. Aus diesem Grund entwarf die Deutsche Waggonbau AG Bautzen einen „SmVT“ für Spurweite 750 mm, dessen Design an den vom Werk Wittenberge gebauten „SmVT 2000“ für Meterspur erinnerte (als 187 015 zur HSB gelangt). DB Regio schrieb noch 1999 die Beschaffung von fünf Dieseltriebwagen für die Strecken Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf und Radebeul Ost – Radeburg aus. Letztlich entschied sich aber keine der Bahnen für einen Auftrag. Der Döllnitzbahn fehlte dafür das Geld (sie bräuchte für den Schülerverkehr wohl mehrteilige Triebwagen-Einheiten). Die touristisch orientierten Bahnen fürchteten beim teilweisen Ersatz der Dampfzüge einen Verlust an Attraktivität. Sicher könnte man mit modernen Triebwagen auch zusätzliche Fahrten anbieten, die Geschwindigkeit ließe sich aber nur nach einem Streckenausbau nennenswert steigern.

Die BVO Bahn erarbeitete ab 2002 ein Lastenheft für von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur angebotene 1’D1’ h2t-Neubaudampflokomotiven, bestimmt zum Einsatz auf der Fichtelbergbahn. Mit Leichtölfeuerung und Einmannbetrieb könnten sie wirtschaftliche Vorteile bringen. Vorerst legte man das Projekt auf Eis, zumal fast alle auf der Fichtelbergbahn eingesetzten 1’E1’-Maschinen der Baureihe 99$^{77-79}$ Anfang der 1990er Jahre neue Rahmen und Kessel erhielten. Mit den für Neubeschaffungen nötigen Millionenbeträgen lassen sich noch viele Hauptuntersuchungen an diesen Loks finanzieren.

LINKS: **Dampfloks prägen nach wie vor das Bild auf Sachsens Schmalspurbahnen.** FOTO: M. SPERL
RECHTS: **Das Vorführmodell eines Triebwagens für 750 mm Spurweite (März 1995).** FOTO: R. PREUSS
GANZ OBEN: **Bis Ende 1993 blieben die Mügelner 99 1584 und 1574 im DR-Bestand.**

Finanzierung bis 2020 sicher

Stichwort Finanzierung: Seit 1996 wird der Personenverkehr auf den fünf sächsischen Schmalspurbahnen mit Regelbetrieb von kommunalen Zweckverbänden bestellt. Im Zeitraum 1996 bis 2012 erhielten diese aus dem Landeshaushalt über 80 Millionen Euro Betriebskostenzuschüsse, verteilt auf den Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) für die Zittauer Schmalspurbahn, den Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE/VVO) für die Lößnitzgrundbahn und die Weißeritztalbahn, den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) für die Fichtelbergbahn sowie den Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) für die Döllnitzbahn. Außerdem wurden von 1996 bis 2012 fast 45 Millionen Euro Investitionszuschüsse aus Bundes- und Landesmitteln gezahlt. Der ZVNL bestellte die ÖPNV-Fahrten auf der Döllnitzbahn al-

Der starke Güterverkehr sicherte einst das Überleben der Döllnitzbahn: ein langer Zug mit auf Rollwagen verladenen Normalspur-Güterwagen im Jahr 1989 bei Mügeln. FOTOS: K. KOSCHINSKI (2)

lerdings zum Schuljahresende am 8. Juli 2011 ab. Er begründete diesen Schritt auch mit vom Freistaat Sachsen beschlossenen Mittelkürzungen. Nachdem bei einer Unterschriftenaktion mehr als 25.000 Menschen für der Erhalt des „Wilden Robert" plädierten und führende Kommunalpolitiker sich ebenfalls für die Bahn einsetzten, teilte Sachsens damaliger Wirtschafts- und Verkehrsminister Sven Morlok (FDP) Mitte Juni jedoch mit, die Finanzierung des Betriebs sei bis Ende 2012 gesichert. Danach werde die Döllnitzbahn in ein Konzept eingebunden, das die Finanzierung aller Schmalspurbahnen in Sachsen neu regelt. Die von Morlok vorgeschlagene Neuorganisation der Schmalspurbahnen zielt darauf ab, sie aus den Zweckverbänden herauszunehmen und stattdessen unter dem Dach einer von ÖPNV-Geldern unabhängigen Betriebsgesellschaft oder eines speziellen Zweckverbandes zusammenzufassen. Dazu soll ein fester Etat für den Erhalt der Bahnen als lebendige Kulturdenkmäler und einen touristisch ausgerichteten Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Neu war der Vorschlag nicht, denn bereits 2007 gab es einen Anlauf für eine gemeinsame Betriebsführung. Eine Hürde war damals die anstehende Kreisgebietsreform, da letztlich die Kreise und einige beteiligte Gemeinden als Eigentümer über die Art der Neuorganisation entscheiden müssen.

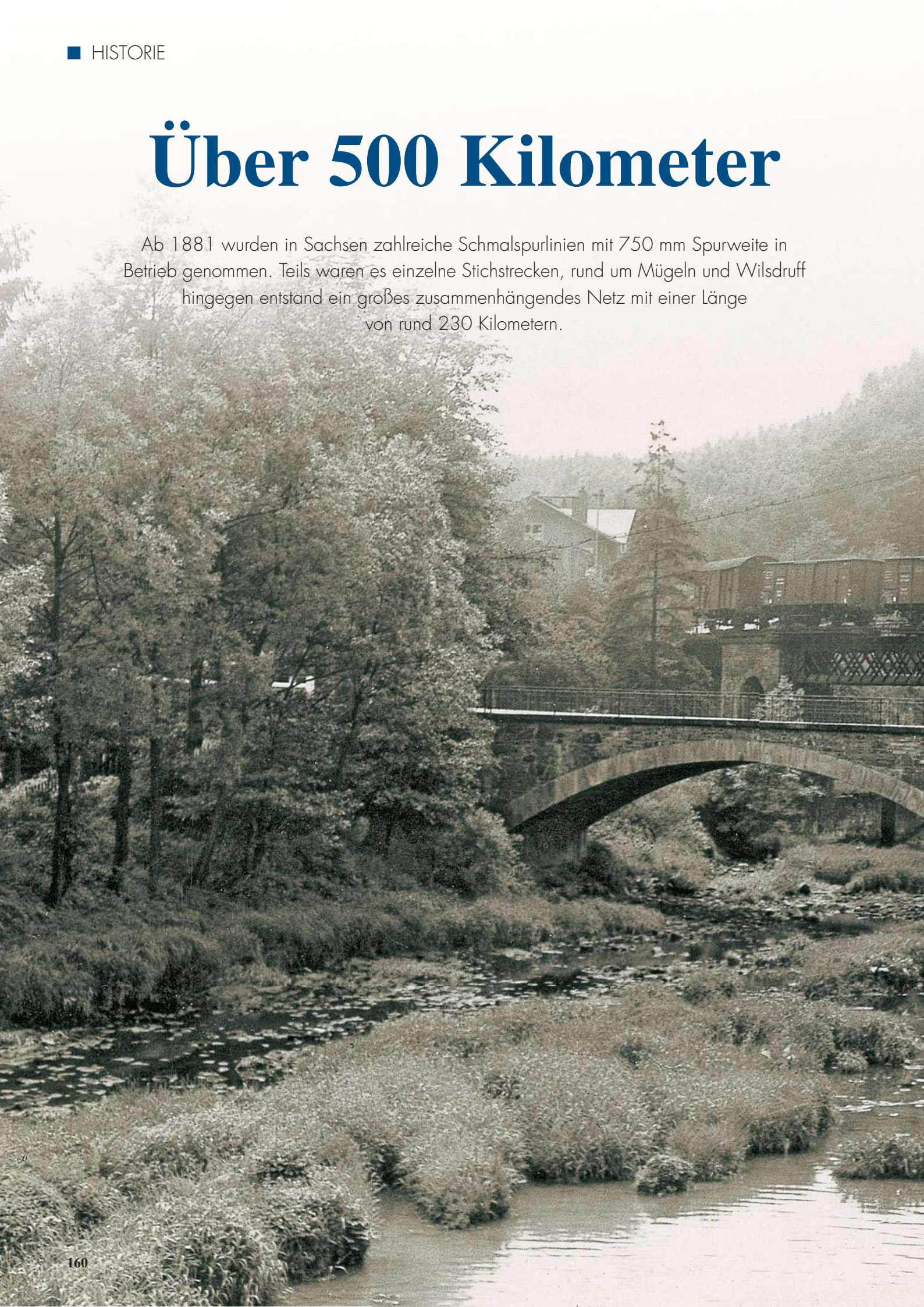
Im März 2012 ersuchte der sächsische Landtag die Staatsregierung, ein Modell für die langfristige Finanzierung der fünf Schmalspurbahnen zu entwickeln. Es soll sowohl Zuschüsse für die Instandhaltung der Netzinfrastruktur und Fahrzeugtechnik als auch für den Regelbetrieb sichern. Im Januar 2013 regelte der Freistaat die Mittelverteilung an die kommunalen Zweckverbände neu, für die Döllnitzbahn nun an einen speziell für diese Bahn als Aufgabenträger zuständigen Zweckverband. Seit 2015 erhalten die Schmalspurbahnen insgesamt statt zuletzt 8,65 Millionen pro Jahr 8,74 Millionen Euro für den laufenden Betrieb. Nach wie vor handelt es sich dabei aber um Bestellerentgelte aus sogenannten Regionalisierungsmitteln, die der Bund dem Freistaat Sachsen für den Öffentlichen Personennahverkehr zuweist.

Die Neuorganisation der Schmalspurbahnen unter dem Dach einer gemeinsamen, von ÖPNV-Geldern unabhängigen Betriebsgesellschaft ist noch immer nicht in Sicht. Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB), der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD) sowie Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke befürworten längst eine Finanzierung komplett aus Landesmitteln. Dies würde die Schmalspurbahnen aus den Verteilungskämpfen um den „ÖPNV-Topf" heraushalten. Zwar betont die Landesregierung immer wieder, die Bahnen als kulturelles Erbe und „touristisches Highlight" langfristig zu erhalten, doch finanziell abgesichert ist der Betrieb nur bis zum Ende des Jahres 2020.

Im Übrigen hat der Freistaat Sachsen die bestellten Zugkilometer für die Weißeritztalbahn trotz der am 17. Juni 2017 erfolgten Wiederaufnahme des Verkehrs bis Kurort Kipsdorf nicht aufgestockt. Das deshalb (vorerst?) auf zwei Zugpaare zwischen Freital-Hainsberg und Kipsdorf sowie ein weiteres Zugpaar im Abschnitt bis Dippoldiswalde beschränkte Regelangebot steht in krassem Missverhältnis zu den Sanierungskosten für die Strecke in Höhe von insgesamt rund 40 Millionen Euro. Mit einem neuen Betreiber- und Finanzierungsmodell soll der Fortbestand der Schmalspurbahnen über das Jahr 2020 hinaus gesichert werden. Wenn aber die Zuschüsse nicht erhöht, sondern wie schon mal angestrebt sogar zurückgefahren werden, könnte das auf einen staatlich subventionierten Museumsbetrieb nur noch in der Urlaubssaison oder an Wochenenden hinauslaufen.

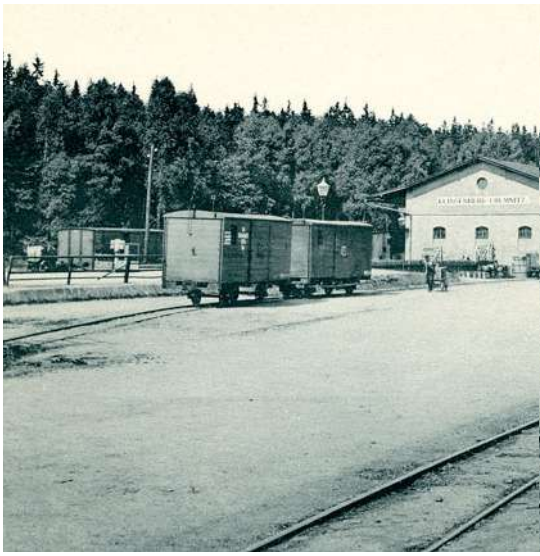
Über 500 Kilometer

Ab 1881 wurden in Sachsen zahlreiche Schmalspurlinien mit 750 mm Spurweite in Betrieb genommen. Teils waren es einzelne Stichstrecken, rund um Mügeln und Wilsdruff hingegen entstand ein großes zusammenhängendes Netz mit einer Länge von rund 230 Kilometern.



Thumer Netz 1936: 99 707 überquert mit einem Güterzug in Wilischthal die Zschopau.
Foto: C. Bellingrodt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Die kolorierte Postkarte zeigt den Bahnhof Mügeln.



Klingenberg-Colmnitz – Ausgangspunkt der Linie nach Frauenstein und 1923 an das

Die Linie von Zittau nach Oybin/Jonsdorf wurde als einzige Schmalspurbahn Sachsens privat finanziert.

Die ersten Schmalspurbahnen auf dem Gebiet des späteren Deutschen Reiches entstanden im Zeitraum von 1851 bis 1855 in Oberschlesien. Diese in einer Spurbreite von 30 preußischen Zoll, entsprechend 785 mm, ausgeführten Bahnen verbanden vor allem Steinkohlenbergwerke mit Hüttenbetrieben und schlossen diese an das regelspurige Eisenbahnnetz an. Als erste Schmalspurbahn in Deutschland für den öffentlichen Verkehr ging die ab 1862/63 hauptsächlich Eisenerz befördernde Bröltalbahn von Ruppichteroth nach Hennef mit Anschluss an die Deutz-Gießener Eisenbahn in die Annalen ein, ihre Spurbreite betrug ebenfalls 785 mm.

Die Frage, inwieweit ein schmalspuriges Netz die Hauptstrecken ergänzen könnte, wurde systematisch erstmals in Sachsen untersucht. Der Bau von Hauptbahnen war dort um 1870 weitgehend abgeschlossen, und die Strecken befanden sich schon überwiegend in Staatseigentum. Nun war der Staat sehr daran interessiert, auch abseitigen Regionen wie den Erzgebirgstälern einen Bahnanschluss zu verschaffen.

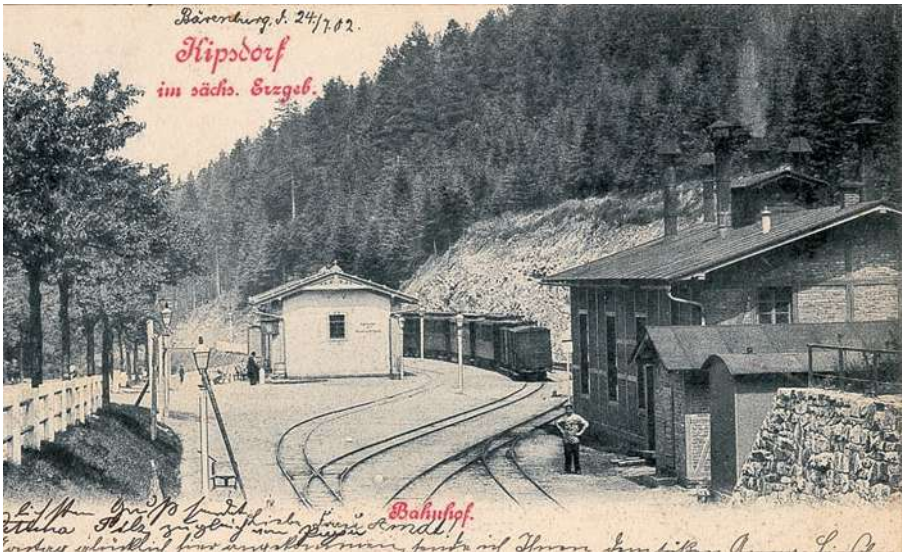
Als Geburtsurkunde der Schmalspurbahnen in Sachsen gilt das am 8. Dezember 1879 durch den Sächsischen Landtag verabschiedete Dekret Nr. 24. Es legte fest, neue Landesteile erschließende und die Hauptbahnen lediglich ergänzende Nebenlinien in schwierigem Gelände schmalspurig zu bauen. Die Spurweite sollte „einheitlich 75 cm“ betragen. Vorgesehen war zunächst der Bau der ins Erzgebirge führenden Strecken Wilkau – Kirchberg – Saupersdorf und Hainsberg – Dippoldiswalde – Schmiedeberg sowie der durchs Mittelsächsische Hügelland verlaufenden Strecke Döbeln – Mügeln – Oschatz mit einer in Mügeln abzweigenden Stichbahn nach Wermsdorf. Die außerdem vorgesehene Strecke Leipzig – Geithain wurde schließlich doch noch in Regelspur realisiert.

Billiger in Bau und Betrieb

Dem Dekret waren hitzige Debatten über das Für und Wider der Ausführung von „Sekundärbahnen“ als normal- oder schmalspurige Strecken vorausgegangen. Gegner der Schmalspurbahnen wiesen darauf hin, dass Güter zeitraubend und arbeitsintensiv umgeladen werden müssten. Befürworter argumentierten, Strecken mit geringerer Spurweite seien wegen der einfacheren Anpassung an die Topografie (stärkere Steigungen, kleinere Gleisbögen, leichtere Brückenbauwerke, insgesamt weniger Kunstbauten) billiger zu bauen, zudem auch kostengünstiger zu betreiben. In der Tat erforderten die niedrigen Fahrgeschwindigkeiten eine geringere Streckenbewachung bzw. Sicherungstechnik. So blieben Ausfahrsignale in den Bahnhöfen die große Ausnahme und anstelle von Einfahrsignalen mit beweglichen Signalbildern verwendete man oft lediglich Trapeztafeln.

In einer Landtagsdebatte vom November 1877, bei der es vor allem um die Strecke zwischen Wilkau und Kirchberg ging, erläuterte namentlich der Staatsminister für Finanzen, Freiherr von Könneritz, die Kostenvorteile gegenüber normalspurigen Strecken. Er verwies darauf, dass „nach den anderwärts gemachten Erfahrungen sich der Betrieb einer schmalspurigen Bahn um deswillen billiger (stellt), weil das Verhältnis der toten zur produktiven Last ein viel günstigeres ist, weil ferner ... weniger Arbeitspersonal zum Rangieren der Wagen gehalten zu werden braucht und weil überhaupt sämtliche Einrichtungen und Anlagen ... weniger Aufwand verursachen“. (Das Zitat ist einer Rede von Dr. Andreas Winkler, Vorsitzender des Vereins zur

Wilsdruffer Netz angeschlossen.
FOTOS: SLG. BRINKER (2)



Sehr beengt: der Endbahnhof in Kipsdorf zur Länderbahnzeit.
FOTOS: SLG. KIRCHNER (2)

Die schmalspurige Müglitztalbahn wurde in den 1930er Jahren durch eine Normalspurbahn ersetzt. FOTO: SLG. WUNSCHEL

Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. entnommen. Dr. Winkler hielt die Rede im Januar 2006 zum Auftakt des Jubiläums „125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen"; dokumentiert im dazu vom VSSB herausgegebenen Buch.)

Das durch die Strecke Wilkau – Kirchberg – Saupersdorf zu erschließende Gebirgstal war schon stark industrialisiert. Heraus ragte die Kleinstadt Kirchberg mit ihren zahlreichen Tuchfabriken, im Saupersdorfer Gebiet gab es neben dem Textilgewerbe bedeutende Granitsteinbrüche. Nachdem ein 1864 an eine private Gesellschaft konzessionierter Bahnbau an finanziellen Schwierigkeiten gescheitert war, hatte man allerdings die Straße bis Kirchberg ausgebaut. Umso weniger ließ der Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn noch Rentabilität erwarten. Gleichwohl erhofften sich Gemeinden und Wirtschaft von einer Schienenanbindung weiteren Aufschwung. Die Kostenvorteile gaben den Ausschlag zugunsten einer Schmalspurbahn. Dabei war bereits ins Auge gefasst, die Strecke über Saupersdorf hinaus bis Wilzschhaus (Schönheide) und Carlsfeld zu verlängern.

Sehr rascher Baufortschritt

Kurz nach dem erwähnten Dekret Nr. 24 bewilligte der Sächsische Landtag am 2. März 1880 die Finanzmittel für den Bahnbau von Wilkau bis Kirchberg und stimmte zugleich der Fortführung vorerst bis Saupersdorf zu. Im folgenden Monat begannen die Vorarbeiten, als eigentlicher Baubeginn ist der 10. Mai 1881 überliefert. Der Streckenabschnitt Wilkau – Kirchberg, mithin Sachsens erste Schmalspurbahn, wurde nach nur fünfmonatiger Bauzeit am 17. Oktober 1881 für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Am 1. November 1882 folgte das Teilstück bis Saupersdorf.

Innerhalb von nur zwölf Jahren kamen 18 weitere vom Staat finanzierte Schmalspurstrecken hinzu. Bedenkt man, dass diese in manueller Arbeit hauptsächlich mit Schaufel und Hacke entstanden, so kann die Leistung unserer Vorväter gar nicht genug gewürdigt werden. Außerdem wurde die Bahn über Saupersdorf hinaus bis Wilzschhaus verlängert – wegen des Baus mehrerer großer Brücken ein ungewöhnlich aufwändiges Projekt. Heraus ragten die imposanten Viadukte bei Stützengrün und in Wilzschhaus. Letzterer überspannte das Muldental und war seinerzeit mit einer Länge von 162 Metern die längste Schmalspurbahnbrücke Sachsens. Ab 16. Dezember 1893 verkehrten die Züge bis zur Station Wilzschhaus (1950 umbenannt in Schönheide Süd). Damit banden sie die Industriegemeinde Schönheide an die Normalspurstrecke Aue – Adorf an.

Ende 1893 betrieben die Sächsischen Staatseisenbahnen 19 ihnen gehörende Schmalspurstrecken mit einer Gesamtlänge von fast 330 Kilometern:

- Wilkau – Saupersdorf – Wilzschhaus
- Hainsberg – Dippoldiswalde – Kipsdorf
- Oschatz – Mügeln – Döbeln
- Mügeln – Wermsdorf – Nerchau-Trebsen
- Oschatz – Strehla
- Radebeul – Radeburg
- Klotzsche – Königsbrück
- Zittau – Markersdorf
- Mosel – Ortmannsdorf
- Potschappel – Wilsdruff
- Wilischthal – Herold – Ehrenfriedersdorf
- Herold – Thum
- Schönfeld – Tannenberg – Geyer
- Grünstädtel – (Ober-)Rittersgrün
- Mügeln (b Heidenau) – Geising-Altenberg
- Wolkenstein – Jöhstadt
- Taubenheim (Spree) – Dürrhennersdorf
- Hetzdorf – Eppendorf
- Herrnhut – Bernstadt.

99 525 dampft im Sommer 1936 mit P 4980 durch das Lößnitztal nach Radebeul Ost.
FOTOS: C. BELLINGRODT/
BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG **(2)**

Wegen des starken Ausflugsverkehrs wurde die Strecke nach Oybin zwischen Zittau Vorstadt und Oybin bereits vor dem Ersten Weltkrieg zweigleisig ausgebaut (Oybin, 1930er Jahre).

Darüber hinaus war 1890 als einzige privat finanzierte und konzessionierte Schmalspurbahn Sachsens die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (ZOJE) hinzugekommen. Die Betriebsführung oblag den Sächsischen Staatseisenbahnen; im Jahr 1906 ging die ZOJE auch in deren Eigentum über.
1897/98 wurden vier weitere Linien eröffnet:
- Kohlmühle – Hohnstein
- Mulda – Sayda
- Cranzahl – Oberwiesenthal
- Klingenberg-Colmnitz – Frauenstein.

Außerdem führte man die Strecke von Wilkau über Wilzschhaus hinaus bis Carlsfeld fort. Mit dem am 22. Juni 1897 in Betrieb genommenen Abschnitt avancierte die nun 41,9 km lange Schmalspurbahn an der Grenze zwischen Erzgebirge und Vogtland zur längsten in Sachsen.

Um Mügeln, Wilsdruff und Thum

Durch den Bau weiterer Bahnen ergaben sich in den Folgejahren bis 1911 drei signifikante Schmalspurnetze: die ausgedehnten Netze von Mügeln (bei Oschatz) und Wilsdruff und das kleinere Thumer Netz. Die beiden erstgenannten wurden miteinander zum „Mügeln-Wilsdruffer Doppelnetz“ verknüpft, zudem stellten 1913 und 1921/23 eröffnete Verbindungsbahnen den Anschluss an zwei Erzgebirgsstrecken her.

99 715 (Nachbau sächs. Gattung VI K) ist 1936 bei Thum mit einem Güterzug unterwegs.

Schon in den 1930er Jahren waren Fahrten mit einem Aussichtswagen bei den Reisenden sehr beliebt.

Der bereits 1886 eröffnete erste Streckenabschnitt des Wilsdruffer Netzes von Potschappel nach Wilsdruff wurde 1899 um den Abschnitt Wilsdruff – Nossen ergänzt. 1909 folgte die Linie von Wilsdruff nach Meißen-Triebischtal. Im zunächst aus den Teilstrecken Mügeln – Döbeln (eröffnet 1884) und Oschatz – Mügeln (1885) sowie der Strecke Mügeln – Nerchau-Trebsen (1888) gebildeten Mügelner Netz kam 1903 die von letztgenannter Linie abzweigende Stichbahn Nebitzschen – Kroptewitz hinzu. Sodann ging zeitgleich mit der Strecke Wilsdruff – Meißen am 1. Oktober 1909 der von dieser in Garsebach abzweigende kurze Abschnitt bis Löthain in Betrieb. Zwei Monate später folgte die Verlängerung von Löthain über Mertitz bis Lommatzsch.

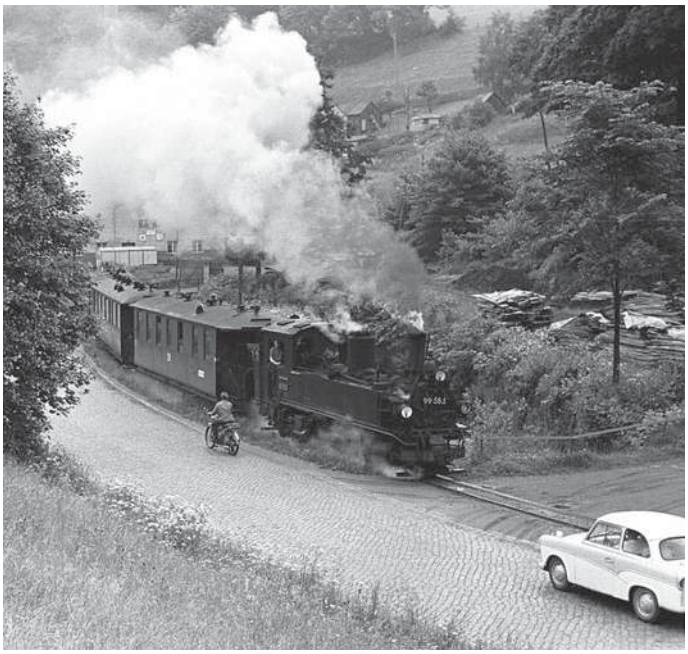
Schließlich stellte die am 27. November 1911 eröffnete Strecke von Mertitz Gabelstelle nach Gärtitz (bei Döbeln) die Verbindung zwischen dem Wilsdruffer und dem Mügelner Netz her. Im Hinblick auf die Einfädelung dieser Strecke endete im Jahr 1909 eine betriebliche Besonderheit: Bisher war der 4,3 km lange Abschnitt Bk Gadewitz – Döbeln als Gemeinschaftsgleis der Schmalspurbahn Mügeln – Döbeln und der

Nach dem Umbau verfügte der Endbahnhof Kipsdorf ab 1934 über großzügig gestaltete Gleisanlagen.
Fotos: RVM/Slg. Gerhard (3)

Das „Wilsdruff-Mügelner Doppelnetz“ war rund 230 km lang. Die Aufnahme vom 24. Juni 1968 zeigt die 99 561 mit dem GmP 11321 bei Leuben-Schleinitz (Strecke Mertitz Gabelstelle – Döbeln-Gärtitz).

99 654 benützt am 23. Juni 1968 mit dem P 1734 das Dreischienengleis bei Freital-Zauckerode (Strecke Freital-Potschappel – Wilsdruff, die zum „inneren“ Wilsdruffer Netz zählt).

99 561 hat mit dem GmP 11321 Lommatzsch erreicht (24. Juni 1968).



Die 9,4 km lange Strecke von Grünstädtel nach Oberrittersgrün im Erzgebirge wurde 1889 eröffnet. Die 99 583 befindet sich am 26. Juni 1968 bei Oberglobenstein auf Bergfahrt.

99 654 mit P 1734 und 99 685 mit P 1786 am 23. Juni 1968 in Mohorn (Strecke Wilsdruff – Nossen). FOTOS: A. LUFT (5)

Normalspurstrecke Riesa – Chemnitz ausgeführt. Nun wurde das Dreischienengleis bis Döbeln Nord durch getrennte Streckengleise verschiedener Spurweiten ersetzt. Zwischen Döbeln Nord (früher Großbauchlitz) und Döbeln Hbf blieb aber bis 1968 ein Vierschienengleis erhalten.

Anderenorts entstand im Jahr 1913 nochmals ein Dreischienengleis: Es handelte sich um den im Zuge eines regelspurigen Industriegleises verlegten 1,9 km langen Abschnitt der 3,3 km langen Verbindungsbahn zwischen Potschappel und Hainsberg (bzw. Freital-Potschappel und Freital-Hainsberg), die dem Austausch von Fahrzeugen zwischen dem Wilsdruffer Netz und der ins Osterzgebirge führenden Strecke nach Kipsdorf diente. Zehn Jahre später wurde eine weitere Erzgebirgsstrecke an das große zusammenhängende Netz angeschlossen: Von der Strecke Potschappel – Nossen zweigte ab 1921 in Oberdittmannsdorf die zunächst bis Naundorf reichende Linie nach Klingenberg-Colmnitz ab. Deren zweites Teilstück ging am 1. November 1923 in Betrieb und verband somit auch im öffentlichen Verkehr das Wilsdruffer Netz mit der bereits 1898 fertiggestellten Strecke Klingenberg-Colmnitz – Frauenstein.

Durch die Verbindung zwischen dem Mügelner und dem Wilsdruffer Netz und den Anschluss der beiden Erzgebirgsstrecken ergab sich ein zusammenhängendes 750-mm-Schmalspurnetz von rund 230 Kilometern Länge. In Oschatz, Nerchau-Trebsen (dem späteren Neichen), Döbeln, Lommatzsch, Meißen, Nossen, Klingenberg-Colmnitz und Freital-Potschappel gab es Übergangsmöglichkeiten zur Regelspur. Außer in Klingenberg-Colmnitz konnten dort normalspurige Güterwaggons auf Rollböcke oder Rollwagen umgesetzt werden. Der Knotenbahnhof Mügeln mit seinen weitläufigen Gleisanlagen galt als größter Schmalspurbahnhof Mitteleuropas, ja es hieß sogar, er sei der größte Europas gewesen. Sicher war er der größte in Deutschland, und der zweitgrößte befand sich in Wilsdruff.

Das „Mügeln-Wilsdruffer-Doppelnetz“ im Überblick:
Zum Mügelner Netz gehörten die zusammen 73 km langen Linien
- Oschatz – Mügeln – Döbeln
- Mügeln – Nebitzschen – Neichen
- Nebitzschen – Kemmlitz – Kroptewitz
- Oschatz – Strehla.

Hinzu gerechnet wurden die allerdings ursprünglich inklusive der Strecke Wilsdruff – Meißen-Triebischtal als Streckenteil „Wilsdruff – Gärtitz“ bezeichneten, insgesamt 34,3 km langen Verbindungen
- Garsebach – Löthain – Lommatzsch
- Mertitz Gabelstelle – Döbeln-Gärtitz.

Das „innere“ Wilsdruffer Netz umfasste die insgesamt 74,8 km langen Strecken
- Freital-Potschappel – Wilsdruff – Nossen
- Oberdittmannsdorf – Klingenberg-Colmnitz.

Im weitere Sinne zählte zum Wilsdruffer Netz auch die 19,7 km lange Erzgebirgsstrecke
- Klingenberg-Colmnitz – Frauenstein.

Betrieblich war das Netz außerdem verbunden mit der 26,3 km langen Erzgebirgsstrecke
- Freital-Hainsberg – Kipsdorf.

Kurz einzugehen ist noch auf das im mittleren und westlichen Erzgebirge gelegene Thumer Netz: Dessen Keimzelle bildete die 1886 eröffnete Strecke Wilischthal – Ehrenfriedersdorf mit dem Abzweig (Ober-)Herold – Thum.

Die 99 1778 restauriert im Herbst 1974 in Meinersdorf (Erzgebirge), Ausgangspunkt der Strecke nach Thum.

Der Ausgangspunkt Wilischthal lag an der Normalspurbahn Flöha – Bärenstein. An diese Strecke schloss weiter südlich auch die 1888 in Betrieb genommene Schmalspurlinie von Schönfeld (später Schönfeld-Wiesa) nach Geyer an, die 1906 über Ehrenfriedersdorf bis Thum verlängert wurde. Im Zusammenhang damit gestaltete man die Bahnanlagen in Thum so um, dass der Streckenteil Ehrenfriedersdorf – Oberherold entfallen konnte. Mit dem 1911 eröffneten Teilstück Thum – Meinersdorf erreichte das Thumer Netz eine Länge von 43,3 km und erhielt auch Anschluss an die Normalspurstrecke Chemnitz – Aue.

Deutschlands größtes Netz

Bereits im Jahre 1911 überschritt die Gesamtlänge der Schmalspurstrecken in Sachsen die 500-km-Marke. Ungeachtet der verschiedenen Netzteile und Einzelstrecken unterstanden alle den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. So gesehen betrieben diese das größte Schmalspurnetz Deutschlands unter einheitlicher Verwaltung. Ausgenommen die 1902 eröffnete Meterspurstrecke Reichenbach (Vogtland) – Heinsdorf, betrug die Spurweite 750 mm. Diese nannte man K-Spur, was Kleinspur bedeutete. Entsprechend wurden in Sachsen die Lokomotiven für Spurweite 750 mm der Gattung K, solche für Meterspur hingegen der Gattung M zugeordnet.

Während des Ersten Weltkriegs kamen noch der an die Strecke Hetzdorf – Eppendorf anschließende Abschnitt bis Großwaltersdorf (1916) und als zweite Meterspurstrecke die elektrisch betriebene Linie Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal (1917) hinzu. Ende 1918 betrug die Gesamtlänge des Schmalspurnetzes der nach Abdankung von König Friedrich August III. (... „machd doch eiern Drägg alleene“) nicht mehr königlichen Sächsischen Staatseisenbahnen exakt 519,88 km. Davon entfielen lediglich 9,51 km (= 1,83 %) auf die beiden Meterspurstrecken, alle anderen Linien wiesen die „K-Spur“ von 750 mm auf. Nicht mehr dazu zählte die bereits 1897 auf Regelspur umgestellte 19,5 km lange Strecke Klotzsche – Königsbrück. Diese war trotz der bemerkenswerten Einführung von Behältern, die sich (in der Art eines Containersystems) mittels eines Krans von Normalspur- auf Schmalspurwaggons umsetzen ließen, dem stetig steigenden Güterverkehr nicht mehr gewachsen.

Zwar konnte man die Leistungsfähigkeit der Schmalspurstrecken durch den Transport normalspuriger Güterwaggons auf Rollböcken und nach 1900 vor allem auf Rollwagen verbessern, aber das erforderte erhebliche Investitionen in die Rollbock- bzw. Rollwagengruben zum „Aufschemeln“ der Regelspurwaggons, in die Verstärkung des Oberbaus und die Schaffung größerer Lichtraumprofile. Weil damit die wirtschaftlichen Vorteile sehr relativiert wurden, gaben die Sächsischen Staatseisenbahnen dann doch dem Bau normalspuriger Nebenstrecken selbst in schwierigem Gelände den Vorzug.

Zuwachs noch zur Reichsbahnzeit

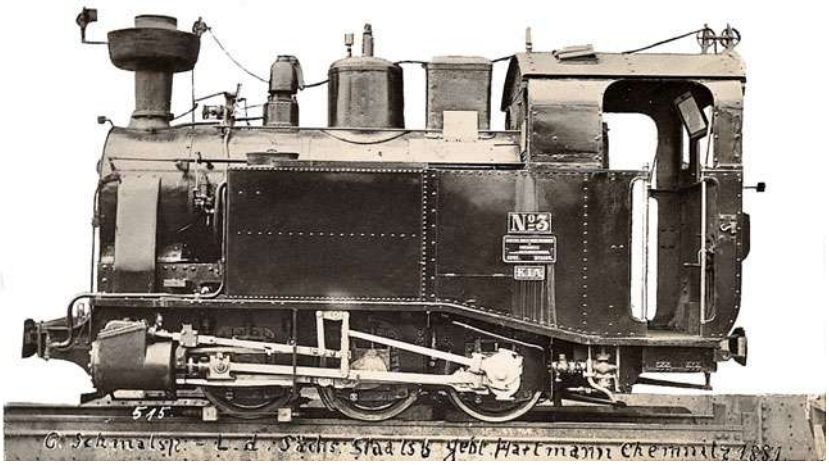
Immerhin wuchs das Schmalspurnetz in Sachsen noch in Regie der Reichseisenbahnen (wie man die Deutsche Reichsbahn zunächst nannte) um rund 24 km. Zum einen ging 1921/23 die vorhin erwähnte 18,5 km lange Strecke Oberdittmannsdorf – Klingenberg-Colmnitz in Betrieb. Zum anderen wurde 1923 die auf den Kamm des östlichen Erzgebirges führende Müglitztalbahn Heidenau – Geising-Altenberg um 5,6 km bis zum neuen Endpunkt Altenberg verlängert, um ein noch größeres Wintersportgebiet zu erschließen. Der Ausgangsbahnhof Mügeln (bei Heidenau) war schon 1920 in Heidenau umbenannt worden, der bisherige Endbahnhof hieß fortan nur Geising.

Im Verlauf der 1920er Jahre machte den Nebenbahnen generell, vor allem aber den ja besonders langsamen Schmalspurbahnen zunehmend die Konkurrenz der flexibleren und schnelleren Lastkraftwagen und Omnibusse zu schaffen. Wohl kam der nach der Hyperinflation von 1923 wieder einsetzende Verkehrsaufschwung auch den Schmalspurbahnen zugute, vom Absinken der Leistungen infolge der Ende des Jahrzehnts hereinbrechenden Wirtschaftskrise erholten sie sich in den 1930er Jahren jedoch nur schwer, zumal der Konkurrenzdruck sich weiter verschärfte. Einige Strecken wollte die Reichsbahn stilllegen, andere auf Normalspur umstellen. Die Stilllegungen blieben aus, die Umspurung wurde nur bei der Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg im Zeitraum 1935 bis 1938 etappenweise realisiert.

Im Vorfeld und während des Zweiten Weltkriegs erbrachten etliche Strecken enorme Transportleistungen für die Kriegswirtschaft. Den im April und Mai 1945 weitgehend zum Erliegen gekommenen Zugverkehr nahmen die Schmalspurbahnen nach Kriegsende recht rasch wieder auf, mussten ihn zum Teil aufgrund der Abgabe von Lokomotiven an die Sowjetunion und mangels Ausbesserungskapazitäten aber vorübergehend wieder einstellen. Die in der Oberlausitz gelegenen Strecken Taubenheim – Dürrhennersdorf und Herrnhut – Bernstadt wurden noch 1945 als

1000 mm Spur
750 mm Spur
bis zur Umspurung 750 mm
LEIPZIG
DRESDEN
CHEMNITZ
ZWICKAU
PLAUEN
Gera
Zittau
Görlitz
Bautzen
Weißenberg
Kamenz
Großenhain
Riesa
Meißen
Radebeul Ost
Radebeul W.
Döbeln
Freital-Hainsberg
Kurort Kipsdf.
Kurort Oybin
Kurort Jonsdorf
Oschatz
Grimma
Mügeln
Wurzen
Strehla
Röderau
Schwepnitz
Königsbrück
Radibor (Sachs.)
Bischofswerda
Neukirch (Lausitz)
Wilthen
Großpostw.
Löbau (Sachs)
Bernstadt
Herrnhut
Oberoderw.
Mittelherwigsdf.
Ebersbach
Eibau
Seifhennersdf.
Neugersdf.
Taubenheim
Dürrhennersdf.
Hohnstein
Heidenau
Pirna
Bad Schandau
Elbsandstein
Gottleuba
Tetschen
Tetschen Děčín v.n.
Děčín hl.n.
Bensen (Benešov)
Aussig (Ústí)
Teplitz-Schönau
Teplitz-Schönau
Reichenberg (Liberec)
Turnau (Turnov)
Gablonz (Jablonné)
Tannenbg (Jedlova)
Kamenický Šenov
Svor
Kurort Oybin
Tschi-Rybna
Nixdorf
Seifhennersdf.
Kohlm.
Hermnw.
Schönl.
Kratzau
Großschönau
Großdubrau
Kamenz (Sachs)
Königsbrück
Bischofswerda
Arnsdf
Dr.Neust.
Cossebaude
Coswig
Weinböhla
Priestewitz
Lommatzsch
Meißen
Großenhain
Schwepnitz
Röderau
Strehla
Wurzen
Oschatz
Beucha
Neichen
Trebsen (Mul)
Grimma
Mügeln
Großbothen
Gärtitz
Bad Lausick
Neukieritzsch
Espenhain
Borna
Neuk. Wyhna
Frohbg.
Zeitz
Wurz.
Mumsdf.
Meuselwitz
Gaithain
Narsdf
Kohren
Sahlis
Langenöhl
Altenbg
Krossen (Elster)
Gößnitz
Penig
Oberfrohna
Glauchau
Gl. Schönbrnchn.
Ronneb. (Thür)
Wünschendf.
Weida
G.Süd
G.Pf.
Hbf
Triptis
Greiz
Neumark (Sachs)
Reichenbch
Göltzschtalbr.
Herlasgrün
Oberheinsdf.
Auerbch (V.)
Pl. Chriesch.
Falkenst. (Vogtl.)
Schönh.
Weischlitz
Oelsnitz
Lottengrün
Carlsfld.
Muldenbg.
Zwotental
Sachsenbg.
Klingenthal
Graslitz (Kraslice)
Erlbach
Adorf
Bad Elster
Siebenbrunn
Arnsgr.
Merkelsgr. (Merklín)
Schönheide
Schönheide Süd
Stützengrün
Wilischthal
Wolkenstein
Jöhstadt
Annaberg-Buchholz
Buchholz
Aue (Sachs)
Schönf. Wiesa
Zwönitz
Niederschlema
Wilkau-Haßl.
Stollbg. (Sachs)
Meinersdf. (Erzg)
Thum
Ehrenfriedersdf.
Geyer
Scheibenb.
Grünst.
Crottendf.
Cranzahl
Oberwiesenthal
Kurort (Chomutov)
Komotau
Krima (Krimov)
Obernice
Brüx (Most)
Dux
Moldau (Moldava)
Neusatz (Erzgeb.)
Obern. (Liv.-L.)
Sayda
Pockau-Lengefeld
Olbernhau Grünthal
Deutschneudf.
Reitzenhain
Frauenstein
Hermsdf.-R.
Altenberg (Erzgeb.)
Großwaltersdorf
Berthelsdf (Erzgeb.)
Brand-Erbisdf
Langenau (Sachs.)
Mulda (Sachs.)
Halsbr.
Oberdittmdf.
Freiberg (Sachs.)
Tharandt
Freit-Potsch.
Hainsbg (Sachs.)
Kleinnaundf
Colmnitz
Wilsdruff
Nossen
Roßwein
Waldhm
Mittweida
Rochlitz (Sachs.)
Wechselbg.
Narsdf
Niederwiesa
Flöha
Hetzdorf (Flöhatal)
Ch.S.
Wüstenbr.
Mosel
ZWICKAU
Hbf
St. Egidien
Nesn. (Erzgeb.)
Ortmannsdorf
Zw. Hbf
Wilkau-Haßl.
Neuoelsn.
Stollbg. (Sachs.)
Zwönitz
Niederschlema
Reichenbch
Oberheinsdf.
Auerbch (V.)
Falkenst. (Vogtl.)
Schönh.
Pl. Chriesch

Sieben Typen



Für die Bahnen in Sachsen mit 750 mm Spurweite wurden ab 1881 insgesamt sieben verschiedene Dampfloktypen beschafft, die die Gattungsbezeichnungen I K bis VII K erhielten, wobei die ab 1928 beschaffte VII K nur inoffiziell so genannt wurde.

Wenn Eisenbahner von der „K viere“ schwärmen, so meinen sie natürlich die IV K. Mit dem Spitznamen liegen sie durchaus historisch richtig, denn einige Jahre lang galt für Sachsens wohl populärste Schmalspurlok in der Tat die Gattungsbezeichnung K IV. Diese hatte 1896 die komplizierte Buchstabenfolge H MTK V abgelöst. Das H stand für den Hersteller Hartmann, das M für die Bauart Meyer, das T für Tenderlok, das K für Kleinspur 750 mm und das V für Verbundtriebwerk.

Im Jahr 1900 legten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen – abgekürzt K.Sächs.Sts.E.B. – die endgültige Bezeichnung für ihre Schmalspurlokomotiven fest. Dabei rückte das weiterhin für Kleinspur (nicht etwa Kleinbahn!) stehende K hinter die für jede Gattung vergebene römische Ziffer. Die zuerst erschienene Gattung nannte man logischerweise I K. Erst mit der IV K, das sei schon vorweggenommen, war eine für die kurven- und steigungsreichen Strecken ideale Lokomotive gefunden. Relativ hohe Stückzahlen erreichten später auch die VI K und die inoffiziell so genannte „VII K“ der Einheitsbauart sowie der ihr ähnlichen Nachfolgebauart für die DR in der DDR.

Trotz des großen Netzes hielt sich die Typenvielfalt bei Sachsens Schmalspurbahnen in Grenzen. Zudem waren die verschiedenen Typen möglichst artrein auf den Strecken bzw. Teilnetzen eingesetzt. Nachstehend die Gattungen im Überblick:

Gattung I K

Im Jahr 1881 lieferte die Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann AG (SMF), Chemnitz, die ersten drei Schmalspurloks an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen aus. Mit diesen als H V TK Nr. 1 bis 3 eingereihten Tenderlokomotiven begann der Betrieb auf der Strecke Wilkau – Kirchberg. Bis 1892 folgten 36 weitere Exemplare für die K.Sächs.Sts.E.B., außerdem fertigte Hartmann 1889 fünf Stück für die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft (ZOJE). Die 39 für die Staatsbahn bestimmten Maschinen erhielten – da einige Nummern anderweitig besetzt – Betriebsnummern von 1 bis 48; die fünf Zittauer Loks zeichnete man 1906 nach Übernahme durch die Staatsbahn von ZOJE 1 bis 5 in die I K Nr. 49 bis 53 um.

Das mittig positionierte V in der alten Gattungsbezeichnung H V TK stand für dreiachsige Lokomotive. 1896 änderte sie sich in K I A, ab 1900 galt das geläufige Kürzel I K. Alle I K waren dreifach gekuppelte Zweizylinder-Nassdampfmaschinen mit Außenrahmen und Allan-Steuerung. Die Loks mit den Nummern 27 bis 30 erhielten als vordere Kuppelachse eine lenkbare Achse der Bauart Klien-Lindner (daher als Ib K bezeichnet).

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft reihte 1925 noch 27 Maschinen als 99 7501 bis 7527 ein, schrieb die neuen Nummern aber nur teilweise an und musterte alle Exemplare bis 1928 aus. Die I K Nr. 12 wurde 1923 an die Mühlenbauanstalt und Maschinenfabrik in Schmiedeberg an der Strecke Hainsberg – Kipsdorf verkauft. Sie diente bis 1963 als Werklokomotive und wurde 1964 zerlegt.

Mehr als 40 Jahre später kam der mit Spenden finanzierte Nachbau einer I K zustande. Die Trägerschaft übernahm der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB). Über 80 sächsische Firmen wirkten am Bau der Einzelteile mit, aus denen das Dampflokwerk Meiningen die I K Nr. 54 fertigte. Stationiert ist die seit Juni 2009 betriebsfähige Lokomotive bei der Preßnitztalbahn in Jöhstadt, gibt aber auf den anderen Strecken Gastspiele.

Gattung II K

Während des Lieferzeitraums der I K importierten die K.Sächs.Sts.E.B. 1885 zwei leistungsstärkere vierachsige Fairlie-Lokomotiven der Firma R. & W. Hawthorn aus Newcastle in England. Die schließlich als II K Nr. 18 und 19 eingeordneten Fahrzeuge besaßen einen Doppelkessel mit zwei vom mittigen Führerhaus zu beschickenden Stehkesseln. Sie hatten zwei zweizylindrige Nassdampftriebwerke mit Heusinger-Steuerung. Nachdem ausreichend der I K ebenfalls deutlich überlegene IV K verfügbar waren, wurden die beiden Exoten entbehrlich und 1903 bzw. 1909 ausgemustert.

Allerdings lebte die Gattung II K im Jahr 1913 nochmals auf, nun in Gestalt von je zwei führerhausseitig aneinandergekuppelten I K. Dadurch entstanden die in Abgrenzung zur II K (alt) als II K (neu) bezeichneten Doppellokomotiven 61 A/B und 62 A/B. Letztere Kombination wurde bald wieder getrennt, die 61 A/B blieb bis zur um 1925 erfolgten Ausmusterung als Einheit erhalten.

Gattung III K

Da neben der geringen Leistung auch die Bogenläufigkeit der I K zu wünschen übrig ließ, bestellten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen bei der Münchner Firma Krauss & Co. zwei dreifach gekuppelte Stützten-derlokomotiven mit Klose-Triebwerk. Diese Bauart, bei der nur der Treibradsatz fest im Rahmen gelagert war und der erste und dritte

Viele sächsische Firmen wirkten an der Fertigung der Einzelteile für den Nachbau der I K mit, der aus Spenden finanziert wurde und die Bahnnummer 54 erhalten hat. FOTO (2010): W. BLEY

LINKE SEITE OBEN: Werkaufnahme der I K Nr. 3, geliefert 1881 von Hartmann. FOTO: SLG. ASMUS

Kuppelradsatz sich radial einstellen ließen, hatte sich in Bosnien bewährt.

Den beiden 1889 gelieferten Maschinen mit den Betriebsnummern 35 und 36 folgten 1891 die bauartgleichen von Hartmann gefertigten Loks mit den Nummern 43 bis 46. Die DRG übernahm die sechs Exemplare der Gattung III K als 99 7541 bis 7546, musterte sie jedoch bereits 1925/26 aus.

Gattung IV K

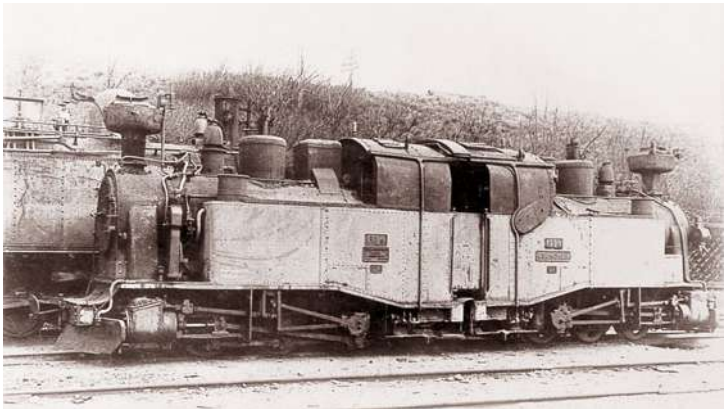
Die III K brachten trotz ihres leistungsfähigeren Triebwerks aufgrund der geringen Reibungslast nicht die gewünschte Zugkraftsteigerung. Der sprichwörtlich große Wurf gelang mit der 1892 als H MTK V erschienenen Gattung IV K. Dank ihrer zwei Triebdrehgestelle nach Bauart Günther-Meyer eigneten sich diese Vierzylinder-Verbund-Nassdampflokomotiven hervorragend für krümmungsreiche (vulgo kurvenreiche) Strecken mit Radien bis herab zu 40 Metern, zudem übertrafen sie sowohl die Leistung als auch die Zugkraft der I K bei Weitem.

Die Anordnung von je zwei Kuppelachsen in separaten Drehgestellen ergab die Achsfolge B'B'. Die Zylinder lagen sich in Lokmitte gegenüber. Die Hochdruckzylinder trieben die Radsätze im hinteren Außenrahmendrehgestell an, die Niederdruckzylinder die Radsätze im vorderen Innenrahmendrehgestell. Die Steuerung war wie bei allen nachfolgenden Gattungen als außenliegende Heusinger-Steuerung ausgeführt.

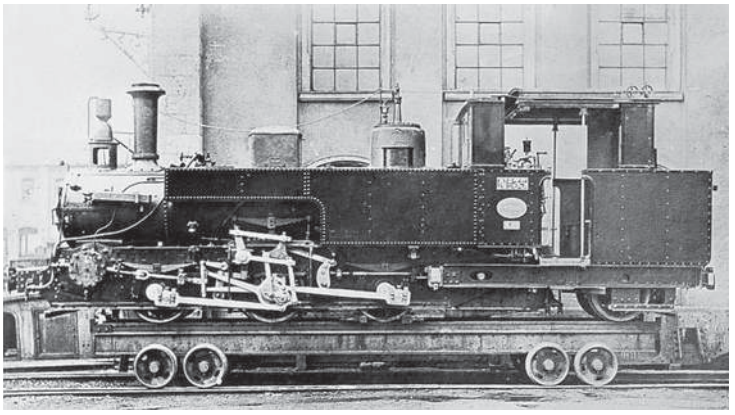
Von 1892 bis 1921 lieferte Hartmann 96 Exemplare der IV K mit den Betriebsnummern 103 bis 198 aus. Damit wurde diese Gattung zur meistgebauten Schmalspurloktype Deutschlands. Trotz des langen Lieferzeitraums gab es recht wenige Bauartänderungen. Genannt seien hier nur die Vergrößerung der Niederdruckzylinder und die Änderung der Bremsanlage. Der Kessel blieb konstruktiv gleich, wurde aber zur Erhöhung des Betriebsdrucks von 12 bar auf 14 bar und schließlich auf 15 bar verstärkt.

Bei den Loks bis zur Bahnnummer 157 bremste eine Dampfbremse das vordere und die Wurfhebelbremse das hintere Drehgestell. Die folgenden Maschinen erhielten eine Körting-Saugluftbremse, ältere rüstete man entsprechend um. Wie die Vorgängertypen besaßen alle IV K die Haspel für die nur auf den Wagenzug wirkende Heberlein-Bremse. Die Umstellung der Wagen auf Saugluftbremse machte diese Seilzugbremse entbehrlich, am längsten blieb sie bis 1987 auf der Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz in Gebrauch. Einige in den 1950er Jahren zur Rügenschen Kleinbahn und zu den Prignitzer Kreiskleinbahnen versetzte Lokomotiven wurden auf Knorr-Druckluftbremse umgestellt.

Die DRG zeichnete die 91 von ihr übernommenen Maschinen in 99 511 bis 608 (mit Lücken) um und ordnete sie als Baureihe 99^{51-60} ein. Nach Ablösung durch die Baureihen 99^{67-71} (Nachbau VI K) und 99^{73-76} (Einheitsbauart) wurden in den 1930er Jahren vor allem IV K früher Serien ausgemustert. Aufgrund kriegsbedingter Verluste sowie Reparationsabgaben waren Ende 1946 in Sachsen 57 Loks vorhanden. Ab 1963 unterzog die DR 30 Exemplare einer „Generalreparatur", die die Ausrüstung mit ge-



Die Doppellokomotive 61 A/B (Gattung II K neu) ist 1913 aus den I K-Maschinen mit den Bahnnummern 1 und 4 entstanden und gelangte noch zur Deutschen Reichsbahn.



Die sächsische III K mit der Bahnnummer 35 ist eine Stütztenderlokomotive mit Klose-Triebwerk und wurde 1889 von Krauss in München gebaut.

schweißten Nachbaukesseln, teils auch den Ersatz des Hauptrahmens und meist den Anbau neuer geschweißter Wasserkästen umfasste, was alles in allem fast einem Neubau gleichkam. Auf der Preßnitztalbahn Wolkenstein – Jöhstadt hielten sich IV K bis Mitte der 1980er Jahre im Plandienst, im Kaolinverkehr auf der Döllnitzbahn Oschatz – Mügeln – Kemmlitz bis 1993.

Im Jahr 1970 hatte die DR den Ordnungsnummern eine 1 vorangestellt. 13 Lokomotiven sollten 1992 gemäß DB-Schema in 099 701 bis 713 umgezeichnet werden, jedoch blieb den schon an die „Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn" verkauften 99 1542 und 99 1568 diese Maßnahme erspart. Einige Loks gelangten 1994 noch zur Deutschen Bahn AG. 22 Exemplare der Gattung IV K, davon etliche betriebsfähig, sind bis heute erhalten.

Gattung V K

Für die auf einer Strecke von 36 Kilometern um 470 Meter ansteigende Müglitztalbahn von Mügeln (bei Heidenau) nach Geising-Altenberg lieferte Hartmann im Zeitraum 1901 bis 1907 neun vierfach gekuppelte Tenderlokomotiven der Gattung V K. Sie erhielten den gleichen Kessel wie die IV K, wurden jedoch zum Erreichen besserer Anfahreigenschaften als Einrahmenloks ausgeführt. Um eine ebenso gute Bogenläufigkeit wie bei der gelenkigen IV K zu erzielen, baute man radial einstellbare Endradsätze nach Bauart Klien-Lindner ein.
Außerdem bekam das Zweizylinder-Verbundtriebwerk eine Anfahrvorrichtung der Bauart Lindner.

Die DRG reihte die mit den Bahnnummern 201 bis 209 gelieferten Maschinen als 99 611 bis 619 ein. Abgesehen von einzelnen ins Mügelner Netz versetzten Loks fuhren sie bis 1934 auf der Müglitztalbahn (mittlerweile Strecke Heidenau – Altenberg). Vier V K schieden bereits 1934 aus dem Bestand. Einige wurden erst 1936/37, also kurz vor Ende des Schmalspurbetriebs im Müglitztal, nach Thum umstationiert. Im Jahre1942 musterte die Deutsche Reichsbahn die letzten Exemplare aus.

Gattung VI K

Im Jahr 1919 erwarben die Sächsischen Staatseisenbahnen 15 Tenderloks, die Henschel 1918 für die Heeresfeldbahnen gebaut hatte. Bei den als VI K Nr. 210 bis 224 bezeichneten Fahrzeugen handelte es sich um die ersten Fünfkuppler auf Sachsens Schmalspurbahnen, zugleich hielt mit ihnen das Zweizylinder-Heißdampftriebwerk Einzug. Um enge Radien befahren zu können, waren der erste, dritte und fünfte Radsatz seitenverschiebbar. Mit mehr als 400 PS und einer Zugkraft von 7,8 t übertrafen die Maschinen bei Weitem die Leistungsfähigkeit der IV K und V K. Allerdings eigneten sie sich wegen ihrer Achslast von ca. 8 t nur für entsprechend ertüchtigte Strecken.

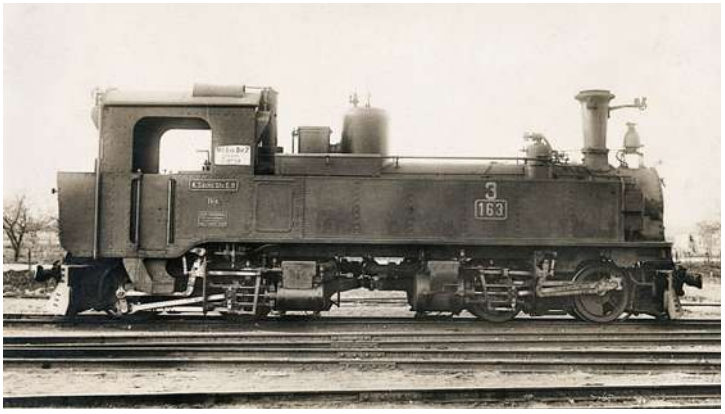
Die DRG beschaffte von 1923 bis 1927 bei Henschel, Hartmann und der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe 47 Lokomotiven, die weitgehend der Gattung VI K entsprachen. Die originären VI K erhielten die Betriebsnummern 99 641 bis 655, die Nachbauten die Betriebsnummern 99 671 bis 717. Einige Nachbau-VI K gelangten fabrikneu zu Bahnen in Württemberg, weitere – wie auch die 99 650 und 651 – in den 1930er Jahren.

Der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben nach Kriegsverlusten und Reparationsabgaben an die Sowjetunion 27 Exemplare der Gattung VI K sowie der Nachbauserien. Sieben Lokomotiven wurden im Zeitraum 1963 bis 1965 neu bekesselt. Sieben weitere (99 648, 653, 654, 687, 694, 696 und 706) erhielten 1965/66 im Zuge einer Rekonstruktion neue Kessel, Rahmen, Führerhäuser und Vorratsbehälter sowie (zusätzlich zur Heberlein-Seilzugbremse und Körting-Saugluftbremse) eine Knorr-Druckluftbremse. Außerdem verlegte man bei den Rekoloks den Antrieb von der vierten auf die dritte Kuppelachse, seitenverschiebbar waren nun der zweite und vierte Radsatz. Weil die Rekonstruktion praktisch einem Neubau gleichkam, sprach man inoffiziell von „Neubau-VI K"; dennoch schieden auch diese bis 1975 aus dem Betriebspark der Reichsbahn aus. Erhalten sind in Sachsen zwei nicht rekonstruierte, aber neubekesselte Nachbau-VI K: die schon von der DR als Traditionslokomotive auserkorene 99 713 (derzeit abgestellt in Radeburg) und die im Jahr 2003 wieder betriebsfähig hergerichtete Museumslok 99 715 (heute bei der Preßnitztalbahn in Jöhstadt).

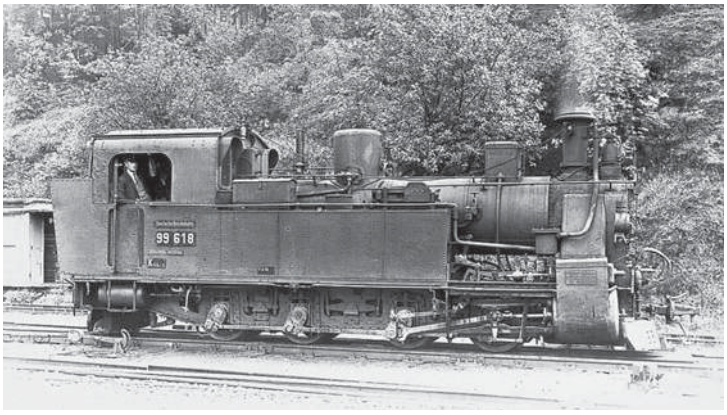
Gattung „VII K"

Auf Wunsch der Reichsbahndirektion Dresden entwarf das Vereinheitlichungsbüro der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung 1927 eine besonders leistungsfähige Tenderlokomotive für 750-mm-Spur, deren Konstruktion sich eng an die für kleinere Normalspur-Einheitsloks geltenden Baugrundsätze anlehnen sollte. Dementsprechend fertigte die Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann AG in Chemnitz 1928 eine erste Serie von 13 imposanten 1'E1'-Heißdampflokomotiven (99 731 bis 743). Weitere sieben (99 744 bis 750) entstanden 1929 bei der Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff, desgleichen 1933 nochmals zwölf Exemplare (99 751 bis 762). Insgesamt beschaffte die DRG somit 32 Einheitslokomotiven der Baureihe 99^{73-76}, für die sich in sächsischer Tradition die Bezeichnung „VII K" einbürgerte.

Da einige Loks noch heute planmäßig verkehren, hier die technischen Merkmale im Präsens: Mit ihrem großzügig dimensionierten Kessel, dessen Verdampfungsheizfläche mit rund 80 qm beispielsweise die der regelspurigen Einheitsloks der Baureihe 80 noch um gut zehn Quadratmeter übertrifft, erreichen die „VII K" eine Leistung von etwa 600 PS – mehr als jede andere deutsche Lok für 750 mm Spurweite. Die Laufachsen lagern in Bissel-Gestellen, die zweite und vierte Kuppelachse sind seitenverschieblich (ursprünglich waren es die zweite und fünfte), das Zweizylinder-Triebwerk wirkt auf die dritte Kup-



Die IV K mit der Bahnnummer 163 war im Ersten Weltkrieg bei der Militäreisenbahndirektion 7 in Cuprija (Serbien) eingesetzt. FOTOS: SLG. ASMUS (3)



Die für die Müglitztalbahn beschafften Einrahmenloks der sächsischen Gattung V K besaßen den gleichen Kessel wie die Gattung IV K (99 618 in Heidenau, 1936). FOTO: C. BELLINGRODT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

pelachse. Der Abbremsung der Lokomotive dienen die Knorr-Druckluftbremse und die als Wurfhebelbremse ausgebildete Handbremse. Die Saugluft-Zugbremse Bauart Körting ist durch eine Druckluft-Zugbremse ersetzt worden. Originär waren auch eine Riggenbach-Gegendruckbremse und die Seilzugvorrichtung für die Heberlein-Zugbremse vorhanden.

Die „VII K" etablierten sich auf den insbesondere im Wintersportverkehr mit sehr langen Zügen befahrenen Erzgebirgsstrecken Hainsberg – Kipsdorf und Cranzahl – Oberwiesenthal sowie den Strecken nach Oybin und Jonsdorf im Zittauer Gebirge, einige kamen im Thumer Netz zum Einsatz. 1945 mussten zehn Maschinen als Reparationsleistung in die Sowjetunion abwandern. Von den 22 der DR verbliebenen Loks erhielten 14 Mitte der 1960er Jahre mehr oder minder komplett neu gefertigte Kessel.

Just diese 14 Lokomotiven aus der Nummernreihe 99 731 bis 762 (seit 1970: 99 1731 bis 1762) wurden 1992 unter Verwischung ihrer Identität in 099 722 bis 735 umgezeichnet und gelangten, teils schon abgestellt, 1994 zur DB AG. Heute verteilen sie sich auf die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG; Zittauer Schmalspurbahn) und die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG; Lößnitzgrundbahn, Weißeritztalbahn, Fichtelbergbahn). Eine Episode blieb übrigens die 1992/93 erfolgte Umstellung von fünf Zittauer Maschinen auf Leichtölfeuerung. Ausgenommen die museal als Öllok erhaltene 99 750 wurden sie auf Kohlefeuerung rückgebaut.

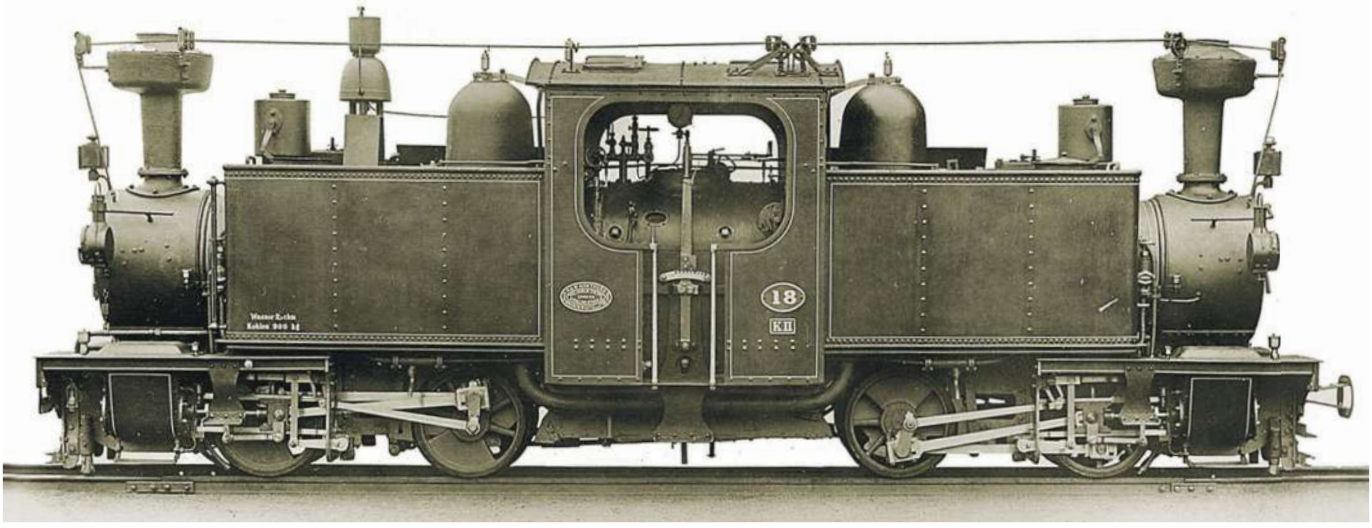
Die „Neubau-VII K"

Um der Überalterung des Lokomotivparks und dem aufgrund der Reparationsabgaben an die UdSSR eingetretenen Fahrzeugmangel zu begegnen, drängte die Generaldirektion der DR auf die Beschaffung neuer Loks für die sächsischen Schmalspurbahnen. Daraufhin entwickelte der VEB Lokomotivbau Karl Marx (LKM) in Babelsberg ab 1950 eine 1' E 1'-Type, deren Konstruktion sich weitestgehend an die der Baureihe 99^{73-76} anlehnte. Von 1952 bis 1957 lieferte LKM insgesamt 24 Maschinen mit den Betriebsnummern 99 771 bis 794, ergo der Baureihe 99^{77-79} aus.

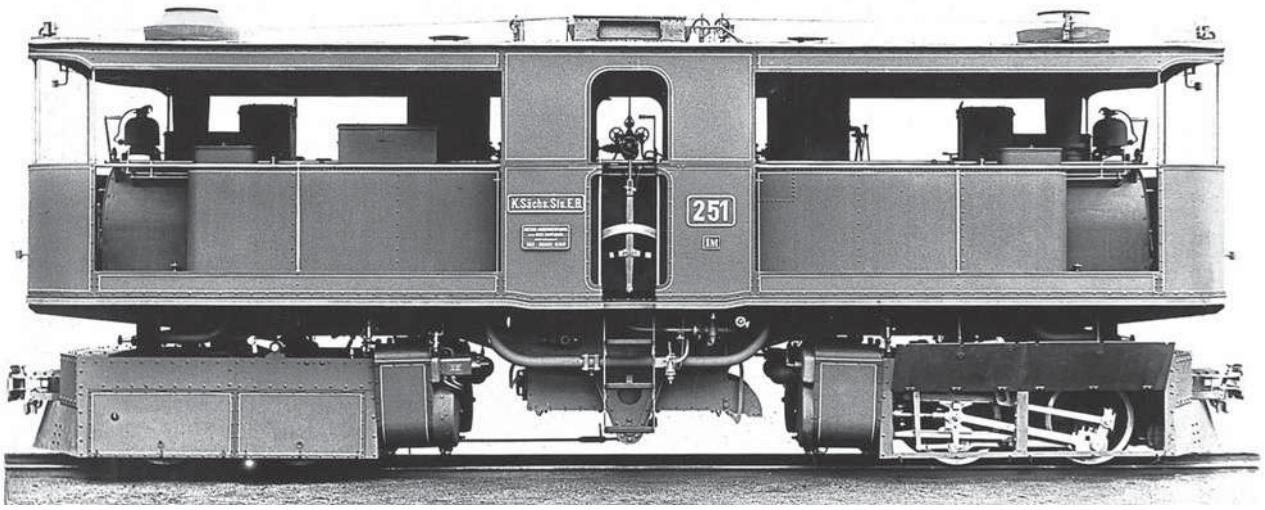
Von der Vorgängertype unterscheiden sich die „Neubau-VII K" vor allem durch den vollständig geschweißten Kessel, die für Braunkohlefeuerung geeignete größere Rostfläche (was allerdings zu Lasten der Verdampfungsheizfläche ging), die nun zwei saugenden Dampfstrahlpumpen mit Abdampfinjektor, den Blechrahmen anstelle des Barrenrahmens und den vergrößerten Kohlebehälter. Äußerlich auffällig ist das Fehlen des Knorr-Oberflächenvorwärmers. (Die 1933 gelieferten Einheitsloks 99 751 bis 762 waren zwar mit Friedmann-Abdampfinjektor geliefert worden, den man aber durch Oberflächenvorwärmer ersetzte.)

Die Neubaulokomotiven wurden zuerst im Thumer Netz sowie auf den Strecken Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal und Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf eingesetzt, einige bei der Trusebahn in Thüringen. Nach der ersten Teilstilllegung im Thumer Netz kamen sie ab Ende der 1960er Jahre auch auf die Strecke Radebeul Ost – Radeburg. In den 1980er Jahren erschienen „Neubau-VII K" zunächst aushilfsweise bei der Rügenschen Kleinbahn (Putbus – Göhren) und der Zittauer Schmalspurbahn.

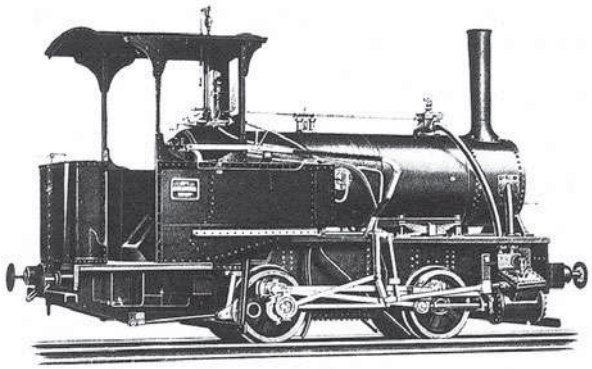
Angesichts der zunehmenden Reparaturanfälligkeit der seit 1970 als 99 1771 bis 1794



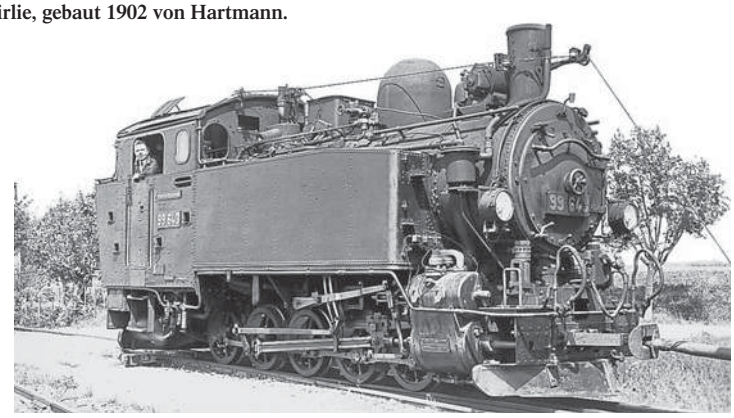
Gattung II K alt (Bahnnummer 18), geliefert 1885 von Hawthorn. FOTO: SLG. WEISBROD



Meterspurlok Bauart Fairlie, gebaut 1902 von Hartmann.



Dieser 1873 gebaute B-Kuppler stand von 1882 bis 1896 in Diensten der Sächsischen Staatsbahn. FOTO: SLG. WEISBROD



Sächsische Gattung VI K (99 643).
FOTO: C. BELLINGRODT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

bezeichneten Maschinen plante die DR, rumänische Schmalspurdieselloks zu beschaffen. Mit der politischen Wende in der DDR wurden diese Pläne obsolet. Eiligst beschloss die DR nun, die verschlissenen Kessel und Blechrahmen zu ersetzen. So erhielten 14 Lokomotiven im Zeitraum 1991 bis 1993 konstruktiv kaum veränderte Ersatzkessel und wiederum Blechrahmen, freilich in verbesserter Schweißtechnik.

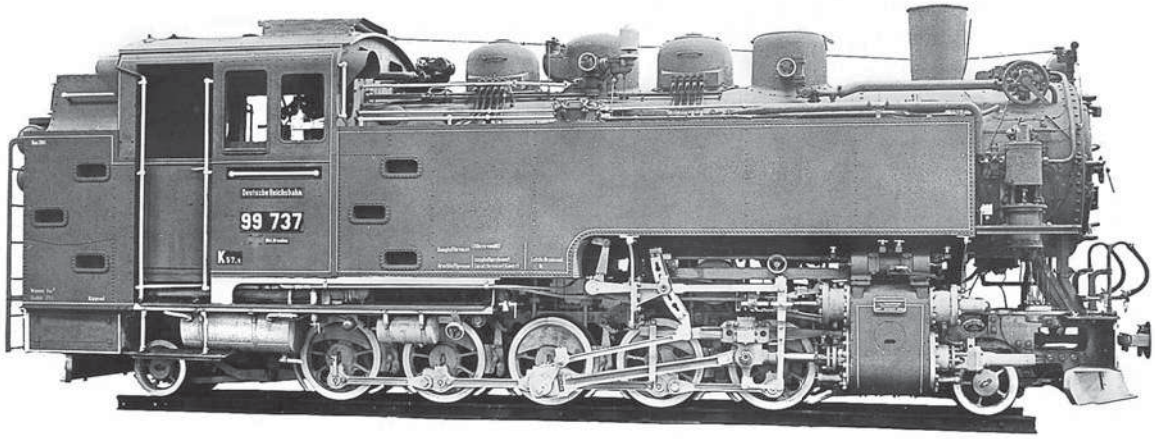
Die DB AG übernahm neben diesen 14 Loks auch noch acht nicht generalreparierte „Neubau-VII K“ (Es fehlten nur die schon in den 1970er Jahren ausgemusterten 99 1774 und 1792). Seit 1. Januar 1992 galten für die 22 Maschinen die neuen Betriebsnummern 099 736 bis 757, darunter die im Dezember 1992 auf Ölfeuerung umgestellte 099 751 (ehemals 99 1787).

Die weitaus meisten der 22 erhaltenen „Neubau-VII K“ befinden sich nach wie vor in Sachsen: 15 sind im Eigentum der SDG, die wieder kohlegefeuerte 99 787 gehört der SOEG und die museale 99 791 dem Verein Traditionsbahn Radebeul. Vier Exemplare haben eine Bleibe auf der Insel Rügen gefunden: Dem Landkreis Rügen gehören die auf der Rügenschen Bäderbahn eingesetzten 99 782 und 784 sowie die dafür vorgesehene 99 783, in Privatbesitz ist die in Putbus abgestellte 99 781. Die zuletzt zwischen Radebeul und Radeburg eingesetzte 99 788 wurde im Jahr 2001 an die Öchsle Bahn AG in Württemberg verkauft.

Andere Dampfloktypen

Nein, wir vergessen auch die Einzelgänger nicht:

• Im Jahr 1882 erwarben die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen aus Oberschlesien eine zweiachsige Tenderlokomotive (herge-



Einheitslokomotive der Baureihe 99$^{73-76}$ (inoffiziell auch VII K genannt). FOTOS: SLG. GOTTWALDT (2)

Die 1924 für die Trusebahn in Thüringen gebaute 99 4532 kam 1963 nach Zittau und machte sich hier viele Jahre im Rangierdienst nützlich. Die 99 1731 ist eine „Altbau-VII K“ (Bw Zittau, Mai 1989). FOTO: K. KOSCHINSKI

stellt 1873 von Hagans in Erfurt) und spurten sie von 785 mm auf 750 mm um. Das als VII TK Nr. 5 geführte Maschinchen wurde vor allem beim Streckenbau verwendet (auf der Strecke Hainsberg – Kipsdorf auch im regulären Zugdienst), im Jahr 1896 ausgemustert und anschließend als Werklokomotive verkauft.

• Während sich kriegsbedingt nach Sachsen gelangte Fremdlokomotiven meist nur kurz hielten, konnte sich die erst 1963 über Putbus nach Zittau gekommene 99 4532 der ehemaligen Trusebahn jahrzehntelang dort behaupten. Bis Herbst 1989 besorgte die 1924 von Orenstein & Koppel gelieferte D n2t-Tenderlok als „Zittauer Hofdame“ den Rangierdienst. Heute gehört sie dem Interessenverband Zittauer Schmalspurbahnen.

Und „last but not least“ die einzigen an die K.Sächs.Sts.E.B. gelieferten Dampfloks für Spurweite 1000 mm:

• 1902 fertigte Hartmann die für die meterspurige „Rollbockbahn“ Reichenbach (Vogtland) unt Bf – Oberheinsdorf bestimmten B’B’n4vt-Lokomotiven der Gattung I M mit den Betriebsnummern 251 bis 253. Es handelte sich um anfangs wie Trambahnloks komplett überdachte Maschinen der Bauart Fairlie mit Doppelkessel und mittigem Führerstand. Bei der Reichsbahn erhielten sie die Nummern 99 161 bis 163. Die für den Kriegseinsatz in Griechenland beschlagnahmte 99 163 versank 1942 beim Schiffstransport im Mittelmeer. Die 99 161 wurde 1963 nach Stilllegung der Strecke ausgemustert und verschrottet. Die 99 162 blieb erhalten und ist als Dauerleihgabe des Verkehrsmuseums Dresden im Museumsbahnhof Oberheinsdorf ausgestellt.

Fahrzeugsteckbrief

sächsische Gattung		I K	II K (alt)	III K	IV K	V K	VI K	VI K Nachbau	„VII K“ Einheitslok	„VII K“ Neubau DR
Baureihenbezeichnung ab 1925		99[750–752]	–	99[754]	99[51–60]	99[61]	99[64–65]	99[67–71]	99[73–76]	99[77–79]
Bauart		C n2t	B’B’ n4t	C 1’ n2	B’B’ n4vt	D n2vt	E h2t	E h2t	1’E 1’ h2t	1’E 1’ h2t
Treibraddurchmesser	mm	760	813	855	760	855	800	800	800	800
Länge über Puffer*)	mm	5280 – 5740	9200	8980 – 9000	9000	8950	8660	8990/8436***)	10540	11300
Wasservorrat	m^3	1,5	2,86	2,0	2,4	2,4	4,5	4,1/4,5	5,8	5,8
Kohlevorrat	t	0,5	0,95	1,7	0,85/1,02/1,2	0,96	2,0/2,5	2,5	2,5	4,0
Dienstgewicht	t	15,45 – 16,80	28,9	25,6 – 26,3	26,8 – 28,6	28,8	40,4	41,0 – 42,25	56,7	58,0
Leistung**)	PSi	120	235	195	210	215	480	480	600	565

Zulässige Fahrgeschwindigkeit aller Baureihen: 30 km/h

Anmerkungen: *) Puffer als Mittelpuffer mit integrierter Kupplung ausgeführt
**) Leistung meist nur rechnerisch ermittelte, ungefähre Werte
***) zweiter Wert gültig für 99 679 bis 683

1934 steht der spätere ET 197 22 in Klingenthal zur Fahrt ins 4 km entfernte Sachsenberg-Georgenthal bereit. Diese Meterspurstrecke wurde 1964 stillgelegt.

Draisine angetrieben von einem „Schwalbe"-Motorroller (1993).

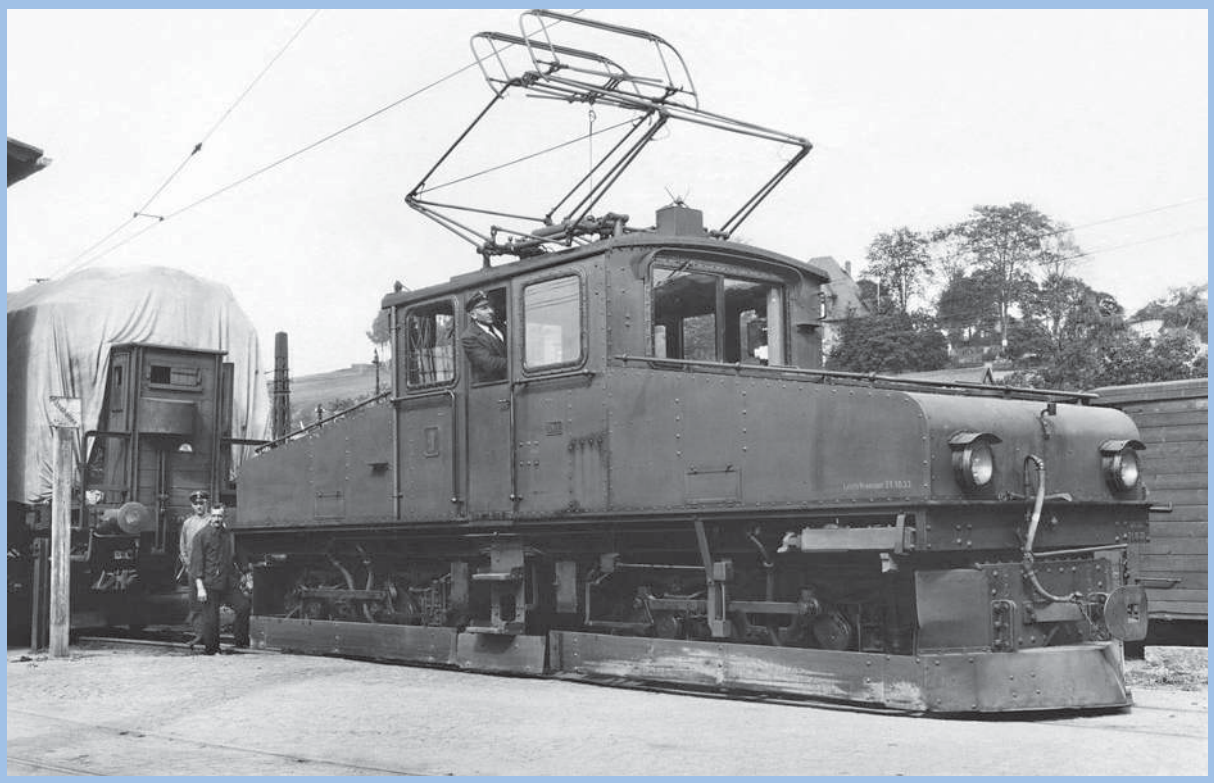
Die 199 008 der DR gelangte 1993 zur Döllnitzbahn und heißt heute 199 032. FOTO: M. SPERL

Mit Diesel- und Elektrokraft

Die „moderne Traktion" spielte auf Sachsens Schmalspurbahnen in 750-mm-Spur kaum eine Rolle. Immerhin aber beschaffte die Deutsche Reichsbahn 1938 von der Waggonfabrik Bautzen vier dieselhydraulische Triebwagen für die Strecken von Zittau nach Oybin/Jonsdorf und Hermsdorf. Die VT 137 322 bis 325 besaßen ein Triebdrehgestell und ein Laufdrehgestell und waren für die allerdings nie ausgefahrene Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt; der Dieselmotor leistete 180 PS. Drei Triebwagen wurden im Zweiten Weltkrieg zum Bw Posen umbeheimatet und verblieben 1945 in Polen. Die DR nahm den **VT 137 322** im Jahr 1946 wieder in Betrieb, 1964 stellte sie ihn nach einem Motorschaden ab. Seit August 2007 ist das mit Hilfe von Spenden betriebsfähig aufgearbeitete Fahrzeug wieder auf der Zittauer Schmalspurbahn zu erleben.

Vor allem um die betagten IV K abzulösen, entwickelte der VEB Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg ab 1956 für die DR die Baumusterlokomotiven **V 36 4801** und **4802**: Es waren dieselhydraulische Gelenkloks (Achsfolge B'B') mit zwei 180-PS-Dieselmotoren und Mittelführerhaus. Nach ihrer Fertigstellung 1961/62 wurden die Fahrzeuge im Wilsdruffer Netz und auf der Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf erprobt. Aufgrund gravierender Mängel brach man die Versuche schon im Herbst 1962 ab. Bis zu ihrer Verschrottung im Jahr 1965 standen beide „V 36 K" in Bertsdorf.

Nach der 1972 erfolgten Stilllegung der Strecke von Thum bis zum Anschluss der Papierfabrik Wilischthal kaufte die DR eine Werklok des VEB Feinspinnerei Venusberg. Die 1957 bei LKM Babelsberg gebaute Maschine des Typs Ns 4 (Achsfolge C, Leistung 90 PS) übernahm als **199 007** die Anschlussbedienung auf dem verbliebenen Reststück zwischen dem Bahnhof Wilischthal und der Papierfabrik. Ab 1990 wechselte sie sich mit der typengleichen **199 008** ab, die die DR von der Gießerei Schmiedeberg erworben hatte. Kurz nach Aufgabe der Anschlussbedienung wurde die 199 007 im Juli 1992 von



Die 1914 gebaute sächsische I ME Nr. 1 (ab 1940: E 191 01) in einer Fotografie aus dem Jahr 1934. Fotos: W. Hubert/ Slg. Brinker (2)

Der VT 137 322 ist heute wieder regelmäßig im Einsatz (Bertsdorf, 2004). Fotos: K. Koschinski (2)

Lastprobefahrt der V 36 4801 auf der Strecke Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde im Juni 1961. Foto: Slg. Müller

der IG Preßnitztalbahn (Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt) erworben. Die 199 008 gelangte 1993 zur Döllnitzbahn, wo sie heute 199 032 heißt; nicht zu verwechseln mit der später von der IG Preßnitztalbahn als 199 008^{II} eingereihten früheren Werklok des Typs V 10 C.
Anmerkung: Die erst nach 1990 zu sächsischen Schmalspurbahnen gekommenen Diesellokomotiven sind in den Kapiteln über die jeweiligen Strecken aufgeführt.

Hier bleibt noch an die Elektrofahrzeuge der Meterspurbahn Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal zu erinnern: Für den dortigen Güterverkehr lieferten Hartmann (Mechanteil) und Siemens-Schuckert (E-Teil) 1914 an die K.Sächs. Sts.E.B. zwei Elloks der Gattung I ME (Achsfolge B'B', Stundenleistung 150 kW). Zum Einsatz gelangten sie erst ab 1917 nach Fertigstellung der Gleichstromanlagen. Die Reichsbahn zeichnete die bis dahin die Betriebsnummern 1 und 2 tragenden Maschinen erst um 1940 in **E 191 01** und **02** um. Als solche blieben sie bis zur Einstellung des Güterverkehrs im Jahr 1963 im Einsatz, 1967 wurden sie verschrottet.
Dem Personenverkehr dienten zunächst zwei 1916 von der Waggon- und Maschinenfabrik AG, vormals Busch, Bautzen gefertigte und von Siemens-Schuckert elektrisch ausgerüstete Triebwagen der Gattung I MET (Achsfolge Bo) nebst zugehörigen Beiwagen. Ab 1939 wurde der Fahrzeugpark um vier ebenfalls zweiachsige Triebwagen der österreichischen Lokalbahn Mödling – Hinterbrühl verstärkt (davon zwei zu Beiwagen umgebaut). Die DR bezeichnete die beiden I MET als **ET 197 21** und **22**, die Mödling-Triebwagen als **ET 198 01** und **02**. Nachdem 1956/58 „Gothaer" Straßenbahnwagen erschienen waren, verblieb nur der ET 198 02 noch bis zur Streckenstilllegung im Jahr 1964 für den Berufsverkehr, 1967 kehrte er als Denkmal-Triebwagen nach Hinterbrühl in Österreich zurück.

99 731

Ins Zittauer Gebirge

In den 1980er Jahren drohte der Bahn in das kleine Mittelgebirge das Aus. Mit der Wende aber kam alles anders. Die Schmalspurbahn zeichnet heute ein besonders authentisches Flair aus.

99 731 dampft im April 2011 oberhalb des Haltepunkts Teufelsmühle dem Endbahnhof Kurort Oybin entgegen. FOTO: K. KOSCHINSKI

99 758 überquert im September 2010 auf der Fahrt nach Bertsdorf zwischen Zittau Süd und Zittau Vorstadt die Mandau. FOTO: W. BLEY

99 787 verlässt im April 2011 Zittau Hp in Richtung Bertsdorf.

Im äußersten Südosten Sachsens, an der Mündung der Mandau in die Lausitzer Neiße und im Dreiländereck Deutschland/Polen/Tschechien, liegt das 1238 erstmals urkundlich erwähnte Zittau. Im historischen Stadtkern erinnern auf mittelalterlichen Grundmauern errichtete Bauten wie das riesige Salzhaus und die Johanniskirche, eindrucksvoll auch das prächtige Rathaus im Stil der Neorenaissance an den durch Handel, die Tuchmacherei und die Braukunst hervorgebrachten Wohlstand. Durch die 1945 gezogene Oder-Neiße-Grenze geriet die Stadt in eine Randlage, doch war sie zu DDR-Zeiten ein bedeutender Industriestandort.

Allein die mittlerweile legendäre Lastkraftwagen und Kleinomnibusse produzierenden Robur-Werke beschäftigten mehr als 5000 Menschen. Robur und viele andere Betriebe gingen nach dem Ende der DDR unter, eine massive Abwanderung setzte ein. Seit 1989 sank die Einwohnerzahl Zittaus trotz Eingemeindungen um über 10 000 auf derzeit knapp 28 000. Umso wichtiger ist der Tourismus geworden. Dem Ruf als eine „Perle der Oberlausitz“ wird Zittau allemal gerecht. Zur Erholung in urwüchsiger Natur lädt das kleinste Mittelgebirge Deutschlands ein. Dorthin führt eine Schmalspurbahn mit besonders authentischem Flair.

Bahnbau unter privater Regie

Der schon anno dazumal rege Ausflugsverkehr ins Zittauer Gebirge hatte engagierte Bürger im Jahr 1884 zur Gründung eines Bahnbaukomitees bewogen. Eigentlich oblag der Eisenbahnbau in Sachsen längst dem Staat, doch mangels Interesse der K.Sächs.Sts.E.B. konstituierte sich im August 1888 die private Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahngesellschaft. Im März 1889 wurde der ZOJE unter strengen Auflagen die Konzession erteilt. Die Betriebsführung sollte von Anbeginn die Staatsbahn übernehmen, zumal man im Zittauer Stadtgebiet die Mitbenutzung von Anlagen und (bis zum Abzweig hinter Zittau Haltepunkt) des Streckengleises der bereits 1884 eröffneten Schmalspurbahn Zittau – Markersdorf vorsah.

Im Juni 1889 begannen die Bauarbeiten. Am 5. November 1890 waren sowohl die 10,58 km lange Strecke von der Abzweigstelle Neißebrücke bis Oybin (Distanz ab Bahnhof Zittau 12,23 km) als auch der 3,83 km lange Streckenast Bertsdorf – Jonsdorf fertiggestellt. Am 24. November 1890 dampfte der Eröffnungszug von Zittau nach Jonsdorf und anschließend nach Oybin, Regen und Schneesturm zerfetzten den Festschmuck. Die für den Folgetag geplante Aufnahme des regulären Betriebs verzögerte sich aufgrund schwerer Unwetterschäden bis zum 15. Dezember 1890.

Die Bahn fand regen Zuspruch, aber die ZOJE verfügte nach wegen der Mandauregulierung erforderlichen Umbauten von Bahn-

Im Mai 1989 benützten zahlreiche Werktätige und Schüler die Schmalspurbahn (99 1758 mit P 14 088 nach Oybin in Olbersdorf Oberdorf). FOTOS: K. KOSCHINSKI (3)

99 1731 mit normalspurigen Güterwagen für das Stahlwerk in Zittau Vorstadt (2. Mai 1989).

anlagen in Zittau nicht mehr über den nötigen finanziellen Rückhalt, um den Betriebspark aufzustocken. Folglich gab die ZOJE auf und verkaufte die Bahn samt den Fahrzeugen (so auch die fünf von ihr beschafften I K-Lokomotiven) mit Wirkung zum 1. Juli 1906 an das Königreich Sachsen. Bald stieg das neben dem bedeutenden Güterverkehr während der Sommersaison zu bewältigende Passagieraufkommen derart stark an, dass man sich zur Kapazitätsausweitung für den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Zittau Vorstadt und Oybin entschied. Der am 15. April 1913 aufgenommene zweigleisige Betrieb ermöglichte zusammen mit der Umwandlung bisheriger Haltepunkte in Bahnhöfe eine extrem dichte Zugfolge, an Sonn- und Feiertagen manchmal im Abstand von zehn Minuten.

Neben den ab 1909 zur Zittauer Schmalspurbahn gekommenen Lokomotiven der Gattung IV K wurde ab 1913 auch die aus zwei I K entstandene Doppellokomotive II K Nr. 61 A/B eingesetzt. Zu den verbliebenen IV K gesellten sich ab 1925 in Zittau beheimatete Nachbau-VI K (Baureihe 99^{67-71}), und ab 1929 beförderten Einheitsloks der Baureihe 99^{73-76} die schweren Züge. Ab 1938 ergänzten die vier Dieseltriebwagen VT 137 322 bis 325 den Fahrzeugpark, deren Einsatz jedoch zu Beginn des Zweiten Weltkriegs endete. Nur der VT 137 322 verkehrte im Zeitraum 1946 bis 1964 wieder zwischen Zittau und Oybin oder Jonsdorf. Im Jahr 1963 gelangte eine zuvor in Putbus auf Rügen stationierte „Exotin“ nach Zittau: Die 1924 an die Trusebahn in Thüringen gelieferte D n2t-Lokomotive 99 4532 diente bis 1989 als Zittauer Rangierlok. Den Wagenpark bereicherten schon um 1930 offene Aussichtswagen. Im Güterverkehr lösten ab 1927 Rollwagen die 1899 eingeführten Rollböcke zum Transport normalspuriger Waggons ab.

Doppelausfahrt in Bertsdorf der Züge nach Jonsdorf (mit 99 758, links) und Oybin (mit 99 731) im April 2004.

Im Warteraum in Bertsdorf fühlt man sich in vergangene Zeiten versetzt. Fahrkarten gibt es heute aber in den Zügen beim Schaffner und die Aufgabe von Reisegepäck ist natürlich längst Geschichte.

Durstlöscher in Bertsdorf.
FOTOS: K. KOSCHINSKI (5)

Kriegsbedingt wurde im Winter 1943/44 das zweite Streckengleis zwischen Bertsdorf und Oybin abgebaut, um die Schienen zur Verstärkung des Oberbaus auf der Strecke Zittau – Markersdorf – Hermsdorf verwenden zu können. Als Reparationsleistung folgte ab Ende November 1945 der Abbau des zweiten Gleises auch zwischen Zittau Vorstadt und Bertsdorf.

Urlauber und Ausflügler

In den 1950er Jahren sorgte der Feriendienst des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB) für ein erneut hohes Aufkommen im Urlauber- und Ausflugsverkehr, doch bereits in den Sechzigern wurde dieser ebenso wie der Gütertransport immer mehr auf die Straße verlagert. Ab 1969 stellte die Deutsche Reichsbahn den Güterverkehr hinter Olbersdorf Oberdorf schrittweise ein, die Bahnhöfe Zittau Vorstadt und Olbersdorf Oberdorf behielten für mehrere Industriebetriebe Bedeutung.

Obwohl 1975 als erhaltenswert eingestuft, drohte der Zittauer Schmalspurbahn in den 1980er Jahren aufgrund der Erweiterung des

weiter auf Seite 187

99 731 hat mit einem Zug nach Oybin Bertsdorf erreicht und nimmt hier Wasser (April 2011).

An Wochenenden und an Feiertagen verkehren auf dem Zittauer Netz Zusatzzüge mit einer Diesellok (hier die aus Rumänien stammende 199 013) oder mit dem VT 137 322 (Bertsdorf, April 2011). FOTOS: K. KOSCHINSKI

Die Strecke

Der Schmalspurbahnhof Zittau befindet sich südlich des Regelspurbahnhofs. Vom Vorplatz gelangt man durch ein torartiges Zugangsbauwerk auf den Bahnsteig. Quer über den Vorplatz führt das Verbindungsgleis zum Schmalspur-Bw, in dem die Loks mittels eines Hochbunkers bekohlt werden. Die Schmalspurzüge verlassen den Bahnhof Zittau südostwärts, wobei sie niveaugleich die Normalspurstrecke nach Liberec (Reichenberg) kreuzen. Entlang des Damms dieser Strecke geht's dann hinab zur fotogenen Station Zittau Haltepunkt. Hier quert die Schmalspurbahn die Bundesstraße 99 und führt nach etwa 300 Metern in einer Rechtskurve unter dem imposanten Neißeviadukt hindurch – „Pflichtmotiv" für Fotografen wie Filmer. Der auf polnischem Gebiet endende Viadukt ist 745 Meter lang, 16 Meter hoch und hat 39 gemauerte Bögen. Über ihn rollen die Züge nach Liberec.

Durch eine Kleingartenidylle, aber auch vorbei an Plattenbauten zuckelt die „Bimmel" nun westwärts zum Bahnhof Zittau Süd, mit 232 m ü. NN die tiefstgelegene Station. Sodann wird auf einem ungewöhnlichen Brückenbauwerk die Mandau überquert: Die Bahn kreuzt auf der Brücke niveaugleich die Südstraße. Rund 1,3 Kilometer weiter folgt nach einem engen Linksbogen der Bahnhof Zittau Vorstadt. An Wochenenden in der Hauptsaison finden hier wieder planmäßig Zugkreuzungen statt. An die frühere Bedeutung des Bahnhofs erinnern das stattliche Empfangsgebäude, der einst zu mehreren Bahnsteigen führende Tunnel sowie Gleise mit historischen Rollfahrzeugen und Wagen.

Von Zittau Vorstadt führt die Strecke mäßig ansteigend über Olbersdorf Niederdorf Hp und dahinter über einen 124 Meter langen Viadukt zum Bahnhof Olbersdorf Oberdorf. Im folgenden Abschnitt müssen die Züge auf 1,6 Kilometern Länge einen Höhenunterschied von 51 Metern überwinden! Nach insgesamt knapp neun Kilometern Fahrt mit finalem Kraftakt ist der 336 Meter über dem Meerespiegel gelegene Trennungsbahnhof Bertsdorf erreicht.

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Station empfängt das schmucke Hotel Bahnhof Bertsdorf mit Gartenrestaurant seine Gäste. Der malerische Ort Bertsdorf liegt zwei Kilometer entfernt. Allein schon für die Erkundung des Bahnhofs sollte man einen längeren Aufenthalt einplanen. Samstags und sonntags während der Hochsaison treffen sich hier öfters drei Züge. Das Ensemble mit Empfangsgebäude in Insellage, dem zweiständigen Lokschuppen und dem 1938 errichteten Hochstellwerk wird von der SOEG gemeinsam mit dem Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen e.V. (IV ZOJE) im historischen Erscheinungsbild erhalten. Auf dem mechanischen Schlüsselstellwerk versieht der für die gesamte Strecke zuständige Zugleiter seinen Dienst, die Einfahrten nach Bertsdorf sind mit Formsignalen gesichert. Gegen einen kleinen Obolus kann man vom Stellwerk aus die Doppelausfahrten Richtung Oybin und Jonsdorf auf den Film respektive Chip bannen.

Der Zug nach Oybin verlässt Bertsdorf in einer großen Linkskurve, erreicht alsbald den Haltepunkt Kurort Oybin Niederdorf, gelangt nach einer kleinen Steigung ins von bizarren Felsformationen gesäumte Goldbachtal, passiert den Haltepunkt Teufelsmühle und fährt schließlich in den Endbahnhof Kurort Oybin (389 m ü. NN) ein. Dessen einst umfangreiche Gleisanlagen sind bis auf ein zweites Gleis zum Umsetzen der Lok sowie ein Gleis zum Abstellen historischer Fahrzeuge rückgebaut. Der alte Güterschuppen beherbergt ein vom IV ZOJE eingerichtetes Museum. Im Empfangsgebäude lädt das Café und Bistro „Dampfkessel" zur Einkehr ein.

Der in einer engen Rechtskurve aus dem Bahnhof Bertsdorf führende Streckenast nach Jonsdorf steigt um bis zu 33 Promille an. Die ihn kurz hinter dem Bahnhof querende Straßenbrücke ist ein empfehlenswerter Standpunkt für Fotografen und Filmer, sofern sie aufgrund der Lage im Wald den Schattenwurf bedenken. Lichter wird's hinter der Station Kurort Jonsdorf Haltestelle: Nun schlängelt sich die Strecke am Hang des Jonsberges entlang und vorbei an typischen Oberlausitzer Umgebindehäusern zum Bahnhof Kurort Jonsdorf, mit 451 Metern über Normalnull zugleich dem höchsten Punkt der Zittauer Schmalspurbahn. Im Empfangsgebäude befindet sich die Pension „Zum Bahnel", in deren Gaststube man so manche Rarität rund um die „Kleinbahn" erspähen kann.

Streckendaten

Länge	
Zittau – Kurort Oybin	12,2 km
Bertsdorf – Kurort Jonsdorf	3,8 km
Spurweite	750 mm
Mindestradius	75 m
Maximale Neigung	33 ‰
Tiefster Punkt	Bf Zittau Süd 232 m über NN
Höchster Punkt	Bf Kurort Jonsdorf 451 m ü. NN
Stationen	insgesamt 12
Ingenieurbauten	
Mandaubrücke Zittau	43 m lang
Viadukt Olbersdorf	124 m lang

➜ Saisonal unterschiedliches Zugangebot

Hauptsaison:
täglich 4 Dampfzugpaare (mit Barwagen) im Zweistundentakt Zittau – Oybin, in Bertsdorf Anschluss nach/von Jonsdorf, auch Züge Oybin – Bertsdorf – Jonsdorf, Sa/So und feiertags zusätzliche Züge als historischer Triebwagen oder mit Diesellok

➜Fahrplan- und Tarifinfo: *www.soeg-zittau.de*

➜Anreise per Bahn:
RE 2 oder RB 61 Dresden – Ebersbach – Zittau (– Liberec), ODEG-Linie Cottbus – Görlitz – Zittau

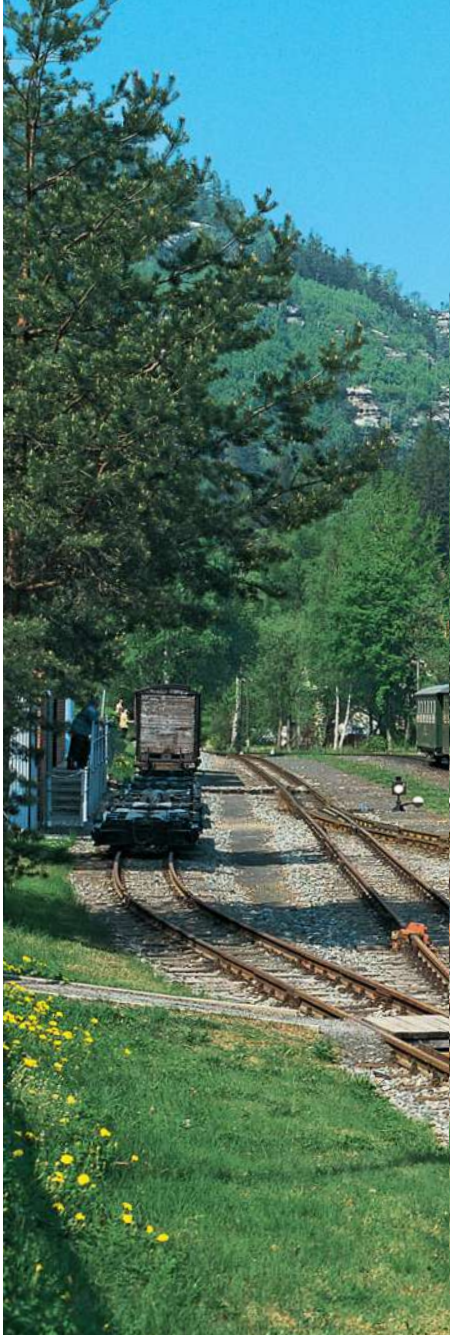
➜ Tipps:

• **historischer Sachsenzug** mit IV K von Mai bis Oktober jedes 1. und 3. Wochenende im Regelfahrplan zwischen Bertsdorf und Oybin sowie Jonsdorf

• **Burg- & Klosterzüge** mit Magd und Knecht und **Zittauer Stadtwächterzüge** mit Hauptmann der Stadtwache oder Spießgesellen (alternierend an Samstagen von Mai bis Oktober)

Infos zu diesen und weiteren Sonderfahrten sowie Veranstaltungen im SOEG-Kundenbüro, Bahnhofstraße 41, 02763 Zittau (Tel. 03583/540540 oder *www.soeg-zittau.de)*

• **Tage des offenen Lokschuppens Bertsdorf**, Termine beim Interessenverband Zittauer Schmalspurbahnen e.V. *(www.zoje.de)*



99 749 rollt am 1. Mai 2009 mit einem aus sechs Wagen gebildeten Personenzug aus Zittau, darunter einem Aussichtswagen, in den Endbahnhof Oybin ein.
FOTO: W. BLEY

Blick vom Rundwanderweg um den Berg Oybin Richtung Zittau (im Hintergrund) mit Zug nach Kurort Oybin.
FOTO: TH. SCHWARZE

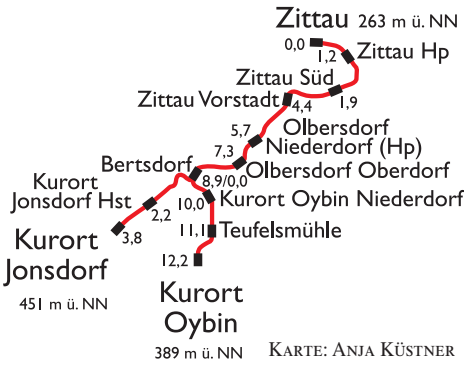
RECHTS AUSSEN: **99 787 setzt im Endbahnhof Kurort Jonsdorf um.**
FOTOS: M. SPERL

99 749

99 787

Chronik

24.11.1890	Offizielle Eröffnung der einzigen privaten Schmalspurbahn Sachsens
1899	Aufnahme des Rollbockverkehrs
01.07.1906	Übernahme der Bahn durch die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen
1909	Ersteinsatz von Loks der Gattung IV K anstelle der I K
15.04.1913	Aufnahme des zweigleisigen Betriebs zwischen Zittau Vorstadt und Oybin
1925	teilweise Ablösung der IV K (Baureihe 99^{51-60}) durch VI K Nachbau (99^{67-71})
1929	Ersteinsatz von Einheitsloks der Baureihe 99^{73-76}
1938	Ersteinsatz der Dieseltriebwagen VT 137 322 – 325
1943/1945	Abbau des zweiten Streckengleises Bertsdorf – Oybin/Zittau Vorstadt – Bertsdorf
ab 1969	schrittweise Einstellung des Güterverkehrs hinter Olbersdorf Oberdorf
Mai 1993	verbliebener Güterverkehr eingestellt
01.12.1996	SOEG übernimmt den Betrieb von der DB AG
2007/2009	Eröffnung der neuen Wagenwerkstatt/neuen Fahrzeughalle in Zittau



KARTE: ANJA KÜSTNER

Fahrzeugpark (Stand: August 2017)

Für den Plandienst sind drei oder vier Dampflokomotiven der Baureihen 99^{73-76} bzw. 99^{77-79} betriebsfähig. Zwei Loks befinden sich in „HU-Rotation“, d.h. eine wartet auf Hauptuntersuchung, eine ist gerade in HU (Situation im August 2017 siehe Tabelle). Der historische Sachsenzug fährt mit der IV K Nr. 145 (99 555).

Die zusätzlichen Wochenend-Züge in der Hauptsaison verkehren alternierend als Triebwagenkurse mit dem seit 2007 wieder einsatzfähigen VT 137 322 oder diesellokbespannt. Die zuerst dafür verfügbare 199 013 (rumänischer Typ L 30 H, Bauart C dh, seit 2003 bei der SOEG) ist zeitweilig an die Döllnitzbahn ausgeliehen. Im Herbst 2009 erwarb die SOEG von der Westfälischen Almetalbahn die im Eisenbahnmuseum Prora abgestellte ehemalige CFR-Diesellok 87-0029 des wesentlich stärkeren Typs L 45 H. Anders als die drei L 45 H der SDG ist die von der SOEG als 199 018 eingereihte Lok im Rahmen der 2010/2011 durchgeführten Hauptuntersuchung bei der MaLoWa Benndorf (Klostermannsfeld) völlig neu motorisiert worden (CAT-Motor, 600 PS). Sie hat die 199 013 im Streckendienst abgelöst.

Dampflokomotiven

im Eigentum der SOEG

Lok-Nr.	Typ	Hersteller	Lieferjahr	Bemerkung
99 731	„VII K Altbau“	SMF Chemnitz	1928	wie Lieferzustand (genietete Wasserkästen) zur HU im Werk Meiningen
99 735	„VII K Altbau“	SMF Chemnitz	1929	abgestellt in Bertsdorf
99 749	„VII K Altbau“	BMAG Berlin (Schwartzkopff)	1929	betriebsfähig
99 750	„VII K Altbau“	BMAG Berlin	1929	als Öllok im Trixi-Park Großschönau
99 757	„VII K Altbau“	BMAG Berlin	1933	abgestellt mit Fotozug in Zittau
99 758	„VII K Altbau“	BMAG Berlin	1933	betriebsfähig
99 760	„VII K Altbau“	BMAG Berlin	1933	betriebsfähig
99 787	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1957	betriebsfähig

im Eigentum des Interessenverbands der Zittauer Schmalspurbahnen (IV ZOJE)

99 555	IV K	SMF Chemnitz (Hartmann)	1908	Altbaurahmen, als IV K Nr. 145
99 4532	ex Trusebahn	O & K, Drewitz	1924	abgestellt im Lokschuppen Bertsdorf

Diesellokomotiven und Triebwagen

199 013	L 30 H	FAUR, Bukarest	1980	SOEG, ex Lyd 2-103 Zuckerfabrik Zbiersk (Polen) verliehen an Döllnitzbahn
199 018	L 45 H	FAUR, Bukarest	1973	SOEG, ex CFR 87-0029
VT 137 322		LHB, Bautzen	1938	Eigentum Verkehrsmuseum Dresden gGmbH

Wagen

Regulär setzt die SOEG in der Hauptsaison zwei aus KB-Personenwagen der ersten Rekonstruktionsvariante (ab 1981) und Packwagen für den Fahrradtransport gebildete Garnituren ein, davon eine um den roten Speisewagen (vormals Barwagen) ergänzt. In der Nebensaison kommt man mit einer solchen Garnitur inklusive Speisewagen aus. Generell ist in den Dampfzügen ein Personenwagen mit Rollstuhl-Lift sowie bei schönem Wetter von Mai bis Oktober ein offener Aussichtswagen eingereiht. Das an den Fahrzeugen angebrachte SOEG-Logo ist im Gegensatz zu den großflächigen Schriftzügen an den Wagen der SDG-Bahnen dezent.

Mit dem VT 137 222 kommt seit August 2016 der von der SDG ausgeliehene Beiwagen 970-280 zum Einsatz. Für den historischen Sachsenzug halten die SOEG und der IV ZOJE saugluftgebremste Altbauwagen der Gattungen KB und KBtr (ex KC4 und KC4tr für Traglasten) vor, darunter der vereinseigene Wagen 970-403 mit brauner Außenholzbeplankung und ursprünglicher 3.-Klasse-Bestuhlung.

Die SOEG und der IV ZOJE besitzen auch zahlreiche Güter- und Bahndienstwagen unterschiedlicher Gattungen sowie diverse Rollfahrzeuge (teils mit aufgebockten Normalspurwaggons). Der als Wagen 97-09-58 eingereihte Schneepflug der SOEG stammt übrigens aus dem Jahr 1917.

➜ Infos zu den Fahrzeugen auf den Internetseiten der SOEG (*www.soeg-zittau.de*) und des Interessenverbands der Zittauer Schmalspurbahnen e.V. (*www.zoje.de*).

Altes Schild im Bahnhof Bertsdorf.
FOTO: J. GUTJAHR

Fabrikschild der 99 731, die 1928 von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz gebaut worden ist.
FOTO: K. KOSCHINSKI

Die IV K mit der Bahnnummer 145 wurde am 5. September 2009 mit dem „historischen Sachsenzug“ bei Jonsdorf Haltestelle im Bild festgehalten. FOTO: TH. SCHWARZE

VT 137 322 mit dem KB4tr 970-571 in Jonsdorf (2008). FOTO: M. SPERL

VT 137 322 unterhalb von Jonsdorf Haltestelle (2009). FOTO: W. BLEY

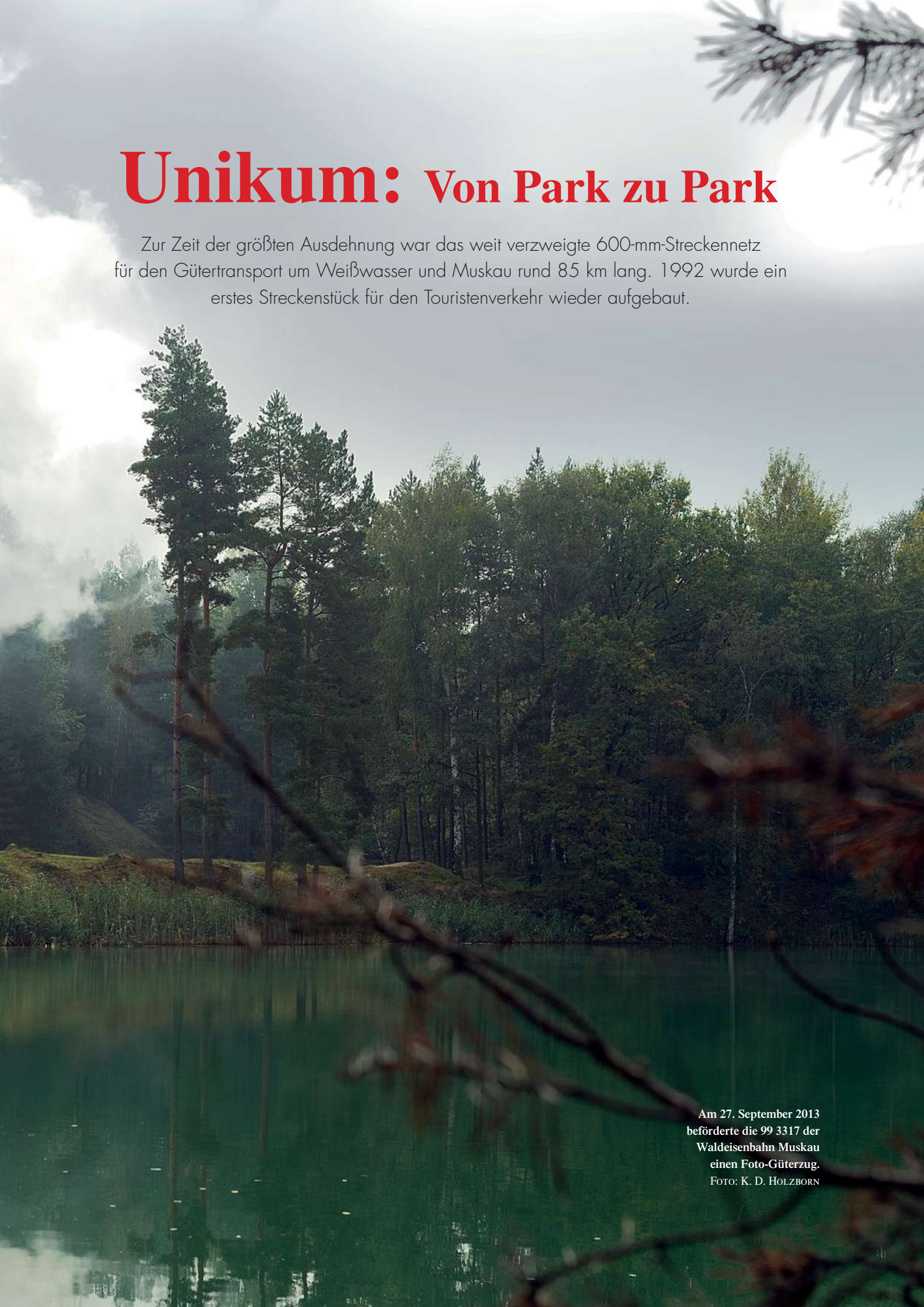
Olbersdorfer Braunkohletagebaus das Aus. Die „Wende“ in der DDR – nun ja – wendete das Blatt. Die zum 27. Mai 1990 vorgesehene Einstellung des Personenverkehrs unterblieb, der Güterverkehr wurde aber im Mai 1993 endgültig aufgegeben. Die DB AG wollte die Strecke, sofern sich kein anderer Betreiber fände, spätestens 1998 stilllegen. Dem beugten der Landkreis Zittau (heute Teil des Kreises Görlitz) und die Anliegergemeinden im Jahr 1994 durch Gründung der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) vor. Per 1. Dezember 1996 übernahm die SOEG die Infrastruktur, die Fahrzeuge und die Betriebsführung.

Noch in Regie der DR wurden 1990 Gleise erneuert. Zur Senkung der Betriebskosten sollte der Umbau der Lokomotiven auf Leichtölfeuerung beitragen, auch erwartete man dadurch einen besseren Wirkungsgrad der Dampfkessel und umweltfreundlicheren Betrieb. 1992/93 mutierten die 99 735, 749, 750, 758 und 760 („VII K Altbau“) sowie die 99 787 („VII K Neubau“) im Raw Görlitz zu Ölloks. Da weder die erhofften wirtschaftlichen noch betrieblichen Vorteile eintraten, erfolgte bereits 1996/97 der Rückbau der 99 735 und 758 auf Kohlefeuerung, im Jahr 1999 auch jener der 99 749. Die bis 2001 als Öllok eingesetzte 99 787 kehrte im Januar 2005 nach der bei der MaLoWa in Benndorf durchgeführten Hauptuntersuchung wieder mit Kohlefeuerung in den Betriebsbestand zurück. Im Jahr 2017 rüstete das Werk Meiningen auch die seit August 2003 abgestellte 99 760 wieder auf Kohlefeuerung um. Die nicht mehr rückgebaute 99 750 steht im „Trixi-Park“ Großschönau.

Im Zeitraum von 1996 bis 2006 wurden Hoch- und Kunstbauten sowie Gleisanlagen grundsaniert. Mit der 2005 erfolgten Gleiserneuerung im Bahnhof Bertsdorf ging eine Vereinfachung der Gleislage einher. In Zittau entstanden 2007 eine neue Wagenwerkstatt und 2008/2009 eine neue Fahrzeughalle.

Unikum: Von Park zu Park

Zur Zeit der größten Ausdehnung war das weit verzweigte 600-mm-Streckennetz für den Gütertransport um Weißwasser und Muskau rund 85 km lang. 1992 wurde ein erstes Streckenstück für den Touristenverkehr wieder aufgebaut.



Am 27. September 2013 beförderte die 99 3317 der Waldeisenbahn Muskau einen Foto-Güterzug.
FOTO: K. D. HOLZBORN

Am 18. Mai 2007 mussten die Teilnehmer einer Sonderfahrt von Kromlau zur Tongrube Mühlrose am Abzweig mangels Umfahrgleis beim Wagenverschub mithelfen.

Originär zählt sie nicht zu den sächsischen Schmalspurbahnen, denn die Waldeisenbahn Muskau (WEM) entstand in Preußen und kam erst 1945 zum Land Sachsen. Bis dahin hieß die Bahn offiziell noch Graf Arnimsche Kleinbahn. 1951 wurde die WEM der Reichsbahndirektion Cottbus unterstellt. Ab 1952 im DDR-Bezirk Cottbus gelegen, befinden sich die verbliebenen bzw. wieder aufgebauten Streckenteile seit 1990 erneut im Land Sachsen. Mit ihrer Spurweite von 600 mm weicht die WEM von der für Sachsen typischen „K-Spur“ 750 mm ab. Im Übrigen diente sie regulär nur dem Gütertransport.

Einst als Pferdebahn vom Muskauer Standesherrn Graf von Arnim begründet, entwickelte sich ab 1896 rund um Muskau und Weißwasser ein weit verzweigtes Netz, das zur Zeit der größten Ausdehnung eine Streckenlänge von über 85 km erreichte. Jahrzehntelang beförderten Dampflokomotiven Güterzüge von und zu Braunkohlegruben, Ziegeleien, Sägewerken, Papierfabriken und Glashütten. Noch 1966 ging ein 5,5 km langer Neubauabschnitt zur Tongrube Mühlrose in Betrieb, aber in den 1970er Jahren stellte die DR den Betrieb schrittweise ein. Ein 12 km langes Reststück zwischen der Ziegelei Weißwasser und der Tongrube Mühlrose wurde von 1978 bis 1991 als Werkbahn mit Dieselloks betrieben.

Auf Initiative des Vereins Waldeisenbahn Muskau (WEM e.V.) beschloss der Landkreis Weißwasser Anfang der 1990er Jahre den Wiederaufbau der Strecke Weißwasser – Kromlau. 1992 wurde diese 4 km lange Strecke als Touristenattraktion wieder eröffnet, 1995 auch die 7 km lange Linie Weißwasser – Bad Muskau. Die Betriebsführung übernahm die Waldeisenbahn Muskau GmbH. Regelmäßig an den Wochenenden von Ende April bis Anfang Oktober starten Personenzüge im Bahnhof Weißwasser Teichstraße zur Fahrt durch eine einzigartige Wald- und Parklandschaft nach Kromlau oder in die Kurstadt Bad Muskau mit dem weltbekannten Fürst-Pückler-Park. Jeweils an einem Wochenende pro Monat sind die Züge dampflokbespannt.

➜ Fahrplan- und Tarifinfo:
www.waldeisenbahn.de

Für gelegentliche Sonderfahrten steht heute auch wieder die „Tonbahn“ zur Tongrube Mühlrose zur Verfügung. Mit ihrem rund 18 km langen Streckennetz ist die WEM die größte Museumsbahn Deutschlands in 600-mm-Spur. In Weißwasser entstand von 1996 bis 2002 ein Museumsbahnhof mit Abstellgleisen und zwei Hallen für die Fahrzeuge des Vereins WEM e.V.

Triebfahrzeuge

Dampflokomotiven (Stand Mai 2017)
betriebsfähig:
99 3312 (D n2t, Borsig 1912) und 99 3315 (D n2t, Henschel 1917)
rollfähig:
„Hilax“ (B n2t, Jung 1938), Nr. 5 (B n2t, Borsig 1928)
abgestellt:
99 3317 (Dn2t, Borsig 1918)
Diesellokomotiven
vier Kö des Typs V 10 C, vier Kö des Typs Ns 3, zwölf Feldbahnloks der Typen Ns 2, Ns 2f und Ns 2h, außerdem diverse Feldbahnloks im Bestand des WEM-Museums

OBEN RECHTS: **Typisch Waldeisenbahn Muskau: Wasserfassen aus einem See beim Halbendorfer Wechsel.** FOTOS: J. GUTJAHR (2)
RECHTS: **Impressionen aus dem Jahr 2002: Gleisanlagen in Weißwasser Teichstraße ‹› 99 3312 dampft durch den Wald ‹› Warten auf Fahrgäste (Kö 0452 neben 99 3312).** FOTOS: TH. WUNSCHEL (3)

DEUTSCHE
WALDEISENBAHN
REICHSBAHN
MUSKAU

Dackel unter Volldampf

Radebeul kennen nicht nur Eisenbahnfreunde: Dort lebte Karl May in seiner Villa „Shatterhand", nachdem seine Bücher beim Publikum so erfolgreich waren.
Ziel der meisten Fahrgäste ist übrigens nicht der Endbahnhof Radeburg, sondern Moritzburg, um dort das berühmte Schloss zu besichtigen.

In Radeburg scheint die Zeit stehen geblieben zu sein: 99 1761 hat am 16. Mai 2011 mit einem Personenzug aus Radebeul Ost den Endbahnhof erreicht. Foto: W. Matussek

Eingangstür des Empfangsgebäudes in Friedewald Bad: Einst führte sie in den Dienstraum, heute wird das Gebäude privat genutzt.

RECHTE SEITE OBEN LINKS: **Nicht mehr ganz neue Bahnhofsuhr im alten Gehäuse (Friedewald Bad).**
FOTOS: K. KOSCHINSKI (2)

RECHTE SEITE OBEN RECHTS: **Schönwetterplausch mit der freundlichen Zugbegleiterin im Aussichtswagen (19. Mai 2011).**

Vor der Weiterfahrt nach Moritzburg muss die Zugbegleiterin in Friedewald Bad den Bahnübergang sichern (Blinklichtanlage einschalten).
FOTOS: W. MATUSSEK (2)

Blick vom Weinberg hinab auf Radebeul: Die Dampfwolke des „Lößnitzdackels“ ist im Gegenlicht gut zu sehen (Februar 2009).
FOTO: ST. PFÜTZE

Vor den Toren Dresdens hat die Lößnitzgrundbahn ihren Ausgangspunkt: im neben der Hauptbahn Leipzig – Dresden gelegenen Schmalspurbahnhof Radebeul Ost. Die Große Kreisstadt Radebeul schmiegt sich an die Weinhänge der Lößnitz und dehnt sich bis zu den Elbauen aus. Mit ihren 34 000 Einwohnern gehört sie wie Freital zu den größten Mittelzentren des Ballungsraums Dresden. Ihre deutschlandweit berühmteste Sehenswürdigkeit ist das in Bahnhofsnähe gelegene Karl-May-Museum, untergebracht in Karl Mays Wohnhaus „Villa Shatterhand“ und dem Blockhaus „Villa Bärenfett“.

Zu den ungewöhnlich vielen Kulturdenkmalen zählen auch die Anlagen und Fahrzeuge der Lößnitzgrundbahn. Die Weihen als tech-

nisches Denkmal und Traditionsbahn erhielt die Strecke Radebeul Ost – Radeburg als erste Schmalspurbahn in der DDR schon 1975. Im Volksmund heißt sie meist „Lößnitzdackel“, noch spöttischer mutet der Name „Grundwurm“ an – wenngleich genauso liebevoll gemeint.

Natürlich waren die Motive für den in den 1870er Jahren projektierten Bahnbau nach Radeburg ernsthafter Natur. Radeburg war damals Mittelpunkt eines 300 Quadratkilometer großen, noch nicht durch Eisenbahnen erschlossenen Gebiets. Nachdem sich Pläne für die Streckenführung der Berlin-Dresdener Eisenbahn über Radeburg und andere normalspurige Trassen erledigt hatten, genehmigte der Sächsische Landtag 1881 den Plan zum Bau einer Schmalspurbahn. Nach anfänglichen Querelen um den Trassenverlauf entschied man sich für den durch den Lößnitzgrund über Moritzburg. Der erste Spatenstich am Felseinschnitt in Dippelsdorf datiert vom 20. September 1883. Am 16. September 1884 ging die 16,55 km lange Strecke regulär in Betrieb.

Zur hohen Rentabilität der Bahn trugen nach der Jahrhundertwende wesentlich die Radeburger Schamottewerke bei, die 1901 mittels einer 2,4 km langen Anschlussbahn an die Strecke angebunden wurden. Überdies sprudelte die Einnahmequelle aufgrund des florierenden Ausflugsverkehrs ins Moritzburger Teichgebiet. Als Fehlplanung erwies sich hingegen das Projekt der Streckenerweiterung vom neu zu errichtenden Bahnhof Radeburg Süd bis zum neuen Endpunkt Radeburg Nord an der geplanten „Sächsischen Nordostbahn“ Großenhain – Königsbrück(– Löbau).

Die Strecke bis Radeburg Nord wurde 1922 als provisorische Anschlussbahn sogar realisiert und bis 1924 von Arbeitszügen befahren, nach dem Scheitern des Normalspurprojekts jedoch um 1927 wieder abgebaut. Rund zehn Jahre später verlegte man auf einem Teilstück der Trasse wieder ein Gleis, das 1937/38 Materialtransporten für den Reichsautobahnbau diente. Zwischen Radebeul Ost und der Entladestelle am Radeburger Friedhof fuhren innerhalb von 24 Stunden bis zu 48 Güterzüge!

Im Personenverkehr erreichte die Lößnitzgrundbahn in den 1950er Jahren erneut das

Zeltlager am Haltepunkt Lößnitzgrund anlässlich der Karl-May-Festtage 2008 in Radebeul. FOTO: W. BLEY

99 1761 in den Straßen von Radebeul (19. Mai 2011).

Radeburg: Die Dampflok ist versorgt, kurze Pause für das Personal. FOTOS: W. MATUSSEK (2)

Aufkommen der Vorkriegszeit. Auf dem von Ausflüglern am stärksten frequentierten Abschnitt Radebeul Ost – Moritzburg dampften sonntags bis zu 23 Personenzüge. Schon in den Sechzigern gingen Fahrgast- und Zugzahlen aber deutlich zurück. Im mittels Rollwagen durchgeführten Güterverkehr blieben schließlich fast nur noch Leistungen für die Radeburger Baustoff- und Glasindustrie übrig. Seit Einstellung des öffentlichen Güterverkehrs zum 1. Juli 1992 sind auch sie Geschichte.

1969 gehörte die Strecke zu den Schmalspurbahnen, die die Reichsbahn bis spätestens 1980 stilllegen wollte. Der ihr 1975 zuerkannte Status als Traditionsbahn sicherte zwar das Überleben, jedoch beschränkte die DR den Gleisunterhalt auf das Allernötigste. Dabei hatten die seit 1969 anstelle der VI K (Baureihe 99^{64-71}) eingesetzten Neubaulokomotiven der Baureihe 99^{77-79} dem Oberbau geschadet. So hinterließ die DR der DB AG im Jahr 1994 ein schweres Erbe. Nicht mehr aufschiebbare Gleisauswechslungen zwangen im Sommer 1998 zur zeitweiligen Betriebseinstellung.

Die Zusage des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO), für weitere 15 Jahre Verkehrsleistungen zu bestellen, wendete die 1998 drohende Streckenstilllegung ab. Mit Baukostenzuschüssen des Freistaats Sachsen wurde die Strecke ab dem Jahr 2000 teilweise grundsaniert. Zum 1. Januar 2001 übertrug DB Regio die Betriebsführung dem Tochterunternehmen Mitteldeutsche Bahnreinigungsgesellschaft (BRG Südost). Am 11. Juni 2004 ging sie auf die BVO Bahn GmbH, die heutige SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH über. In Regie der BVO Bahn bzw. SDG erfolgten weitere Investitionen in die Infrastruktur. Aus formaljuristischen Gründen wurde diese im Juli 2008 vom Landkreis Meißen übernommen, ein Pachtvertrag regelt die Nutzung durch die SDG.

Die Strecke

Östlich der Bahnsteige des Bahnhofs Radebeul Ost befinden sich die ausgedehnten Schmalspuranlagen mit zweiständigem Lokschuppen, Reparaturwerkstatt, Bekohlungskran und Kohlebunker, Rollwagengrube und dem heute das SSB Schmalspurmuseum beherbergenden Güterboden.
Der Dampfzug verlässt den Bahnhof westwärts und zuckelt auf dem in Straßenseitenlage verlaufenden Gleis durchs Stadtgebiet. Nach etwa einem Kilometer kreuzt das Schmalspurgleis niveaugleich die Gleise der Dresdner Straßenbahnlinie 4 und erreicht den Haltepunkt Weißes Roß. Anschließend verlässt der Zug das Elbtal und schnauft aufwärts zwischen den Weinbergen der Hoflößnitz hindurch in den idyllischen Lößnitzgrund, passiert den gleichnamigen Haltepunkt sowie den Hp Friedewald und kämpft sich dann durch enge Bögen weiter hinauf zum Bahnhof Friedewald Bad.
Nun folgt die Überquerung des Dippelsdorfer Teichs auf einem 210 m langen Damm, der mit

Im Radeburger Lokschuppen sind heute Fahrzeuge des Vereins Traditionsbahn Radebeul untergestellt. Vor dem Schuppen wartet im Oktober 2010 die 99 1775 auf die Rückfahrt nach Radebeul Ost. FOTO: K. KOSCHINSKI

185,3 Höhenmetern über Normalnull zugleich den Scheitelpunkt der Strecke bildet. Hinter dem Damm führt das Gleis durch das malerische Moritzburger Wald- und Teichgebiet. Beim Streckenkilometer 8,6 – etwa auf halbem Weg bis zum Endpunkt – liegt der Bahnhof Moritzburg. Das berühmte Jagd- und Lustschloss von August dem Starken ist nur eine von vielen Attraktionen des Ortes. Die wenigen nicht in Moritzburg endenden Züge dampfen weiter durch die Teichlandschaft zu den Haltepunkten Cunnertswalde und Bärnsdorf, sodann durch Wiesen und Felder über die Haltepunkte Berbisdorf und Berbisdorf Anbau bis ins Heinrich-Zille-Städtchen Radeburg. Im dortigen Lokschuppen sind heute Fahrzeuge des Vereins Traditionsbahn Radebeul e.V. untergestellt.

Streckendaten

Länge	16,55 km
Spurweite	750 mm
Mindestradius	75 m
Maximale Neigung	16,6 ‰
Höchster Punkt	Dippelsdorfer Damm 185 m über NN
Stationen	11
Ingenieurbauten	19 Brücken
Damm über d. Dippelsdorfer Teich	210 m lang

➜ täglich sechs Dampfzugpaare im Abschnitt Radebeul Ost – Moritzburg, zwei Zugpaare täglich und ein weiteres Zugpaar an Schultagen bis/ab Radeburg

➜ Fahrplan- und Tarifinfo: *www.loessnitzgrundbahn.de*

➜ Anreise per Bahn:
S 1 Schöna – Dresden – Meißen-Triebischtal *oder* RE 50 Dresden – Riesa – Leipzig bis Radebeul Ost

➜ Tipps:

• Der **Verein Traditionsbahn Radebeul e.V.** veranstaltet mit der als IV K Nr. 176 aufgearbeiteten 99 586 und Wagen in den Farben der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, der DRG oder der DR besonders nostalgische Sonderfahrten. Vorsicht: Bei den „Karl-May-Fahrten" kann es zu Zugüberfällen kommen. Fahrttermine und Buchungen unter *www.trr.de*.

• Im alten Güterboden des Bahnhofs Radebeul Ost präsentiert das **SSB Schmalspurmuseum** neben der Lokomotive IV K Nr. 194 (99 604) Wagen aus der Anfangszeit der 750-mm-Bahnen in Sachsen und viele weitere Exponate. Infos unter *www.ssb-museum.de*.

• Unter dem Motto **Weingenuss auf schmaler Spur** bietet der Veranstalter Sachsenträume (*www.sachsen-traeume.de*) Fahrten mit der Verköstigung sächsischer Weine und Anekdoten zum Weinbau in Sachsen an.

• Andenken von der Lößnitzgrundbahn gibt's im **Fahrkarten- und Souvenirverkauf im Bahnhof Moritzburg**.

Chronik

15.09.1884	Einweihungsfahrt der Strecke
1901	Bau der Anschlussbahn zu den Radeburger Schamottewerken
1922–1924	Bauzugverkehr auf provisorischer Anschlussbahn nach Radeburg Nord
1937/38	Materialtransporte für den Autobahnbau
ab 1937	Ablösung der Loks der Gattung IV K durch VI K
1969	Ablösung der VI K durch Neubauloks BR 99^{77-79} („VII K neu“)
10.08.1974	Erste Fahrt eines Traditionszuges mit IV K-Lokomotive
01.07.1992	Einstellung des öffentlichen Güterverkehrs
ab 1998	Gleiserneuerung und schließlich Grundsanierung der Strecke
11.06.2004	BVO Bahn GmbH wird Betreiber
09.05.2007	BVO Bahn firmiert um in SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH

Fahrzeugpark (Stand: Juni 2017)

Regulär setzt die SDG in Radebeul stationierte Lokomotiven der Baureihen 99^{73-76} und 99^{77-79} ein („VII K alt und neu“). Wie auf der Weißeritztalbahn fahren sie mit EDV-Betriebsnummern nach dem DR-Schema von 1970, beispielsweise fährt die 99 761 als 99 1761-8. Für Sonderfahrten mit dem Traditionszug hält der Verein Traditionsbahn Radebeul am Standort Radeburg die grün lackierte sächsische IV K Nr. 132 (einst 99 539 der DR) vor. Auch für die Lößnitzgrundbahn verfügt die SDG über einen 1988 in Meiningen gebauten Schneepflug.

Dampflokomotiven

im Eigentum von SDG/VVO

Lok-Nr.	Typ	Hersteller	Lieferjahr	Bemerkung
99 564	IV K	SMF Chemnitz	1909	Dauerleihgabe hist. Lokschuppen Wilsdruff
99 608	IV K	SMF Chemnitz	1921	Kesseluntersuchung
99 713	VI K Nachbau	SMF Chemnitz	1927	zzt. Lokwerkstatt Oberwiesenthal
99 747	„VII K Altbau“	BMAG Berlin	1929	Dauerleihgabe Museums-Bw Nossen
99 761	„VII K Altbau“	BMAG Berlin	1933	im Einsatz
99 775	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1953	nicht einsatzfähig
99 778	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1953	Dauerleihgabe Museums-Bw Nossen
99 779	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1953	nicht einsatzfähig
99 789	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1957	im Einsatz
im Eigentum des Vereins Traditionsbahn Radebeul e.V.				
99 539	IV K	SMF Chemnitz	1899	als IV K Nr. 132 für Traditionszug
99 586	IV K	SMF Chemnitz	1913	als IV K Nr. 176 für Traditionszug, abgestellt
99 791	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1957	nicht einsatzfähig (Museumszug)

Diesellokomotiven

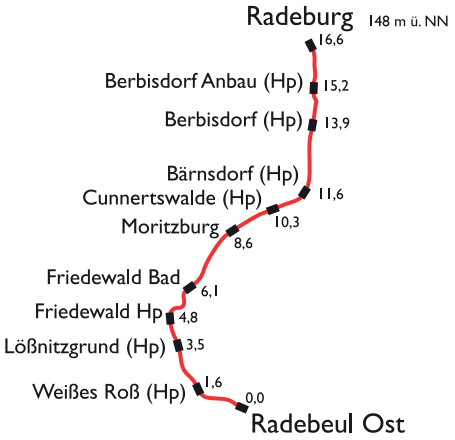
Lok 1	V 10 C	LKM Babelsberg	1967	Eigentum Traditionsbahn Radebeul

Anmerkungen:
SMF Chemnitz = Hartmann; BMAG Berlin = Schwartzkopff

Wagen

Im Regelbetrieb verkehren wie auf der Weißeritztalbahn rekonstruierte bzw. modernisierte Wagen der Gattung KB, als Fahrradwagen Packwagen der Gattung KD und von Ende April bis Anfang Oktober ein offener Aussichtswagen der Gattung KC. Der Verein Traditionsbahn Radebeul besitzt eine Vielzahl zwei- und vierachsiger Personen-, Pack-, Bahndienst- und Güterwagen. Die Anstrichvarianten umfassen Farbgebungen der K.Sächs.Sts.E.B, der DRG und der Nachkriegs-DR. Teils gehören die Fahrzeuge (darunter der zweiachsige Postwagen 1703 im Anstrich der Reichspost um 1900) zum Radebeuler Museumszug, teils zum Traditionszug (unter anderem drei KB4-Personenwagen mit Anschriften und Farben der K.Sächs.Sts.E.B. um 1900).

➜ Nähere Informationen auf den Internetseiten der SDG (*www.loessnitzgrundbahn.de*) und des Vereins Traditionsbahn Radebeul (*www.trr.de*).



KARTE: ANJA KÜSTNER

Zwischen Friedewald Bad und Moritzburg (März 2011). FOTO: J. PLIETZ

RECHTE SEITE OBERE REIHE: **Die 099 742 zieht im Oktober 1996 in Radebeul Ost eine VI K vom Transportwagen.** FOTO: A. DUMJAHN
099 743 ergänzte im April 2001 vor dem Lokschuppen in Radebeul Ost ihren Wasservorrat, als ein „Doppelstöcker“ nach Leipzig einfuhr. FOTO: F. VON RÜDEN

RECHTE SEITE MITTE: **Postwagen von 1892 (Verkehrsmuseum Dresden, der Anstrich entspricht der Zeit um 1900). ◇ Profilmesswagen (VM Dresden, Baujahr 1897, im Anstrich der DR um 1960). ◇ L 45 H-083 mit Bauzug in Moritzburg.**

RECHTS: **Lok 1 der Traditionsbahn Radebeul (ex Werklok dkk in Niederschmiedeberg) mit dem DRG-Traditionszug, aufgenommen im Juni 2008.** FOTOS: M. SPERL (4)

099 743-7

KAISERLICHE POST

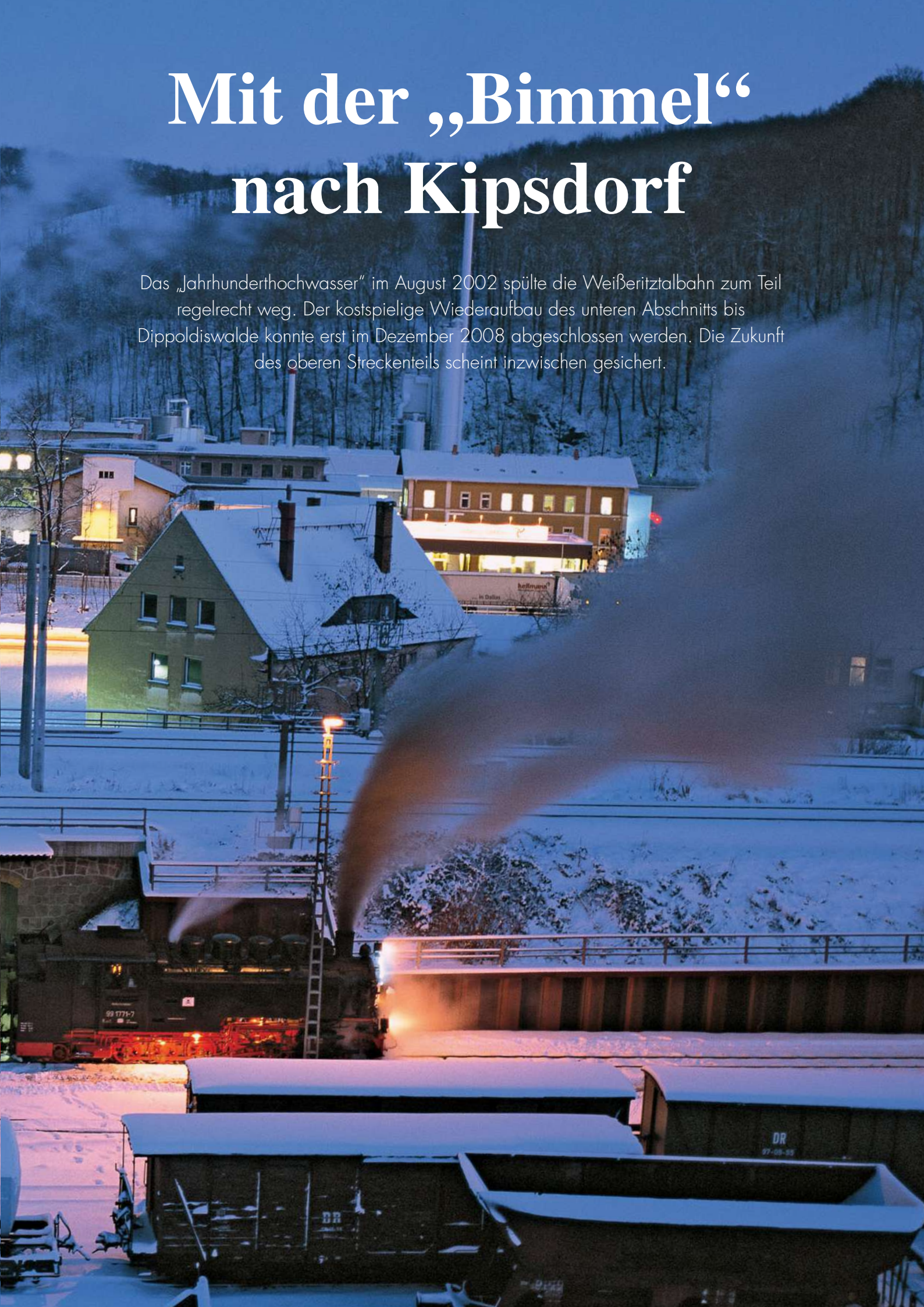
HORITSBURG

Dresden
7.18001
Umrißwagen

Freital-Hainsberg: Mit einem Personenzug nach Dippoldiswalde steht im Dezember 2010 die 99 1771 zur Abfahrt bereit.
FOTO: W. MATUSSEK

Mit der „Bimmel“ nach Kipsdorf

Das „Jahrhunderthochwasser“ im August 2002 spülte die Weißeritztalbahn zum Teil regelrecht weg. Der kostspielige Wiederaufbau des unteren Abschnitts bis Dippoldiswalde konnte erst im Dezember 2008 abgeschlossen werden. Die Zukunft des oberen Streckenteils scheint inzwischen gesichert.



In Freital-Hainsberg wird eine Weiche im Hauptfahrweg versperrt (Februar 2011). Foto: W. Matussek

Ganz oben: **Mit Volldampf geht es im Tal der Roten Weißeritz bergan durch den Rabenauer Grund.** Fotos: K. Koschinski (2)

Beschilderung der 99 1734 der SDG (Oktober 2010).

Nach kurzem Halt im Bahnhof Rabenau setzt die 99 1746 am 3. April 2009 ihre Fahrt fort. Im Dezember 2008 wurde der Personenverkehr auf der Weißeritztalbahn bis Dippoldiswalde wieder aufgenommen. Foto: M. Sperl

Wenige Kilometer südwestlich der barocken Elbmetropole Dresden, in Freital-Hainsberg, beginnt Deutschlands dienstälteste öffentliche Schmalspurbahn. Ihr ursprünglich Hainsberg (Sachsen) genannter Ausgangspunkt erhielt seinen jetzigen Namen nach der 1964 erfolgten Eingemeindung in die Stadt Freital. Die heute rund 40 000 Einwohner zählende Große Kreisstadt war schon 1921 durch den Zusammenschluss von Orten im „freien Tal“ entstanden, einst wegen des Steinkohlenbergbaus und der Stahlindustrie auch „Tal der Arbeit“ genannt. Das Schloss Burgk – ehemals Sitz des „Kohlebarons“ Freiherr Dathe von Burgk – beherbergt Sammlungen unter anderem zur Bergbaugeschichte. Zu bewundern ist dort „Dorothea“, die erste elektrische Grubenlok der Welt.

Ihr Baujahr 1882 fällt just mit dem Eröffnungsjahr der ins Osterzgebirge führenden Weißeritztalbahn zusammen. Deren erster Abschnitt von Hainsberg bis Schmiedeberg (21,78 km) wurde am 1. November 1882 dem Verkehr übergeben. Der Streckenverlauf im Rabenauer Grund, einem engen von der Roten Weißeritz durchflossenen Felsental, hatte die Errichtung zahlreicher Brücken und Stützmauern erfordert, außerdem den Bau eines 18 m langen Tunnels. Dennoch verging vom ersten Spatenstich am 16. Juli 1881 bis zur Eröffnung des ersten Abschnitts nur etwas mehr als ein Jahr. Am 3. September 1883

ging das 4,41 km lange Reststück hinauf bis Kipsdorf in Betrieb. Insgesamt galt es 350 m Höhenunterschied zu überwinden. 93 Prozent der Gesamtstrecke wurden in der Steigung mit Neigungen von bis zu 1 : 33 (30 Promille) angelegt, ein Abschnitt kurz vor dem Endbahnhof Kipsdorf sogar mit der Maximalneigung 1 : 28,8 (34,7 Promille).

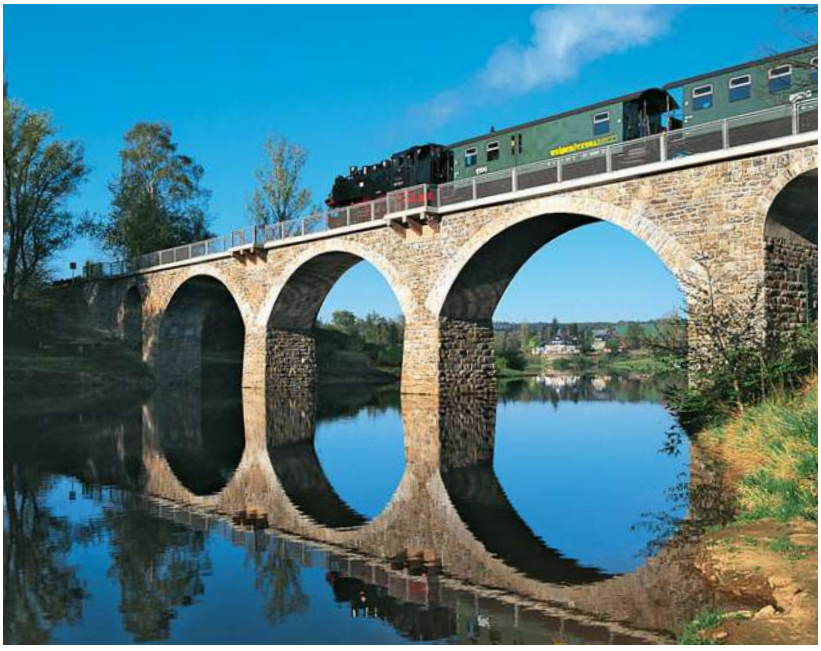
Bereits Ende Juli 1897 hinterließ eine Hochwasserkatastrophe an der Strecke schwere Schäden, so dass sie für einige Wochen gesperrt werden musste. Um der Hochwassergefahr zu begegnen, plante man den Bau der Talsperre Malter. Dieses in den Jahren 1908 bis 1913 realisierte Projekt bedingte zwischen Spechtritz und Dippoldiswalde die Höherlegung der Trasse sowie den Neubau des Bahnhofs Malter.

Die im Zeitraum 1920 bis 1924 durchgeführte Neutrassierung zwischen Obercarsdorf und Buschmühle ermöglichte die Erweiterung des aufgrund des Güterumschlags für die Eisengießerei in Schmiedeberg an seine Kapazitätsgrenzen gelangten Bahnhofs Schmiedeberg. Im Rahmen der Streckenverlegung errichtete man den 191 m langen Schmiedeberger Viadukt. Unterdessen zeigte sich der Endbahnhof Kipsdorf dem anschwellenden Ausflugs- und Urlauberverkehr kaum noch gewachsen. Statt der beengten Anlagen entstand von 1932 bis 1934 der großzügig gestaltete Kopfbahnhof Kurort Kipsdorf mit vier Bahnsteiggleisen, dem imposanten querste-

99 1771 auf anstrengender Bergfahrt im Rabenauer Grund (28. März 2011). Fotos: M. Sperl (2)

99 1761 überquert im April 2009 bei Malter einen Seitenarm der Talsperre Malter. Foto: W. Bley

Bilder rechte Seite:
Auf dem befahrbaren „Inselabschnitt“ Obercarsdorf – Schmiedeberg bespannte die 99 1746 am 28. November 2010 mehrere Sonderzüge (Schmiedeberg).



Per Straßentransport gelangte die 99 1746 am 28. November wieder zurück nach Freital-Hainsberg, wo sie gerade abgeladen wird.
Foto: W. Matussek

henden Empfangsgebäude und dem für deutsche Schmalspurbahnen fast einzigartigen Hochstellwerk (wie es ansonsten nur noch der Abzweigbahnhof Bertsdorf der Zittauer Schmalspurbahn besitzt).

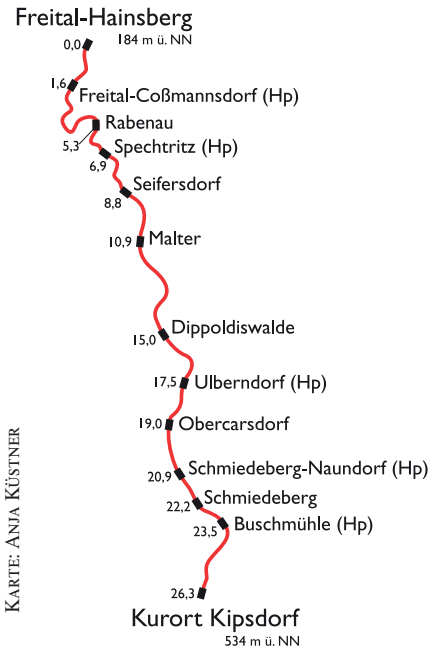
Durch die Neutrassierungen und auch die schon 1903/04 erfolgte Neuanlage des Bahnhofs Hainsberg hatte sich die Streckenlänge von 26,19 km auf 26,34 km verändert. Im Übrigen war wegen des 1906 eingeführten Rollbockverkehrs zum Transport normalspuriger Güterwagen die Erweiterung des Lichtraumprofils nötig und in diesem Zusammenhang der Tunnel durch den Einsiedlerfelsen im Rabenauer Grund aufgeschlitzt worden.

Wie die anderen Strecken ins Erzgebirge trug die Weißeritztalbahn erheblich dazu bei, dass sich an ihr gelegene Gemeinden – allen voran Kipsdorf – zu Erholungs- und Wintersportorten entwickelten. Neben dem Ausflugsverkehr spielte die „Bimmel“ auch im Berufsverkehr eine wichtige Rolle. Zudem sorgten Industriebetriebe in Rabenau, Dippoldiswalde und insbesondere die Eisengießerei in Schmiedeberg noch in den 1980er Jahren für ein hohes Aufkommen im schon früh vom Rollbock- auf Rollwagenbetrieb umgestellten Güterverkehr. (Rollböcke nahmen nur je einen Radsatz des aufgebockten Regelspurwaggons auf, Rollwagen hingegen beide Radsätze oder die auf zwei Rollwagen verteilten Drehgestelle eines Waggons.)

Bangen und Hoffen

Nach dem Umbruch in der DDR 1989/90 gingen die Transportleistungen drastisch zurück. Trotzdem erneuerte die Deutsche Reichsbahn noch 1993 teilweise den Oberbau, jedoch suchte bereits sie einen neuen Betreiber. Die Deutsche Bahn AG stellte den Güterverkehr Ende 1994 ein und kündigte 1997 an, die Strecke stillzulegen, wenn der Zugverkehr nicht vom Freistaat Sachsen oder den Kommunen mitfinanziert würde. Aufgrund einer Finanzierungszusage des Zweckverbands Verkehrsverbund Oberelbe entschied sich die DB AG 1998 dann doch für den Weiterbetrieb, übertrug die Betriebsführung aber zum 1. Januar 2001 ihrer Tochter Mitteldeutsche Bahnreinigungsgesellschaft (BRG).

Durch das „Jahrhunderthochwasser“ im August 2002 wurde die Weißeritztalbahn abschnittsweise regelrecht weggespült, desgleichen die normalspurige Hauptbahn Dresden – Tharandt – Chemnitz – Werdau. Dies bedeutete das wohl endgültige Aus für die 1913 parallel zur Hauptbahn teils als Dreischienengleis geschaffene Verbindung zwischen Freital-Hainsberg und dem zum Wils-druffer Netz gehörenden Schmalspurbahnhof Freital-Potschappel. Im Rahmen des Wiederaufbaus der Hauptstrecke entfiel das noch für die Über-



Karte: Anja Küstner

99 1771 dampft durch das frisch verschneite Coßmannsdorf.
Oben links: **Vom Fahrtwind kunstvoll geformte Eiszapfen hängen am Dach der Personenwagen.**
Oben rechts: **Einladend: Empfangsgebäude in Malter mit hell erleuchtetem Warteraum.** Foto: M. Sperl

führung von Schmalspurwagen zur Wagenausbesserungshalle in Potschappel genutzte Gleis ersatzlos.

Wiederaufbau

Der mit 20 Mio Euro veranschlagte Wiederaufbau der Weißeritztalbahn wurde mehrfach hinausgeschoben. Im Oktober 2004 übergab die DB AG die Betriebsführung an die schon die Lößnitzgrundbahn und die Fichtelbergbahn betreibende BVO Bahn GmbH. Der Weißeritzkreis (heute Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge) erwarb im Juni 2007 die Strecke, im Gegenzug beteiligte sich der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) mit 35 Prozent an der nun als SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH firmierenden Betreibergesellschaft. Die Aufbauarbeiten begannen erst Anfang November 2007, nachdem die sächsische Regierung 17,8 Mio Euro aus dem Fluthilfefonds für die Wiederherstellung des Abschnitts Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde freigegeben hatte. Die Arbeiten umfassten auch die Erneuerung weniger zerstörter Abschnitte. Beim Neuaufbau der Bahnsteige in Rabenau und Dippoldiswalde ging man nach Ansicht von Kritikern allzu rigoros vor, weshalb sie jetzt „sehr geleckt“ wirken würden.

Am 14. Dezember 2008 nahm die SDG zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde wieder den planmäßigen Zugverkehr auf. Die von den Kommunen und besonders vehement von der Interessengemeinschaft Weißeritztalbahn e.V. (IGW) geforderte Reaktivierung des Abschnitts bis Kurort Kipsdorf war erst 2011 finanziell gesichert. Insgesamt investierten der Freistaat Sachsen und der Bund für den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn 40 Millionen Euro, doppelt so viel wie veranschlagt. 14 Jahre und knapp neun Monate nach Einstellung des Betriebs erreichte am 11. Mai 2017 ein Dampfzug die Endstation, offiziell wurde der Abschnitt Dippoldiswalde – Kipsdorf am 17. Juni 2017 wiedereröffnet.

Streckenbeschreibung

Mit ihrer Landschaftsvielfalt gilt die Weißeritztalbahn als eine der schönsten Strecken Europas. Sie schlängelt sich durch den wildromantischen Rabenauer Grund, verläuft entlang des Stausees der Talsperre Malter und steigt hinter Dippoldiswalde schließlich zwischen hohen Waldhängen im Osterzgebirge hinauf zum Kurort Kipsdorf.
Unmittelbar nach der Abfahrt in Freital-Hainsberg ist rechts der Lokschuppen mit Lokwerkstatt zu sehen. Kurz darauf unterquert die Strecke die Hauptbahn Dresden – Chemnitz, führt am Zusammenfluss der Roten und der Wilden Weißeritz vorbei und folgt dann dem Verlauf der Roten Weißeritz. Hinter dem Haltepunkt Freital-Coßmannsdorf taucht die Bahn in den Rabenauer Grund ein und erreicht – immer entlang der Roten Weißeritz und diese zwölfmal überbrückend – den idyllisch gelegenen, allerdings modernisierten Bahnhof Rabenau. Gegenüber befindet sich das traditionsreiche Gasthaus und Hotel Rabenauer Mühle. Im Ortskern gewährt das Deutsche Stuhlbaumuseum Einblick in das hier jahrhundertelang ausgeübte Stuhlbauerhandwerk.

Ein Kohlefeuer in einem Korb sorgt dafür, dass der Wasserkran neben dem Bekohlungskran in Freital-Hainsberg bei tiefen Temperaturen funktionstüchtig bleibt (Dezember 2010). FOTO: W. MATUSSEK (3)

Der Dampfzug fährt weiter entlang des Flusslaufs in den Spechtritzgrund, hält kurz am Haltepunkt Spechtritz und schnauft nun schon kräftig bergan bis zum nächsten Zwischenstopp im Bahnhof Seifersdorf. Eisenbahnfreunde kennen ihn wegen der fotogenen Ausfahrt in Richtung Kipsdorf. Die 25-Promille-Steigung herauf aus dem Spechtritzgrund zieht sich bis zur Talsperre Malter hin, kurz vor dem Bahnhof Malter erreicht die Strecke die Höhe der Staumauer. Das Gebiet um die Talsperre hat sich zum Freizeitparadies mit drei Strandbädern und einem Erlebnisbad entwickelt.

Die Weißeritztalbahn verläuft nun fast eben entlang des Talsperrenufers, dann zwischen früher auf Anschlussgleisen bedienten Fabrik- und Gewerbeanlagen durchs Dippoldiswalder Stadtgebiet. Nach etwa 45-minütiger Fahrt ist der Bahnhof Dippoldiswalde erreicht. Die neben den zwei Bahnsteiggleisen noch vorhandenen, aber nicht mehr genutzten Anlagen für den Güterverkehr zeugen davon, dass er mal der wichtigste Unterwegsbahnhof war. Von der Bedeutung der ehemaligen Kreisstadt künden der historische Stadtkern, das Lohgerbermuseum und das Schloss mit der Osterzgebirgsgalerie.

Ab Dippoldiswalde folgt die Strecke weitgehend der parallelen Bundesstraße 170. Im Zuge der 1924 eröffneten neuen Trasse ab Obercarsdorf steigt sie ab Schmiedeberg-Naundorf stark an und überquert auf dem 191 m langen „Schmiedeberger Stadtviadukt" die Ausläufer des Pöbeltals. Hinter dem Haltepunkt Buschmühle geht's im nun engen Weißeritztal nochmals sehr steil bis zum Bahnhof Kurort Kipsdorf bergan.

Streckendaten

Länge	gesamt 26,3 km (bis Dippoldiswalde 15 km)
Spurweite	750 mm
Mindestradius	50 m
Maximale Neigung	34,7 ‰
Höhenunterschied	350 m
Höchster Punkt	Bf Kurort Kipsdorf 534 m über NN
Stationen	gesamt 13
Ingenieurbauten	34 Brücken
Viadukt Schmiedeberg (Länge)	191,2 m
Stabbogenbrücke Rabenau	31,0 m

➜ täglich zwei Dampfzugpaare Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf, ein weiteres Zugpaar bis/ab Dippoldiswalde

➜ Fahrplan- und Tarifinfo: www.weisseritztalbahn.com

➜ Anreise per Bahn:
S 3 oder RB 30 Dresden – Tharandt – Klingenberg-Colmnitz (– Freiberg) bis Freital-Hainsberg

➜ Tipps:

Auch ein leiblicher Genuss ist die Fahrt in **Braumeisters Dampfzug**. Während der Verköstigung sächsischer Bierspezialitäten werden Geschichten zu Braukunst und Handwerkstradition erzählt. Fahrttermine und Buchungen beim Veranstalter Sachsenträume (Tel.: 0351/21391340, Internet: *www.sachsen-traeume.de*).

Infos zu weiteren Sonderfahrten und Veranstaltungen, Souvenirs und Literatur gibt's in den Geschäftsräumen der IG Weißeritztalbahn im Bahnhof Freital-Hainsberg (*www.weisseritztalbahn.de*).

Chronik

30.10.1882	Einweihungsfahrt der Strecke
01.11.1882	Aufnahme des Bahnbetriebs Hainsberg – Schmiedeberg
03.09.1883	Aufnahme des Bahnbetriebs Schmiedeberg – Kipsdorf
1906	Aufnahme des Rollbockverkehrs
1907 – 1912	Neutrassierung Spechtritz – Dippoldiswalde aufgrund des Baus der Talsperre Malter
Sept. 1919	Probefahrt mit Lok VI K Nr. 221 (spätere BR 99^{64-71}); bis 1923 Ablösung der IV K
1920 – 1924	Neutrassierung Obercarsdorf – Buschmühle
ab 1931	Einsatz der Lokbaureihe 99^{73-76} („VII K Altbau“)
1932 – 1934	Umbau und Erweiterung des Bahnhofs Kurort Kipsdorf
19.08.1952	Probefahrt der 99 771, erste Lok der BR 99^{77-79} („VII K Neubau“)
31.12.1994	Einstellung des Güterverkehrs
12.08.2002	Betriebseinstellung wegen schwerer Schäden durch das „Jahrhunderthochwasser“
06.10.2004	BVO Bahn GmbH wird Betreiber
09.05.2007	Umbenennung der BVO Bahn in SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH
13.12.2008	Feierliche Wiedereröffnung des Streckenabschnitts Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde
17.06.2017	Feierliche Wiedereröffnung des Streckenabschnitts Dippoldiswalde – Kurort Kipsdorf

Fahrzeugpark (Stand: Juni 2017)

Im Regelbetrieb verkehren Einheitslokomotiven der Baureihe 99^{73-76} („VII K alt“) und DR-Neubauloks der Baureihe 99^{77-79} („VII K neu“). Alle Loks sind in Freital-Hainsberg stationiert. Für Bauzugdienste und als Reserve unterhält die SDG dort auch die erst 2008 von einer rumänischen Kohlebahn gekaufte Diesellok L 45 H-084 (Achsfolge B'B', 450 PS). Der Interessengemeinschaft Weißeritztalbahn e.V. (IGW) gehören eine schmalspurige und eine normalpurige Kleindiesellok.

Dampflokomotiven

Lok-Nr.	Typ	Hersteller	Lieferjahr	Bemerkung
99 734	„VII K Altbau“	SMF Chemnitz	1929	im Einsatz
99 746	„VII K Altbau“	BMAG Berlin	1929	abgestellt in Kipsdorf
99 762	„VII K Altbau“	BMAG Berlin	1933	zzt. Werkstatt Oberwiesenthal
99 771	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1952	abgestellt in Kipsdorf
99 777	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1953	im Einsatz
99 780	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1953	Ersatzteilspender
99 790	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1957	Ausstellungslok in Hainsberg
99 793	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1957	im Einsatz

Diesellokomotiven

L 45 H-084	L 45 H	Werk „23. August“ FAUR, Bukarest	1985	
Lok 1	V 10 C	LKM Babelsberg	1964	IGW
Lok 2	V 10 B	LKM Babelsberg	1959	*Normalspur*, IGW, nicht einsatzfähig

Anmerkungen: SMF Chemnitz = Hartmann, BMAG Berlin = Schwartzkopff

Wagen

Die regulären Züge sind aus rekonstruierten bzw. modernisierten Drehgestell-Wagen der Gattung KB (ex KC4, Baujahre 1911 – 1932) gebildet. Für den Fahrradtransport führen sie einen Packwagen der Gattung KD (ex KPw4) mit, von Ende April bis Anfang Oktober auch einen offenen Aussichtswagen der Gattung KC (Baujahr 1922). Für den historischen „IV K-Zug“ hält die SDG zusammen mit der IGW einige nicht rekonstruierte KB-Wagen vor, die anders als die im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge nicht druckluft-, sondern saugluftgebremst werden. Zwei vom Verein betreute Wagen stellen Raritäten dar: der 1.-Klasse-Wagen 970-004 (Gattung KB4p) aus dem Jahr 1929 und der Salonwagen 970-445 (Gattung KB4p) aus dem Jahr 1930.

Meist im Eigentum der IGW befinden sich etliche zwei- und vierachsige Güterwagen diverser Gattungen für stilechte Sonderfahrten. Die SDG besitzt auch noch zwei Rollwagen der Gattung RF4 für den Transport normalspuriger Waggons und einen 1988 im RAW Meiningen gebauten Schneepflug.

➜ Infos zu den Fahrzeugen auf den Internetseiten der SDG (*www.weisseritztalbahn.com*) und der IGW (*www.weisseritztalbahn.de*)

GANZ OBEN: **Für den Fall der Fälle: Notbremse.**
MITTE: **Traglastenwagen (erstes Baujahr: 1913) im Modernisierungszustand der 1950er Jahre werden heute nur noch gelegentlich eingesetzt.**
DARUNTER: **Einfache Bauform der Scharfenberg-Kupplung: 1922 erstmals auf der Kipsdorfer Strecke erprobt, vorhandene Wagen wurden ab 1930 in größerer Zahl umgerüstet.**
FOTOS: M. SPERL (3)
UNTEN: **In Seifersdorf erinnert ein Klappdeckelwagen die Reisenden an den früher bedeutenden Güterverkehr.** FOTO: K. KOSCHINSKI

Am 17. Juni 2017 wurde der seit 2002 gesperrte obere Streckenabschnitt offiziell wiedereröffnet: 99 1734 und 99 1793 nach der Ankunft in Kurort Kipsdorf.

Der Eröffnungszug mit den geschmückten Lokomotiven 99 1734 und 99 1793 auf der Rückfahrt in Schmiedeberg (17. Juni 2017). FOTOS: R. STEGER (2)

Ferienstraße der besonderen Art

Täglich Volldampf auf vier Strecken, eine weitere Schmalspurbahn mit Planbetrieb, Dampf auf drei schmalspurigen Museumsbahnen, dazu zahlreiche Museen und Denkmäler an authentischen Orten, ferner Park- und Feldbahnen – Sachsen ist überaus reich an eisenbahngeschichtlichen Schätzen. Das gilt nicht nur, aber insbesondere für die 750-mm-Spur und noch kleinere Spurweiten. Rund um die nostalgischen Bahnen gibt es vielfältige kulturelle und kulinarische Angebote sowie ein breites Spektrum an Freizeitaktivitäten, seien es solche sportlicher Art, seien es Wanderungen durch herrliche Natur, sei es der Wellnessurlaub.

Um für alle diese Angebote – oder auf Neudeutsch auch: „Events" – eine gemeinsame Vermarktungsplattform zu finden, regte der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB) die „Dampfbahn-Route Sachsen" an. Der Verlauf dieser insgesamt über 650 km langen Ferienstraße orientiert sich an Standorten erhaltener Sachzeugen des einstigen sächsischen Schmalspurnetzes und natürlich an den Stationen der noch existierenden Strecken. Die Route lässt sich in drei jeweils sehr verschlungene Äste einteilen: Einer zieht sich vom Sächsischen Burgen- und Heideland (Wermsdorf) durch das Sächsische Elbland nach Dresden. Der zweite Ast verläuft von Dresden ins Osterzgebirge, von dort via Sächsische Schweiz in die Oberlausitz (Zittauer Gebirge) und dann nordwärts fast bis zum Rand der Niederlausitz (Bad Muskau). Der dritte Ast schlängelt sich von Dresden über Chemnitz ins Erzgebirge und weiter ins Vogtland (Klingenthal und Oberheinsdorf).

Die vom VSSB initiierte Dampfbahn-Route ist gewissermaßen als Wegweiser zu derzeit 56 thematischen Stationen zu verstehen. Die Projektträgerschaft obliegt der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft. Seit Dezember 2008 koordiniert eine von der SOEG im historischen Güterboden des Bahnhofs Radebeul Ost eingerichtete Geschäftsstelle die Aktivitäten von über 100 Kooperationspartnern und steuert die Marketingarbeit. Partner sind Unternehmen der Tourismuswirtschaft, kulturelle Einrichtungen, kommunale und regionale Organisationen, Verbände und Vereine, Bahnbetreiber und Fachmuseen, mittlerweile auch Modellbahnhersteller und -händler.

Viele Themenstationen sind bereits mit dem ovalen Stationsschild der Dampfbahn-Route gekennzeichnet, damit die Zughörigkeit zur Ferienstraße für die Besucher ersichtlich ist. Schritt für Schritt sollen alle Stationen so beschildert werden. Überwiegend handelt es sich um Bahnhöfe der regulär oder museal betriebenen Schmalspurstrecken, ergänzt um an die Geschichte sächsischer Schmalspurbahnen (und auch Normalspurbahnen!) erinnernde Museen, Denkmäler, Ausstellungen und Museumsbahnhöfe.

➜ Geschäftsstelle SOEG Projekt Dampfbahn-Route, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Telefon 0351/2134440.
Internet: *www.dampfbahn-route.de*

➜ Das Kursbuch der Dampfbahn-Route Sachsen enthält neben den Fahrplänen der Schmalspurbahnen und anderer nostalgischer Bahnen auch die der Sächsischen Dampfschifffahrt; verfügbar als Download unter: *www.dampfbahn-route.de*

Ausgewählte Stationen
Einen vollständigen Stationsüberblick gibt der vom Projektträger herausgegebene Routen-Katalog. Ergänzend zu den in diesem Buch porträtierten Schmalspurbahnen haben wir hier, orientiert am Routenverlauf, eine kleine Auswahl zusammengestellt.

Feldbahnschauanlage Glossen
Am Bahnhof Glossen an der Döllnitzbahn beginnt die Strecke der Feldbahn durch den ehemaligen Glossener Quarzitsteinbruch. An bestimmten Tagen lässt sich das Areal mit Rundfahrten erkunden. Veranstaltet werden sie vom Verein Feldbahnschauanlage Glossen e.V., der neben der Strecke (Spurweite 600 mm) und zahlreichen Fahrzeugen auch die Quarzitgrube als technisches Denkmal erhält. Infos unter: *www.feldbahn-glossen.de*

Haltepunkt und Lokschuppen Wilsdruff
Der ehemalige Haltepunkt Wilsdruff steht an der einstigen Schmalspurstrecke Wilsdruff – Meißen-Triebischtal. Dort zeigt die IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V. historische Wagen. Weitere Fahrzeuge, darunter die von der SDG entliehene IV K mit der Reichsbahnnummer 99 1564 sind im Museumskomplex rund um den „Historischen Lokschuppen Wilsdruff" auf dem Gelände des einst zweitgrößten deutschen Schmalspurbahnhofs zu besichtigen.
Info: *www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de*

Verkehrsmuseum Dresden
Das überregional bedeutende Verkehrsmuseum in der Landeshauptstadt zeigt natürlich

Dresdner Parkeisenbahn: Lok 003 „Moritz“ (Spurweite 381 mm) steht zur Abfahrt bereit. FOTOS: M. SPERL (2)

Die meterspurige Kirnitzschtalbahn fährt von Bad Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall. FOTO: K. KOSCHINSKI

LINKE SEITE: **Am Bahnhof Glossen kann die historische Verladeanlage des Vereins Feldbahnschauanlage Glossen besichtigt werden (März 2011).**

auch Exponate aus der Schmalspurgeschichte. Dazu gehört die im Originalzustand präsentierte IV K Nr. 128 (99 535). Näheres unter: *www.verkehrsmuseum-dresden.de*

Dresdner Parkeisenbahn
Seit 1950 fährt die zu DDR-Zeiten Pioniereisenbahn genannte Parkeisenbahn durch den Großen Garten am Rande des Stadtzentrums von Dresden. Ihre in der Liliputbahn-Spurweite von 381 mm errichtete Strecke ist 5,6 km lang. Schmuckstücke sind die 1925 gebauten Dampfloks 001 „Lisa“ und 003 „Moritz“, außerdem befahren zwei Akkuloks den Rundkurs.
Info: *www.dresdner-parkeisenbahn.de*

Bahnhof Lohsdorf/Schwarzbachbahn
Von 1897 bis 1951 verkehrte von Goßdorf-Kohlmühle nach Hohnstein die einzige Schmalspurbahn in der Sächsischen Schweiz. Der Verein Schwarzbachbahn e.V. hat sich den teilweisen Wiederaufbau der Strecke zum Ziel gesetzt. Bereits neu aufgebaut wurde das Stationsgebäude in Lohsdorf, auch liegen dort wieder Gleise. Info: *www.schwarzbachbahn.de*

Kirnitzschtalbahn
Seit 1898 fährt in der Sächsischen Schweiz die meterspurige Überlandstraßenbahn von Bad Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall. In den 1990er Jahren kamen die bis heute eingesetzten Gotha-Zweirichtungswagen von der Plauener und Zwickauer Straßenbahn auf die 7,9 km lange Strecke. Nach im August 2010 erlittenen Hochwasserschäden nahm die Oberelbische Verkehrsgesellschaft (OVPS) den Betrieb nur bis zum Beuthenfall wieder auf. Seit Mitte Dezember 2012 fahren die Triebwagen wieder bis zum Endpunkt Info: *www.ovps.de*

Görlitzer Oldtimer-Parkeisenbahn
Die damalige Görlitzer Pioniereisenbahn entstand im Jahr 1976 mit Schienen der Waldeisenbahn Muskau in 600-mm-Spur. Eigens für sie wurde eine dem ADLER von 1835 nachgebildete Diesellokomotive (sic!) nebst passenden Wagen gefertigt. Der Zug befährt einen 800 m langen Rundkurs.
Info: *www.goerlitzerparkeisenbahn.de*

Parkeisenbahn Chemnitz
Auf einer 2,3 km langen Strecke im Küchwaldpark dreht seit 1954 die Parkeisenbahn Chemnitz ihre Runden (Spurweite 600 mm). Paradepferd ist die B n2t-Dampflokomotive „Riesa“ (Henschel 1948), außerdem sind eine Akkulok und fünf Dieselloks vorhanden.
Info: www.parkeisenbahn-chemnitz.de

Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf
Das im ehemaligen Bahnbetriebswerk Chemnitz-Hilbersdorf untergebrachte Sächsische Eisenbahnmuseum (SEM) beherbergt eine riesige Fahrzeugsammlung, so allein mehr als 15 Normalspurdampflokomotiven. Die Schmalspur ist mit der 99 566 (IV K Nr. 156) vertreten. Info: *www.sem-chemnitz.de*

Verkehrsdenkmal Geyer
In der obererzgebirgischen Kleinstadt Geyer befindet sich auf dem Areal des ehemaligen Bahnhofs der Strecke Schönfeld-Wiesa – Thum ein Verkehrsdenkmal, das an das von 1967 bis 1975 etappenweise stillgelegte Thumer Schmalspurnetz erinnert. Das Denkmal besteht aus der 99 534 (IV K Nr. 127) nebst Personen- und Packwagen, einem Signal, einem Wasserkran und einer Draisine. Der Lokschuppen dient heute dem Modellbahn e.V. Geyer als Vereinsquartier.

Schmalspur-Museum Rittersgrün
Sechs Jahre nach Stilllegung der Strecke Grünstädtel – Oberrittersgrün wurde 1977 im Endbahnhof das heutige Sächsische Schmalspurmuseum Rittersgrün eröffnet. Der gleichnamige Verein pflegt die einschließlich Lokschuppen im Original erhaltene Bahnanlage. Zum Fahrzeugpark gehören die Dampflokomotiven 99 579 (IV K Nr. 169) und 99 759 („VII K Altbau“). Das Museum betreibt auch die Rittersgrüner Parkbahn, eine 600-mm-Feldbahn.
Info: *www.schmalspurmuseum.de*

Museumsbahnhof Oberheinsdorf
Der Traditionsverein „Rollbockbahn e.V. Heinsdorfergrund“ hat am Ende der 1963 stillgelegten Meterspurstrecke Reichenbach (Vogtland) unt Bf – Oberheinsdorf eine Schauanlage mit Rollbockgrube errichtet. Der erst 1998/99 erbaute Lokschuppen beherbergt die dem Verein vom Verkehrsmuseum Dresden überlassene 99 162, die einzige erhaltene Fairlie-Lokomotive der sächsischen Gattung I M.
Info: *www.heinsdorfergrund-vogtland.de*

Wilder Robert

ist die volkstümliche Bezeichnung der Schmalspurbahn Oschatz–Mügeln–Kemmlitz/Glossen, auf der bis Ende 2001 Güterzüge verkehrten. Unter der Woche findet regulärer Personenverkehr statt, an zahlreichen Wochenenden fahren Dampfzüge.

Durch das Mittelsächsische Hügelland verläuft die vom umfangreichen Mügelner Schmalspurnetz übrig gebliebene Döllnitzbahn Oschatz – Mügeln – Kemmlitz/Glossen. Wegen ihrer Fruchtbarkeit wird die Region zwischen Elbe und Mulde auch „Sächsisches Zweistromland“ genannt. Mit ihrer sich harmonisch in reizvolle Wald- und Heidegebiete einfügenden Burgenromantik gehört sie überdies zum „Sächsischen Burgen- und Heideland“. Die Bahn verdankt ihren Namen der im Mügelner Ortsteil Querbitzsch entspringenden Döllnitz, die die an historischen Gemäuern reichen Städte Mügeln und Oschatz durchfließt und in der Stadt Riesa in die Elbe mündet.

Die 1884 fertiggestellte Strecke Oschatz – Mügeln – Döbeln bildete die Keimzelle des Mügelner Netzes. Zuerst war am 15. September 1884 der Abschnitt Mügeln – Großbauchlitz (später Döbeln Nord) eröffnet worden. Es folgten am 1. November 1884 der Abschnitt Großbauchlitz – Döbeln (später Döbeln Hbf) und am 7. Januar 1885 die nördliche Teilstrecke Oschatz – Mügeln. Somit verband eine 31 km lange Schmalspurbahn das an der Hauptstrecke Leipzig – Riesa – Dresden gelegene Oschatz mit dem Bahnknoten Döbeln im Schnittpunkt der Hauptstrecken Riesa – Chemnitz und Leipzig – Nossen – Dresden.

Gleichzeitig mit der Linie Oschatz – Döbeln hatte man bereits eine in Mügeln abzweigende Schmalspurbahn nach Wermsdorf projektiert, welche bis zur regelspurigen Nebenbahn Wurzen – Grimma weitergeführt

Zusätzlich zu den mit Dieselloks bespannten Regelzügen verkehren auf der Döllnitzbahn auch Traditionszüge mit IV K (99 1574 in Oschatz, 28.11.2010). Foto: W. Matussek

VON OBEN NACH UNTEN: **Mügeln 1996: 99 1584 versah Güterzugdienst, Lok 31 (V 10 C) bespannte die Personenzüge.** FOTO: ASF/SLG. RITZ
199 031 (ex ÖBB 2091.12) im Mai 2009 bei Naundorf.
199 032 (ex DR 199 008) im Oktober 2004 am Haltepunkt Schweta. FOTOS: M. SPERL (2)

werden sollte. Die am 1. November 1888 eröffnete Strecke Mügeln – Nebitzschen – Nerchau-Trebsen (später Neichen) stellte den gewünschten Anschluss her. Hinzu kamen in den Folgejahren die Strecke Oschatz – Strehla (31. Dezember 1891), der Anschluss bis Strehla Elbhafen (20. April 1892) und die Stichbahn Nebitzschen – Kemmlitz – Kroptewitz (3. März 1903). Damit erreichte das Mügelner Netz eine Ausdehnung von 73 km.

Die am 27. November 1911 eröffnete 18,6 km lange Strecke von Gärtitz (bei Döbeln) nach Mertitz Gabelstelle (nahe Lommatzsch) stellte die Verbindung zum Wilsdruffer Netz her, sie wird allgemein dem Mügelner Netz hinzugerechnet. Zählt man darüber hinaus die von der Linie Wilsdruff – Meißen –Triebischtal abzweigende Strecke Garsebach – Lommatzsch dazu, kommt man auf eine Netzlänge von fast 108 km. Wie immer man die Mügelner und Wilsdruffer Netze voneinander abgrenzen mag: Beide wuchsen im Jahr 1911 zu einem rund 164 km langen „Doppelnetz“ zusammen, das sich durch die Verbindungen nach Freital-Hainsberg (1913) sowie Klingenberg-Colmnitz (1921/23) noch weiter ausdehnte; siehe auch den großen Überblicksbeitrag (Seite 160 ff.).

Im Mügelner Netz sorgte der Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse, des bei Kemmlitz abgebauten Kaolins zur Porzellanherstellung und von Quarzitsteinen aus dem Glossener Steinbruch für ein hohes Güterverkehrsaufkommen. Demgegenüber spielte der Personenverkehr eine untergeordnete Rolle. Relativ große Bedeutung besaß er zwischen Oschatz und Mügeln, nennenswerten Ausflugsverkehr gab es nach Wermsdorf und jeweils im August zum Strehlaer Lorenzmarkt. Wichtigster Bahnhof des Netzes war Mügeln, wo inklusive der Relation über Nebitzschen nach Kroptewitz Züge in vier Richtungen abgingen. Der sich

Unter der Woche sind die Personenzüge mit Diesellokomotiven bespannt, an ausgewählten Wochenenden werden Dampfzugfahrten mit einer sächsischen IV K angeboten (Oschatz, 28. November 2010). FOTO: W. MATUSSEK

auf einem etwa 500 m langen Areal erstreckende Bahnhof war mit drei Personenbahnsteigen, zahlreichen Gleisen für Zug- und Rangierfahrten sowie Anschlussgleisen und Nebenanlagen der größte Schmalspurbahnhof Deutschlands, zugleich wohl auch Mitteleuropas. Im über einen vierständigen Schuppen verfügenden Lokbahnhof Mügeln waren bis zu zwei Dutzend Maschinen stationiert, ab 1897 vor allem und nach 1945 fast ausnahmslos solche der Gattung IV K (Baureihe 99^{51-60}). Von 1951 bis 1967 fungierte er als selbstständiges Bahnbetriebswerk, dann wurde er wieder zu einer Einsatzstelle des Bw Nossen herabgestuft.

Der „Verkehrsträgerwechsel“ von der Schiene auf die Straße führte ab Mitte der 1960er Jahre zuerst zur Einstellung des spärlichen Personenverkehrs, bald auch des Güterverkehrs auf Teilstrecken des Mügelner Netzes. Schließlich blieb nach dem Ende der Personenbeförderung zwischen Oschatz und Mügeln am 28. September 1975 nur die im Güterverkehr bediente 17,5 km lange Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz übrig. Dieser sicherte hauptsächlich die Kaolinabfuhr ihre Existenz.

Obwohl im Jahr 1989 noch immer 320 000 Tonnen Fracht befördert wurden, war der Betrieb für die Deutsche Reichsbahn unwirtschaftlich. Die DR wollte die im Volksmund als „Wilder Robert“ bekannte Schmalspurbahn längst loswerden. Nach der Währungsunion am 1. Juli 1990 gingen die schon vorher abnehmenden Kaolintransporte weiter zurück. Ein 1991 zwischen dem damaligen ostdeutschen PRO BAHN-Hauptverband und der DR geschlossenes „Patenschaftsabkommen“ verhinderte die Streckenstilllegung. Am 17. Dezember 1993 übernahm die von PRO BAHN, dem Landkreis Oschatz und Anliegergemeinden gegründete Döllnitzbahn GmbH den Betrieb sowie Fahrzeuge und Infrastruktur.

Oberlichtwagen 970-571 der IG Preßnitztalbahn in Oschatz.

Fotozug mit 99 1542 (IG Preßnitztalbahn) am 12. Juni 2009 bei Schweta.
Fotos: M. Sperl (3)

Ganz oben: I K Nr. 54 mit Fotozug (u.a. Wagen der IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff) am 4. Juni 2010 in Mügeln.

Im Vorfeld der Übernahme hatte die neue Gesellschaft fünf Spezialschüttgutwagen für den Kaolintransport gekauft und in Oschatz eine moderne Umschlaganlage errichten lassen. Damit erübrigte sich das Umsetzen von Normalspurwaggons auf Rollwagen, gänzlich entfiel der Rollwagenverkehr aber nicht. Anfangs wurden die Züge von geliehenen Dieselloks des Typs V 10 C befördert, bedarfsweise auch von der auf Druckluftbremse umgebauten IV K mit der Nummer 99 1574. Später erwarb die Döllnitzbahn GmbH je zwei Diesellokomotiven aus Österreich (ÖBB-Reihe 2091) und Polen (rumänischer Typ L 30 H).

Dampflokbespannte Sonderzüge erfreuten sich zunehmender Beliebtheit. Ab 3. August 1995 nahm die Bahn den vom Landkreis Oschatz-Torgau finanzierten Schülerverkehr zwischen Oschatz und Altmügeln auf. Am 18. September 2000 begann der vom Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) bestellte reguläre Nahverkehr, also ÖPNV. Das Zugangebot wurde aufgestockt, jedoch blieb es bei der Bedienung nur wochentags. Die den Bedürfnissen des Schüler- und öffentlichen Nahverkehrs angepassten Personenwagen kamen überwiegend von der eng mit der Döllnitzbahn GmbH kooperierenden Zittauer Schmalspurbahn (SOEG). Außer mit Dieselloks fuhren die Planzüge zunächst fallweise noch mit Dampfloks, der Traditionsbetrieb beschränkte sich weiterhin auf bestimmte Sonntage und besondere Anlässe. Der Güterverkehr ging unterdessen stark zurück, so dass er am 31. Dezember 2001 endete.

Um den Personenverkehr attraktiver zu gestalten, flossen beträchtliche Geldsummen in die Einrichtung neuer Haltepunkte und die Modernisierung vorhandener Stationen. Die 2006 in Oschatz stattgefundene Landesgartenschau verhalf nochmals zu einem Investitionsschub, der unter anderem der weiteren Streckensanierung zugutekam. Mit Hilfe der Gemeinde Sornzig-Ablaß gelang dem 1994 gegründeten Förderverein Wilder Robert sogar der Wiederaufbau des Streckenabschnitts Nebitzschen – Glossen. Am 21. April 2006 wurde dieses Teilstück der einstigen Strecke nach Neichen für Dampfzugfahrten wieder eröffnet, schließlich bezog man es mit einzelnen Fahrten in den regulären Nahverkehr ein.

Wegen gekürzter Mittelzuweisungen durch das Land Sachsen bestellte der ZVNL den ÖPNV auf der Döllnitzbahn zum Schuljahrende im Juli 2011 ab. Somit drohte dem „Wilden Robert" das Aus, denn nur für den Traditionsbetrieb hätte sich die Infrastruktur kaum aufrechterhalten lassen. Doch nachdem die Döllnitzbahn GmbH und der Förderverein Wilder Robert über 25.000 Unterschriften für den Fortbestand der Bahn gesammelt hatten, sicherte ein zwischen den kommunalen Aufgabenträgern und dem sächsischen Wirtschaftsministerium vereinbartes Finanzierungskonzept den Weiterbetrieb bis Ende 2012. Darüber hinaus sichert ein mit dem neuen Zweckverband Döllnitzbahn geschlossener Vertrag die Finanzierung; wie auch für die anderen Schmalspurbahnen hat das Land Sachsen Zuschüsse aus Regionalisierungsmitteln des Bundes bis 2020 im Budget eingeplant.

Streckendaten

Länge	Oschatz – Mügeln – Kemmlitz Bf	17,08 km
	bis Kaolinwerk I Streckenende	17,52 km
	Nebitzschen – Glossen	4,67 km
Spurweite		750 mm
Mindestradius		100 m
Maximale Neigung		17 ‰
Stationen		16
	(für ÖPNV Oschatz – Altmügeln – Glossen)	
Dreischienengleis	Oschatz – O.-Lichtstraße	(0,52 km)

➜ Fahrplan- und Tarifinfo: *www.doellnitzbahn.de*
➜ Fahrtage der Dampfzüge und weitere Infos auch unter: *www.wilder-robert.de*
➜ Anreise per Bahn:
RE 50 Leipzig – Riesa – Dresden, bis Oschatz

Dampflokomotiven
99 1561, 1574 und 1584 (sä. IV K, Hartmann 1909–1912), betriebsfähig ist zzt. 99 1574 mit Druckluftbremse (Frist bis August 2018), Ablösung vsl. durch 99 1584 (in HU)

Diesellokomotiven
199 030 und 031
(1'Bo1'-de, Simmering/ÖSSW 1940, ex ÖBB 2091.10 und 12)
199 032
(Typ Ns 4, C-dm, LKM 1957, ex DR 199 008), abgestellt
199 034
(Typ L 30 H, C-dh, FAUR 1981, ex polnische Werkbahn), abgestellt

In Oschatz passiert die 99 1542 am 9. September 1980 mit einem Güterzug aus Mügeln einen Bahnübergang.

Die 99 1574 wurde im März 1981 bei Kemmlitz mit drei Normalspur-Güterwagen im Bild festgehalten. FOTO: J. NELKENBRECHER (2)

99 1542-2
P
P
H

Is Bahnl lebt

Die Strecke Wolkenstein–Jöhstadt war die letzte sächsische Schmalspurbahn, die zu DDR-Zeiten stillgelegt wurde. Schon im Oktober 1990 fasste die IG Preßnitztalbahn den Entschluss, den oberen Abschnitt wieder aufzubauen.

Stillgelegt, abgebaut und ... – nein, eben nicht vergessen! Vielen Enthusiasten ist die Strecke Wolkenstein–Jöhstadt als die Schmalspurbahn Sachsens schlechthin in Erinnerung geblieben. Der malerische Verlauf entlang der Preßnitz und zugleich der bis zum Schluss währende Einsatz sächsischer IV K-Lokomotiven machten den besonderen Reiz dieser Strecke aus. Allemal hätte auch sie es verdient gehabt, 1974 in die Liste der als technisches Denkmal erhaltenswerten Schmalspurstrecken aufgenommen zu werden. Aber die Deutsche Reichsbahn hielt an der Stilllegungsabsicht fest.

Mit Aufgabe des restlichen Güterverkehrs im Jahr 1986 schien das Schicksal der Preßnitztalbahn besiegelt. Kurz darauf wurden in für die DR untypischer Eile Gleise demontiert und Brücken zerlegt. Offenbar sollte Initiativen, das geliebte „Bimmelbahnl“ zu erhalten, entgegengewirkt werden. Doch anfangs als Spinner belächelte Eisenbahnfreunde und Eisenbahner schafften bis zum Jahr 2000 den Wiederaufbau des hinteren Teilstücks Steinbach–Jöhstadt. Heute ist die ab Schmalzgrube durch das Schwarzwassertal führende Preßnitztalbahn die größte Attraktion der am Erzgebirgskamm, unmittelbar an der Grenze zu Tschechien gelegenen Bergstadt Jöhstadt.

Wie in anderen Erzgebirgstälern hatten sich im ausgehenden 19. Jahrhundert auch im Preßnitztal vor allem Industriebetriebe um die Erschließung per Eisenbahn bemüht. Der beschwerliche Rohstoff- und Warentransport auf steilen Wegen war für die entlang der Preßnitz und des Schwarzwassers ansässigen Schleif-, Säge- und Papiermühlen ein Entwicklungshemmnis. Die 1866 im Abschnitt Chemnitz–Annaberg eröffnete Zschopautalbahn besserte zwar schon die verkehrliche Situation, denn damit erhielt das unterhalb der Preßnitzmündung an der Zschopau gelegene Wolkenstein Anschluss ans Schienennetz. Es bedurfte jedoch mehrerer an den Sächsischen Landtag gerichteter Petitionen, bis dieser Ende 1890 den Bau einer schmalspurigen Sekundärbahn von Wolkenstein nach Jöhstadt genehmigte.

Nach nur rund 15 Monaten Bauzeit ging die 22,95 km lange Preßnitztalbahn am 1. Juni 1892 für den öffentlichen Verkehr in Betrieb. Die kurze Bauzeit erscheint heute umso unfassbarer, wenn man die schwierige Trassierung mit zahlreichen Dämmen und Einschnitten sowie 52 Brücken bedenkt. Zwischen dem Ausgangs- und Endbahnhof waren 293 m Höhenunterschied zu überwinden, davon die 68 m betragende Höhendifferenz auf dem nur 2,85 km langen Abschnitt Schmalzgrube–Schlössel mit der Maximalsteigung von 25 ‰. Ab Bahnhof Wolkenstein wurde die Trasse auf 1,4 km Länge als Dreischienengleis im Zuge der normalspurigen Zschopautalbahn ausgeführt.

Wenngleich sie saisonal einen beachtlichen Ausflugsverkehr aufwies, diente die Preßnitztalbahn in der Länder- und Reichsbahnepoche wie auch unter Ägide der DR in der DDR hauptsächlich dem Güterverkehr. Nur für diesen wurde im Mai 1893 die 1,38 km lange Anschlussstrecke von Jöhstadt bis zur sächsisch-böhmischen Landesgrenze freigegeben. Die Hauptlast des Verkehrs trugen bis um 1910 Stütztenderlokomotiven der Gattung III K, die der ebenfalls vertretenen I K überlegen waren. Anlässlich des 1911 eingeführten Rollwagenbetriebs erhielt der Lokbahnhof Jöhstadt noch leistungsstärkere Maschinen der Gattung IV K, die in den 1920er Jahren die Alleinherrschaft übernahmen.

Durch die frisch verschneite Landschaft dampft die 99 1542 am 4. Februar 2005 bei Steinbach nach Jöhstadt hinauf. Foto: U. Steinwasser

Werden Fotogüterzüge auf die Strecke geschickt, kommen die historisch wertvollen Güterwagen zum Einsatz, wie hier am 25. Mai 2001 mehrere Klappdeckelwagen. FOTO: O. HAENSCH

Umzug der Bergknapp- und Brüderschaft (2000). FOTOS: W. BLEY (4)

1954/55 errichtete der VEB DKK Scharfenstein auf dem Areal einer demontierten Papierfabrik in Niederschmiedeberg eine Produktionsstätte für Kühlschränke. Das unter dem Markennamen FORON weithin bekannte Werk entwickelte sich zum wichtigsten Güterkunden. Letzten Endes hielt die DR nur wegen des Kühlschranktransports den Betrieb zwischen Wolkenstein und Niederschmiedeberg aufrecht. Der Güterverkehr im maroden Abschnitt Niederschmiedeberg – Jöhstadt wurde bereits 1982 eingestellt. Am Freitag, dem 13. Januar 1984 dampften die letzten Reisezüge nach Jöhstadt hinauf. Am 30. September 1984 folgte die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Wolkenstein und Niederschmiedeberg. Die Bedienung der Kühlschrankfabrik verblieb bis zum 20. November 1986, zum Ende selbigen Jahres legte die DR die Gesamtstrecke still.

Als Ortsgruppe des Kulturbundes der DDR gründete sich 1988 in Großrückerswalde die Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn, zunächst mit der Absicht, einige Fahrzeuge denkmalgerecht zu erhalten. Die politische Wende beflügelte die Idee, die Strecke als Museumsbahn wieder erstehen zu lassen. Nach der Neugründung als eingetragener Verein beschloss die Interessengemeinschaft im Oktober 1990 den Aufbau des Teilstücks Jöhstadt – Schmalzgrube mit optionaler Verlängerung bis Steinbach. Im November 1990 erwarb der Verein von der DR seine ersten zwei IV K-Lokomotiven.

Pünktlich zum 100-jährigen Jubiläum der Preßnitztalbahn verkündeten zu Pfingsten 1992 die Pfiffe der 99 1568: „Is Bahnl lebt!“ Auf vorerst nur hundert Metern Gleis fuhr wieder eine Dampflok in Jöhstadt. Am 2. Oktober 1993 wurde der Streckenabschnitt Jöhstadt – Schlössel wieder eröffnet. Nach einer Zwischenetappe bis zum neuen Haltepunkt Loreleifelsen (1994) folgten an Pfingsten 1995 die Wiederinbetriebnahme bis Schmalzgrube und ein Jahr später die Verlängerung bis zum neuen Haltepunkt Forellenhof. Am 29. Mai 1998 befuhr der erste Museumszug den Abschnitt zwischen Forellenhof und dem ebenfalls neu eingerichteten Haltepunkt Stolln. Den Wiederaufbau des Teilstücks bis Steinbach und damit die Inbetriebnahme der kompletten 8 km langen Museumsbahn feierten 27 000 Besucher und 15 000 Fahrgäste während der Festwoche von 19. bis 27. August 2000.

Überwiegend in ehrenamtlicher Vereinsarbeit wurden insgesamt 11 km Gleis verlegt, 26 Weichen eingebaut und sechs Brücken neu errichtet. Von den weiteren Aufbauleistungen seien die Restaurierung des dreiständigen Lokschuppens in Jöhstadt, die Sanierung des Jöhstädter Empfangsgebäudes und der fast originalgetreue Wiederaufbau der Gleisanlagen in Steinbach hervorgehoben. 2004/05 entstand im Jöhstädter Ortsteil Schlössel eine neue Ausstellungs- und Fahrzeughalle, die Lokomotiven sind aber weiterhin im Lokschuppen Jöhstadt stationiert.

Neben vier vereinseigenen Dampfloks (drei sächsische IV K und ein C-Kuppler aus der Prignitz) sowie drei Dieselloks betreibt die IG Preßnitztalbahn auch die 2009 im Dampflokwerk Meiningen fertiggestellte, unter Mitwirkung von über 80 Firmen völlig neu gebaute I K Nr. 54. Letztere gehört dem Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB). Von Mai bis Oktober an jedem Wochenende, außerdem an bestimmten Tagen (so zur Advents- und Weihnachtszeit) bietet sich die Gelegenheit, in originalgetreu restaurierten Wagen mit „Volldampf voraus“ die Preßnitztalbahn zu bereisen.

Streckendaten

Länge ursprünglich	
Wolkenstein – Jöhstadt Ladestelle	24,33 km
Länge Museumsbahn	
Steinbach – Jöhstadt	8,0 km
Spurweite	750 mm
Mindestradius	80 m
Maximale Neigung	25 ‰
Tiefster Punkt ursprünglich	
Bf Wolkenstein	391 m über NN
Tiefster Punkt Museumsbahn	
Bf Steinbach	543 m über NN
Höchster Punkt ursprünglich	
Jöhstadt Ladestelle	702 m über NN
Höchster Punkt Museumsbahn	
Bf Jöhstadt	684 m über NN

➜ Fahrplan- und Tarifinfo:
www.pressnitztalbahn.de
➜ Anreise per Bahn:
Erzgebirgsbahn Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Vejprty bis Annaberg-Buchholz unt Bf und weiter mit der Buslinie 430 bis Jöhstadt
oder mit der Erzgebirgsbahn bis Wolkenstein und weiter auf dem Radwanderweg auf der Bahntrasse bis Steinbach

Triebfahrzeuge

Dampflokomotiven
99 1542, 1568 und 1590
(sä. IV K, Hartmann 1899 – 1913)
99 1715 (sä. VI K-Nachbau, Hartmann 1927)
99 4511^{II}
(C n2t, Raw Görlitz 1966, Neubau auf Basis der C 1’ n2t 99 4511)
99 7528
(sä. I K Nr. 54, DLW Meiningen 2009, I K-Nachbau)

Diesellokomotiven
199 007
(Typ Ns 4, C-dm, LKM 1957, ex DR 199 007)
199 008 (Typ V 10 C, C-dm, LKM 1962, ex Kemmlitzer Kaolinwerke)
199 009
(Typ V 10 C, C-dm, LKM 1964, ex Papierfabrik Wilischthal)

99 4511 und 99 1542 vor dem Lokschuppen (2004). FOTO: TH. WUNSCHEL

Fahrgäste auf der Plattform ...

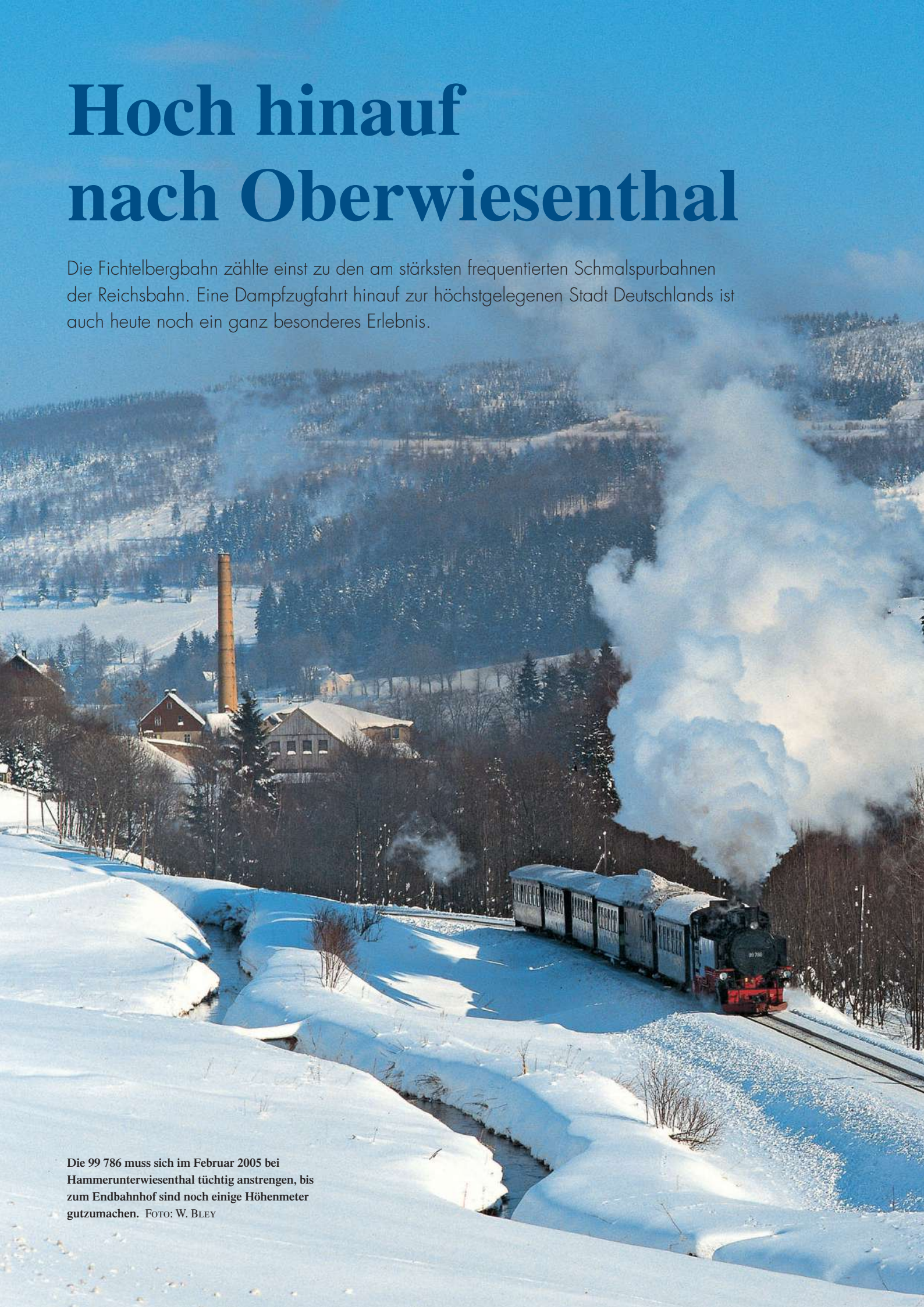
... und im Aussichtswagen.

99 1542 dampft an der neuen Fahrzeughalle in Schlössel vorbei (Februar 2005).

3. Juni 2017: Das Doppeljubiläum „125 Jahre Preßnitztalbahn“ und „25 Jahre Museumsbetrieb“ wurde groß gefeiert. FOTO: R. STEGER

Hoch hinauf nach Oberwiesenthal

Die Fichtelbergbahn zählte einst zu den am stärksten frequentierten Schmalspurbahnen der Reichsbahn. Eine Dampfzugfahrt hinauf zur höchstgelegenen Stadt Deutschlands ist auch heute noch ein ganz besonderes Erlebnis.



Die 99 786 muss sich im Februar 2005 bei Hammerunterwiesenthal tüchtig anstrengen, bis zum Endbahnhof sind noch einige Höhenmeter gutzumachen. FOTO: W. BLEY

Der 914 m über dem Meeresspiegel gelegene Kurort Oberwiesenthal am Fuße des 1215 m hohen Fichtelbergs ist Deutschlands höchstgelegene Stadt. Einst Leistungszentrum der DDR für Alpinen und Nordischen Skisport, ist sie heute Sachsens meistbesuchter Wintersportort. Die Entwicklung zum beliebtesten Touristenziel im oberen Erzgebirge verdankt Oberwiesenthal in hohem Maße dem vor rund 115 Jahren geschaffenen Eisenbahnanschluss.

Ausschlaggebend für den Bau einer Bahnlinie in den Landstrich am Fichtelberg waren freilich die Interessen der Textilbetriebe in und um Annaberg, sollten doch aus dem sächsisch-böhmischen Grenzgebiet weitere Arbeiter in die Fabriken gelangen können. Diversen wieder verworfenen Projekten folgte der am 1. März 1894 genehmigte und im April 1896 begonnene Bau der vom Bahnhof Cranzahl an der Normalspurstrecke (Chemnitz–) Flöha – Annaberg – Komotau ausgehenden Schmalspurbahn nach Oberwiesenthal. Dabei galt es, auf 17,35 km Streckenlänge mit Steigungen von bis zu 33 Promille einen Höhenunterschied von 239 m zu überwinden sowie als aufwändigsten Ingenieurbau kurz vor dem Endpunkt den 110 m langen und 23 m hohen Hüttenbachviadukt zu errichten. Am 20. Juli 1897 wurde der öffentliche Zugverkehr aufgenommen.

Wie erwartet spielte die Bahn eine wichtige Rolle für die Beförderung der Arbeiter in die Annaberger Industrieregion (in der 1945/49 durch eine Städtefusion die Stadt Annaberg-Buchholz entstand). Eine ungeahnte Dimension erlangte der Ausflugsverkehr. Um den Andrang der Sommerfrischler und Wintersportler bewältigen zu können, wurden die Bahnanlagen in Cranzahl und Oberwiesenthal ab 1910 erweitert sowie zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten geschaffen. Zum hohen Frachtaufkommen trugen in Oberwiesenthal aufgegebene Güter aus Böhmen bei. Der im Jahr 1899 eingeführte Rollbockbetrieb ersparte das Umladen von Schmalspur- auf Regelspurwaggons in Cranzahl, 1906 lösten Rollwagen die Rollböcke ab.

weiter auf Seite 228

Ein Zug der Fichtelbergbahn rollt oberhalb von Cranzahl durch die Frühlingswiesen talwärts (Mai 2002).

RECHTS (VON OBEN NACH UNTEN):
99 786 zwischen Cranzahl und Unterneudorf (Mai 2002). FOTOS: W. BLEY (2)
In Hammerunterwiesenthal bildet der Pöhlbach die Grenze zu Tschechien (Mai 2004). FOTO: J. GUTJAHR
99 1772 überquert im Februar 2002 kurz vor dem Endbahnhof den 110 m langen Hüttenbachviadukt. FOTO: O. HAENSCH

Vor Unterwiesenthal wird für die letzten zwei Kilometer Kohle nachgelegt (2006). FOTO: W. BLEY

Mit einem Förderband wird in Cranzahl die 99 761 bekohlt (August 2008). FOTO: F. SERAPHIN

Die Strecke

Im Bahnhof Cranzahl beginnen die Schmalspurzüge der Fichtelbergbahn an einem auch von den Triebwagen der regelspurigen Erzgebirgsbahn Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Vejprty genutzten Gemeinschaftsbahnsteig. Die einstigen Güteranlagen der Schmalspurbahn befinden sich auf der gegenüberliegenden Seite nördlich der Normalspurgleise. Der dort noch vorhandene einständige Lokschuppen hat ausgedient. Nach wie vor ergänzen die Dampflokomotiven aber am Wasserkran ihren Wasservorrat, bekohlt werden sie heute mittels Förderband.

Der Schmalspurzug verlässt Cranzahl in einer Linkskurve und dampft parallel zur Landstraße durch das Sehmatal aufwärts zum Haltepunkt Unterneudorf, sodann vorbei an typischen Erzgebirgshäusern zum Bahnhof Neudorf. Hier kreuzen planmäßig Züge, im Empfangsgebäude ist eine historische Fahrkartenausgabe zu besichtigen.

Hinter dem folgenden Hp Vierenstraße wendet sich die Bahn in einem großen Bogen aus dem Sehmatal heraus ostwärts und führt, erstmals um 33 Promille ansteigend, durch dichten Fichtenwald zum Bahnhof Kretscham-Rothensehma.

Dahinter schnauft die Lok wieder steil bergan und

99 1773 wird mit ihrem Personenzug gleich im Bahnhof Hammerunterwiesenthal eintreffen (24. Februar 2002). Foto: O. Haensch

nach einer ausgedehnten Rechtskurve passiert der Zug beim Streckenkilometer 9,4 die auf 831 m Seehöhe gelegene Wasserscheide, welche Sehma und Pöhlbach trennt. Von hier aus geht's im leichten Gefälle zum Bahnhof Niederschlag, anschließend parallel zur Bundesstraße 95 südwärts hinab ins Pöhlbachtal. Nach Queren der B 95 verläuft die Strecke am Pöhlbach entlang der Grenze zu Tschechien, führt vorbei an Abraumhalden des Uranerzbergbaus zum noch planmäßigen Zugkreuzungen dienenden Bahnhof Hammerunterwiesenthal und steigt im nun sehr engen Tal wieder an.

Hinter dem Hp Unterwiesenthal windet sich die Bahn aus dem Pöhlbachtal heraus, wobei rechts der Fichtelberg und links der 1244 m hohe Keilberg (tschechisch: Klínovec) sichtbar wird. Nach erneutem Kreuzen der B 95 folgt nochmals eine 33-Promille-Steigung. Im Anschluss an einen tiefen Einschnitt kommt die auf einem Bergrücken liegende Stadt Oberwiesenthal ins Blickfeld. Kurz vor dem Endpunkt überquert der Zug auf einem 110 m langen Gerüstpfeilerviadukt den Hüttenbach und erreicht nach einstündiger Fahrt sein Ziel. Der Bahnhof Oberwiesenthal verfügt nach wie vor über umfangreiche Gleisanlagen. Vor dem im alten Stil neu erbauten Lok- und Werkstattschuppen lassen sich pausierende oder auch gerade ausgebesserte Lokomotiven in Szene setzen. Ganz abgesehen von der Vielzahl sportlicher und kultureller Attraktionen, hat Oberwiesenthal noch zwei weitere historische Verkehrsmittel zu bieten: Die Fichtelberg-Schwebebahn ist Deutschlands älteste Luftseilbahn. Und von Mai bis Oktober kann man täglich Rundfahrten mit einer Postkutsche unternehmen.

Streckendaten

Länge	17,35 km
Spurweite	750 mm
Mindestradius	100 m
Maximale Neigung	33 ‰
Höhenunterschied	239 m
Höchster Punkt	Bf Kurort Oberwiesenthal 893 m über NN
Stationen	9
Ingenieurbauten	6 Brücken
Hüttenbachviadukt	110 m lang, 23 m hoch (stählerner Gerüstpfeilerviadukt nach Art amerikanischer Trestlework-Brücken)

➜ täglich sechs Dampfzugpaare, teils bewirtschaftet
➜ Fahrplan- und Tarifinfo: *www.fichtelbergbahn.de*
➜ Anreise per Bahn: Erzgebirgsbahn Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Vejprty bis Cranzahl
➜ Tipps:
• **Mondscheinfahrt, Abendfahrt ins Suppenland** und Dampfzugfahrten mit Schnapsverköstigung unter dem Motto **Kräuterzauber – hochprozentig** Termine und Buchungen unter *www.fichtelbergbahn.de* oder Tel. 037348/151-0
• Wanderung auf dem gut ausgeschilderten **Erlebnispfad Bimmelbahn** (ca. 21 km)
• Besuch im **Schmalspurmuseum Rittersgrün** (mit Buslinie 414 ab Bahnhof Oberwiesenthal)
• **Souvenirverkauf im Bahnhof Oberwiesenthal,** dort sowie im Bahnhofsgebäude Cranzahl und im Hotel Vierenstraße am gleichnamigen Haltepunkt gibt es auch Fahrkarten im Vorverkauf

Chronik

19.07.1897	Offizielle Eröffnungsfahrt
1899	Aufnahme des Rollbockverkehrs
1929	Ersteinsatz der Baureihe 99[73–76] („VII K Altbau“), weitgehende Ablösung der IV K
1936	Gleisanlagen in Oberwiesenthal in heutiger Form fertiggestellt
1947 – 1955	Extrem hohes Verkehrsaufkommen wegen des Uranerzbergbaus
07.11.1952	Inszenierte Inbetriebnahme der 99 771 zum 35. Jahrestag der „Oktoberrevolution“
1952/53	Weitere fabrikneue Loks der Baureihe 99[77–79] lösen die „VII K Altbau“ ab
01.07.1992	Öffentlicher Güterverkehr de facto eingestellt
01.06.1998	BVO Bahn GmbH wird Betreiber
2002 – 2004	Lokschuppen- und Werkstattneubau in Oberwiesenthal
2004/05	Sanierung des Hüttenbachviadukts
09.05.2007	BVO Bahn firmiert um in SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH

Fahrzeugpark (Stand: Juni 2017)

Auf der Fichtelbergbahn befördern DR-Neubauloks der Baureihe 99[77–79] (hier mit ihren alten Betriebsnummern) die Züge. Für Bauzugdienste ist auch in Oberwiesenthal eine Diesellok des Typs L 45 H stationiert. Die im Jahr 2000 durch die BVO Bahn erworbene L 45 H-083 stammt von einem rumänischen Industriebetrieb, ihren blauen BVO-Anstrich mit gelbem Schriftzug „Fichtelbergbahn“ ersetzte man inzwischen durch Bordeauxrot mit elfenbeinfarbenem Streifen (analog dem Farbkleid der L 45 H-084 und 358). Vertreten wird die zurzeit in Untersuchung befindliche L 45 H-083 durch die von der Lößnitzgrundbahn überstellte L 45 H-358, eine im Jahr 2002 durch die DB-Tochtergesellschaft BRG Südost gekaufte Lok der Polnischen Staatsbahnen.

Dampflokomotiven

Lok-Nr.	Typ	Hersteller	Lieferjahr	Bemerkung
99 741	„VII K Altbau“	SMF Chemnitz	1929	im Einsatz
99 759	„VII K Altbau“	BMAG Berlin*)	1933	Dauerleihgabe Museum Oberrittersgrün
99 772	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1952	im Einsatz
99 773	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1952	im Einsatz
99 776	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1953	nicht einsatzfähig
99 785	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1954	im Einsatz
99 786	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1954	nicht einsatzfähig, ausgestellt Cranzahl
99 794	„VII K Neubau“	LKM Babelsberg	1956	z. Zt. Lokwerkstatt Oberwiesenthal

*) Schwartzkopff

Diesellokomotiven

L 45 H-83	L 45 H	Werk „23. August“ FAUR, Bukarest	1985	zzt. in Untersuchung
L 45 H-358	L 45 H	FAUR, Bukarest	1969	

Wagen

In den zwei planmäßig benötigten Garnituren laufen modernisierte Wagen der Gattung KB und rekonstruierte bzw. modernisierte Packwagen der Gattung KD für den Fahrradtransport. Eine Garnitur führt einen zum Bistrowagen umgestalteten „Reko-KB“ mit, die andere von Ende April bis Anfang Oktober einen offenen Aussichtswagen (jeweils aus dem Fahrplan ersichtlich). Die Altbau-Personen- und Packwagen sind nicht einsatzfähig oder an die Preßnitztalbahn (Jöhstadt – Steinbach) abgegeben worden, ein Altbau-KB als Dauerleihgabe an den Verein FHWE (Museumsbahn Schönheide).

Für Bahndienstzwecke verfügt die Fichtelbergbahn über vier Rollwagen (davon einer mit Fahrbahn für Straßenfahrzeuge), vier Flachwagen und vier Schotterwagen (Letztere auch für Einsätze auf den anderen SDG-Bahnen). Ferner sind zwei Schneepflüge vorhanden: der 1988 im Raw Meiningen gebaute 97-09-40 und der 1916 in einer Werkstätte der K.Sächs.Sts.E.B. gefertigte Bdw 97-09-75.

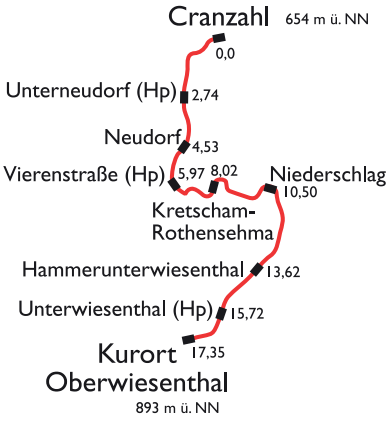
➜ Infos zu den Fahrzeugen auf der Internetseite *www.fichtelbergbahn.de*

Die neuen Fahrzeughallen in Oberwiesenthal beherbergen auch die SDG-Lokwerkstatt (2010). Fotos: M. Sperl (2)

Oben links: **Im Februar 2003 schiebt bzw. zieht das Personal in Oberwiesenthal einen Wagen auf ein Nebengleis.** Foto: W. Bley

Rechte Seite oben links: **Für Bauzugdienste steht die aus Rumänien stammende L 45 H-083 zur Verfügung (April 2011).**

Rechte Seite oben rechts: **099 750 (ex 99 786) ergänzt im April 1998 in Oberwiesenthal den Wasservorrat.** Foto: K. Koschinski



Karte: Anja Küstner

Die Traktion auf der Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal oblag von Beginn an hauptsächlich Maschinen der weit verbreiteten Gattung IV K, bei Engpässen und im Wintersportverkehr in den ersten 30 Betriebsjahren außerdem Stütztenderlokomotiven der Gattung III K. Bemerkenswerterweise kamen hier auch erstmals die neuen Einheitslokomotiven der Baureihe 99[73–76] regulär zum Einsatz. Den im Januar 1929 dem Lokbahnhof Oberwiesenthal zugeteilten 99 731 und 732 folgten rasch weitere sogenannte „VII K“, welche die IV K bis auf Reservedienste verdrängten. Im Zeitraum 1933 bis 1937 teilten sich die großen 1’E 1’-Maschinen den Plandienst mit laufachslosen Fünfkupplern der Baureihe 99[67–71], also mit Nachbau-VI K. Schließlich etablierte sich mit der am 25. Oktober 1952 eingetrof-

Der 1988 vom Raw Meiningen gefertigte Schneepflug 97-09-40 war am 3. Februar 2010 leicht verschneit in Cranzahl abgestellt. FOTO: F. SERAPHIN

fenen 99 771 die erste Neubaulokomotive der Baureihe 99$^{77-99}$ in Oberwiesenthal.

Von 1947 bis etwa 1955 machten Gütertransporte und die Beförderung von Arbeitern für den Uranbergbau der SAG bzw. SDAG Wismut den während des Zweiten Weltkriegs eingetretenen Verkehrsrückgang mehr als wett. Weitaus länger sorgte das Splitt- und Schotterwerk in Hammerunterwiesenthal für ein hohes Aufkommen im Güterverkehr. Nach Aufhebung der Zutrittsbeschränkungen für das Fichtelberggebiet lebte 1955 auch der Ausflugs- und Wintersportverkehr wieder auf, in der Hochsaison erforderten aus zehn und mehr Waggons gebildete Züge die Bespannung mit zwei Maschinen.

Bis 1990 gehörte die Strecke Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal zu den am stärksten frequentierten Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn. Noch in den 1980er Jahren beförderte sie jährlich rund 730 000 Fahrgäste und 100 000 Tonnen Güter. Ab 1990/91 gingen die Leistungen drastisch zurück, der öffentliche Güterverkehr wurde de facto zum 1. Juli 1992 und Ende 1994 offiziell eingestellt. Die DB AG drängte ab 1994 auch für diese Schmalspurbahn auf baldige „Privatisierung". Tatsächlich kam es zu einer Kommunalisierung, denn angesichts ihrer Bedeutung als Touristenattraktion übernahm der Landkreis Annaberg (heute Teil des Erzgebirgskreises) 1998 die Infrastruktur sowie auch die Fahrzeuge der werbewirksam nun als „Fichtelbergbahn" bezeichneten Strecke. Die Betriebsführung wurde per 1. Juni 1998 der BVO Bahn GmbH, einer Tochtergesellschaft der Busverkehr Ober- und Westerzgebirge GmbH, übertragen.

In der Folgezeit flossen zweistellige Millionenbeträge, zum Teil aus dem Finanztopf der EU, in die Sanierung von Gleisanlagen und Brücken sowie in die Sicherung von Bahnübergängen. In Oberwiesenthal entstanden von 2002 bis 2004 als Ersatz für die beiden alten „Heizhäuser" zwei zusammen fünfständige Fahrzeughallen mit Sozial- und Technikräume beherbergendem Mitteltrakt. In dem mit seiner Holzverkleidung optisch an die alten Lokschuppen erinnernden Hallenkomplex ist auch die Lokwerkstatt für alle drei Bahnen der im Mai 2007 in SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH umbenannten Betreiberfirma untergebracht.

Parade aller drei Dampfloks in Schönheide Mitte (September 2007).
FOTO: J. PLIETZ

OBEN LINKS: **99 731 im neu errichteten Schmalspurteil von Schönheide Süd.** FOTO: M. BERGELT

Auf zu neuen Horizonten

Steiler als alle anderen Schmalspurbahnen in Sachsen, dazu die erste und längste von ihnen – die WCd-Strecke setzte Meilensteine. Der schrittweise Wiederaufbau begann 1991, Fernziel war der Muldentalviadukt, einst die längste Schmalspurbrücke Sachsens.

Die rund 4 km lange Museumsbahn von Stützengrün-Neulehn nach Schönheide Mitte ist ein wieder aufgebautes Teilstück der in mehrfacher Hinsicht mit Superlativen bedachten „WCd-Strecke“. Die bis 1920 dienstintern so bezeichnete Schmalspurbahn verband das an der Hauptstrecke Werdau – Zwickau – Aue – Schwarzenberg gelegene Wilkau mit dem in etwa 850 m Höhe am Kamm des Westerzgebirges gelegenen Carlsfeld (daher das Kürzel WCd).

Der am 17. Oktober 1881 für den öffentlichen Verkehr freigegebene Abschnitt Wilkau – Kirchberg (6,72 km) war Sachsens erste Schmalspurbahn. Am 1. November 1882 ging das nur 3,56 km lange, aber deutlich aufwändiger trassierte Teilstück bis Saupersdorf regulär in Betrieb. Der Weiterbau über Schönheide bis zum nächsten Etappenziel Wilzschhaus wurde erst knapp zehn Jahre später in Angriff genommen. Wegen des Gebirgscharakters erforderte er zahlreiche Kunstbauten, so die Errichtung zweier beachtlicher Stahlbrücken bei Stützengrün und des großen Muldentalviadukts in Wilzschhaus. Der teils als Gitterkasten-, teils als Blechträgerkonstruktion mit zwei Mittelpfeilern aus Naturstein und vier stählernen Pendelstützen ausgeführte Viadukt stellte mit 162 m Länge Sachsens längste Schmal-

Die 99 516 ist die älteste erhaltene IV K und verkehrt auf der derzeit 4 km langen Museumsbahn Schönheide (Februar 2004). FOTO: CH. PEETZ

spurbrücke dar (jedenfalls bis zum Bau des Schmiedeberger Stadtviadukts aufgrund der Neutrassierung der Weißeritztalbahn in den 1920er Jahren).

Ab 16. Dezember 1893 dampften die Züge planmäßig auch zwischen Saupersdorf und Wilzschhaus (24,25 km), wo Anschluss an die Normalspurstrecke Chemnitz – Aue – Adorf bestand. Zweieinhalb Jahre später begannen die Bauarbeiten im letzten Abschnitt der WCd-Strecke. Im engen und steilen Tal der Wilzsch musste man die Bahn quasi an den Hang kleben, sie zwischen Wilzschmühle (680 m über NN) und Carlsfeld (816 m über NN) gar mit ca. 50 Promille Maximalneigung trassieren – so steil, wie keine andere sächsische Schmalspurbahn. Mit dem am 22. Juni 1897 offiziell in Betrieb genommenen 7,32 km langen Abschnitt Wilzschhaus – Carlsfeld wuchs die Länge der Strecke auf insgesamt 41,85 km an. Folglich ging sie auch als längste Schmalspurbahn Sachsens in die Geschichte ein. Der Ausgangspunkt Wilkau wurde 1934 in Wilkau-Haßlau, der Bahnhof Wilzschhaus 1950 in Schönheide Süd umbenannt.

Letztendlich Stilllegung

Im unteren Abschnitt bis Saupersdorf hauptsächlich dem Gütertransport dienend, erlangte die WCd-Linie im oberen Bereich eher touristische Bedeutung. Üppige Gewinne warf sie trotzdem nicht ab. Mitte der 1960er Jahre strebte die DR auf als unrentabel eingestuften Teilstücken den baldigen Verkehrsträgerwechsel auf die Straße an. Bereits am 21. Mai 1966 fuhr zwischen Schönheide Süd und Carlsfeld der letzte Personenzug, Mitte Juli 1967 endete hier und zugleich im Abschnitt Kirchberg – Saupersdorf ob Bf der Gesamtverkehr. Die Stilllegung der fortan unterbrochenen Strecke folgte scheibchenweise, bis nach dem 1. Februar 1976 nur das Reststück Stützengrün – Schönheide Süd übrig blieb. Hier erledigten noch bis zum bitteren Ende am 30. April 1977 Maschinen der seit 1893 auf der WCd-Strecke eingesetzten Gattung IV K den Güterverkehr für die Bürstenindustrie.

Die Demontage der Gleisanlagen auf dem formell erst zum Jahresanfang 1979 stillgelegten Reststück begann schon im Herbst 1978. Der Abbau der Gesamtstrecke zog sich bis ins Jahr 1982 hin. Traurige „Höhepunkte“ waren der brachiale Abriss des Muldentalviadukts in Wilzschhaus (1980) und der Stützengrüner Viadukte (1981/82) für die Stahlgewinnung.

Ein Jahrzehnt später ergaben sich völlig neue Perspektiven. Der im April 1991 gegründete Verein Museumsbahn Schönheide e.V. strebte den Wiederaufbau von Abschnitten der Schmalspurbahn an. Mit Hilfe von ABM-Kräften wurden zunächst der Lokschuppen in Schönheide Mitte saniert, Bahnhofsgleise verlegt und zwei neue Brücken eingebaut. Ende 1992 war die 1,9 km lange Strecke Schönheide Mitte – Neuheide mit gebrauchtem Oberbaumaterial fertiggestellt, am 21. August 1993 veranstaltete der Verein erstmals öffentliche Fahrten. Anfangs stand dafür eine Diesellok

Vor einigen Jahren bildete sich eine Initiative mit dem Ziel, den Viadukt über das Tal der Zwickauer Mulde in Wilzschhaus wieder aufzubauen. FOTO (1972): SLG. WERNER

1975 gab es in Schönheide Mitte noch regen Rangierbetrieb (99 1568). FOTO: K. KOSCHINSKI

zur Verfügung, ab 21. Juli 1994 auch die frisch aufgearbeitete Dampflokomotive 99 582, die der Verein zwei Jahre zuvor zusammen mit der 99 585 erworben hatte.

Im Dezember 1997 erfolgte die Wiederinbetriebnahme des ca. 1,5 km langen Teilstücks von Neuheide (bei der DR Schönheide Nord) bis Stützengrün Bürstenfabrik. Als vorerst letzte Aufbauetappe kam der 500 m lange Abschnitt bis zum neu eingerichteten Haltepunkt Stützengrün-Neulehn hinzu, eröffnet im November 2001. Bereits 1996 war die vorher in Rothenkirchen als Denkmal aufgestellte 99 516 nach Schönheide gelangt, mithin die älteste erhaltene sächsische IV K. Dank des Engagements vieler Mitglieder und Freunde der Museumsbahn sowie großzügiger Förderung durch das Land Sachsen konnte die 1892 gebaute Maschine am 12. Dezember 2003 wieder zugelassen werden.

An rund zehn Wochenenden jeweils von März bis Dezember verkehrt ein typisch sächsischer Schmalspurzug mit teils aus der Länderbahnzeit stammenden Personen-, Gepäck- und Güterwagen zwischen Schönheide Mitte und Stützengrün-Neulehn. Noch handelt es sich um einen reinen Museumsbetrieb ohne Erschließungsfunktion für die Region. Aber

Streckendaten

Länge ursprünglich	
Wilkau-Haßlau – Carlsfeld	41,85 km
Länge Museumsbahn	
Schönheide Mitte – Stützengrün-Neulehn	4 km
Spurweite	750 mm
Mindestradius	40 m
Maximale Neigung	
vor Carlsfeld	50 ‰
Museumsbahn	ca. 40 ‰
Tiefster Punkt ursprünglich	
Bf Wilkau-Haßlau	279 m über NN
Höchster Punkt ursprünglich	
Bf Carlsfeld	816 m über NN
Höchster Punkt Museumsbahn	
Bf Schönheide Mitte	678 m über NN

➜ Fahrplan- und Tarifinfo:
www.museumsbahn-schoenheide.de

➜ Anreise per Bahn:
Vogtlandbahn Zwickau/Herlasgrün – Falkenstein – Zwotental – Kraslice/Adorf bis Auerbach unt Bf, weiter mit Buslinie 61 bis Schönheide Mitte

Im September 1975 dampft die 99 1585 mit einem Güterzug über den Stützengrüner Viadukt in Richtung Schönheide. FOTO: J. NELKENBRECHER

Triebfahrzeuge

Dampflokomotiven
99 516 und 582 (sä. IV K, Hartmann 1892 und 1912)
ausgestellt im Schönheider Lokschuppen:
99 585 (sä. IV K, Hartmann 1912)

Diesellokomotive
199 051 (Typ V 10 C, LKM 1960, ex Papierfabrik Wilischthal)

der Verein Museumsbahn Schönheide und der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V. (FHWE) nahmen neue Ziele ins Visier. Der FHWE betreibt seit 2008 mit einer Motordraisine touristischen Verkehr auf der reaktivierten Regelspurstrecke Schönheide Süd – Hammerbrücke. Diese soll südwärts wieder bis Muldenberg befahren werden, um sie an die Vogtlandbahn Zwickau/Herlasgrün – Falkenstein – Kraslice/Adorf anzubinden. Nordostwärts ist die Verlängerung bis Schönheiderhammer (Schönheide Ost) an der Talsperre Eibenstock geplant. Gemäß einem langfristigen Tourismusprojekt sollte die Schmalspurbahn einerseits wieder über Schönheide Süd bis Carlsfeld fahren, andererseits über Stützengrün hinaus wieder bis Rothenkirchen und von dort auf einer völlig neu zu bauenden Strecke bis zum Brauereigutshof Wernesgrün.

Im Bahnhof Carlsfeld baute der FHWE bereits 2004 wieder 750-mm-Gleise auf. Im Jahr 2007 errichtete er den Schmalspurteil des Bahnhofs Schönheide Süd neu. Essenzieller Bestandteil des „Tourismusprojekts Schönheide/Carlsfeld und Umgebung“ war der Wiederaufbau des Muldentalviadukts zwischen Schönheide Mitte und Schönheide Süd. Dafür lief die Spendenaktion VIA WILZSCHHAUS. Leider ist das Projekt an der Uneinigkeit der beteiligten Gemeinden gescheitert.

Unser täglich Dampf

Sieben dampfbetriebene Schmalspurbahnen erfüllen in Deutschland Tag für Tag ihren öffentlichen Auftrag. Hier soll ein knapper Überblick über die Leistungsbilanz des Betriebsjahres 2016 gegeben werden. Im Vergleich zum Vorjahr 2015 verbuchten erfreulicherweise mehrere Bahnen einen deutlichen Fahrgastzuwachs.

Was soll man sagen, wenn man kein Eisenbahnfreund ist und erfährt, dass an jedem Tag des vergangenen Jahres Dampflokomotiven im Schnitt 2142 Kilometer durch Deutschland bimmelten, pufften und stampften – auf schmaler Spur, und das vor regulären Zügen mit 8715 Fahrgästen? Wohlgemerkt: täglich! Vielleicht, dass es uns als Gesellschaft und als Nation ziemlich gut gehen muss, wenn man dann noch erfährt, dass die öffentliche Hand für die Deckungslücke zwischen den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf und den Betriebs- und Lohnkosten sowie den Investitionen aufkommt.

2016 war für die dampfbetriebenen Schmalspurbahnen ein alles in allem gutes Jahr. Besonders die beiden küstennahen Bäderbahnen Mecklenburg-Vorpommerns sowie die Zittauer Bahn in der Oberlausitz und die erzgebirgische Fichtelbergbahn freuten sich über deutliche Zunahmen an Reisenden. Hier die Einschätzungen im Einzelnen:

Mecklenburgischen Bäderbahn Molli (MBB)

Im Dampfzugbetrieb der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli (MBB) wurden im Jahr 2016 Fahrgastzahlen von rund 587 000 „Beförderungsfällen“ erreicht, was gegenüber dem Vorjahr wiederum einen leichten Anstieg bedeutet. Die Bahn sanierte mehrere Durchlässe entlang der Strecke und den Kohleplatz nebst der Gleiseindeckung vor der Wagenhalle in Bad Doberan. Nach 1089 Einsatztagen (knapp 175 000 Zug-km) seit ihrer Indienststellung ist die Neubau-Dampflok 99 2324-4 zur ersten Hauptuntersuchung (HU) in das Dampflokwerk Meiningen eingerückt. Eine Kessel-HU erhielt Lok 99 2331-9; mit dem Schwerkleinwagen „Rolba“ und der Diesellok 199 016 erhielten zwei Nebenfahrzeuge ebenfalls ihre nach acht Jahren fälligen Hauptuntersuchungen. Weiterhin bekamen zwei Reisezug- und zwei Salonwagen in 2016 ihre planmäßige Hauptuntersuchung. Der Verein zur Traditionspflege des Molli arbeitete den historischen Postwagen 71 (von 1886) äußerlich wieder auf. 2017 gab es wieder ein umfangreiches Sonderzugprogramm mit den historischen Wagen. Neu war eine Fahrt mit einem Zauberkünstler und die Olsenbande trat nach großem Erfolg 2016 nun zweimal in Aktion. Von den Eisenbahnfans sicher sehnsüchtig erwartet, erfolgte im Frühjahr die Wiedererrichtung des ersten Abschnittes der Telegrafenfreileitung von Bad Doberan nach Heiligendamm. Weitere Höhepunkte waren die Bahnhofsfeste zum Kindertag am 3. Juni und zum Thema „Schall und Rauch“ am 7. Oktober 2017.

Rügensche BäderBahn „Rasender Roland“

Die Rügensche BäderBahn „Rasender Roland“ konnte auf ein ausgesprochen erfolgreiches Jahr 2016 zurückblicken. In Summe wurden stolze 637 000 Reisende gezählt, was sich wesentlich aus der weiterhin sehr positive touristischen Entwicklung auf der Insel Rügen ergibt. Höhepunkt bei den Veranstaltungen war das große Putbuser Bahnhofsfest am 21./22. Mai 2016, zudem fanden erstmals regelspurige Dampfzugfahrten mit 86 1333-3 unter PRESS-Regie im Bereich Vorpommern statt. Die Kombiticket-Angebote „Mit Wasser & Dampf“ waren beim Publikum beliebter denn je, auch der Einsatz von drei Aussichtswagen wurde im August und September wiederholt. Ein Blick in den Terminkalender 2017: 10./11. Juni 2017 – Bahnhofsfest Putbus, 8. Oktober 2017 – Bahnhofsfest Göhren; zu ausgewählten Terminen in der Nebensaison verkehrte zudem der DR-Traditionszug im Plandienst.

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG)

Ersmals seit Bestehen der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) beförderte die Zittauer Schmalspurbahn mehr als 200 000 Fahrgäste. Hauptgrund für die Fahrgastentwicklung sind der saisonal abgestimm-

Der letzte Gipfelstürmer erreicht den Brocken im Winter zuverlässig gegen Sonnenuntergang. Viele natürliche Faktoren – wie Sonnenschein, Schnee, Kälte, wenig Wind und dafür ausreichende Luftfeuchtigkeit – trafen am 21. Januar 2016 zusammen, damit P 8937 so im Bild (hinter der Ausweiche Goetheweg) eingefangen werden konnte. Foto: R. Garn

Ein echtes Paar, **nämlich die 99 1772 und 1773, hämmern vor P 1001 in den Bahnhof von Hammerunterwiesenthal. Ein aufgebockter Normalspur-Güterwagen und die Philipp-Melanchthon-Kirche komplettieren das Traumwetterbild vom 30. Dezember 2016.**
Foto: P. Matthes

Zur Rapsblüte **dampfte 99 2324 am Kleinen Wohld entlang, der bis an die Steilküste westlich von Heiligendamm heranreicht (1. Mai 2016). Unterdessen rückte die Neubaulok zu ihrer ersten Hauptuntersuchung ins Werk nach Meiningen ein.**
Foto: J. Methling

te Fahrplan und der wohl interessanteste Fahrzeugeinsatz auf einer sächsischen Schmalspurbahn, zu dem seit August 2016 auch der IK-Zug zählt. An den Wochenenden der Hauptsaison war das hohe Fahrgastaufkommen deutlich spürbar. Die historischen Zeitreise-Züge wurden dem Ansturm kaum gerecht. Aus diesem Grund erhält der Sachsenzug in diesem Jahr einen weiteren historischen Oberlichtwagen von um 1900. Gleichzeitig ist es geplant, den offenen Aussichtswagen des Schmalspurbahnmuseums in Rittersgrün für den aus der Zeit um 1930 stammenden Reichsbahnzug in Betrieb zu nehmen. Die Investitionen für die Aufarbeitung liegen jeweils im fünfstelligen Bereich. Weitere Ausgaben für 2017 betrafen beispielsweise den Umbau zweier Personenwagen in komfortable Ferienwaggons und den Abschluss der Bauarbeiten für die erweiterte Lokwerkstatt in Zittau.

Lößnitzgrundbahn

Mit 250 000 Fahrgästen bewegt sich das Fahrgastaufkommen bei der Lößnitzgrundbahn seit mehreren Jahren auf einem konstant hohen Niveau. Sie profitiert dabei von vielen kulturellen Angeboten rund um die Bahn und guten Veranstaltungen, die die Fahrt mit der Dampfeisenbahn zu einem ganz besonderen Erlebnis machen. Erstmalig wurde zum Schmalspurbahn-Festival ein Fotogüterzug angeboten, der von vielen Fotofreunden aus nah und fern vor die Linse genommen wurde. Im Jahr 2017 fand das Festival am 16. und 17. September statt.

Weißeritztalbahn/ Fichtelbergbahn

Die Weißeritztalbahn wurde im vergangenen Jahr von rund 145 000 Fahrgästen genutzt,

Leistungsbilanz 2016

Mecklenburgische Bäderbahn Molli (MBB)

Adresse: Am Bahnhof, 18209 Bad Doberan
Mail: reservierung@molli-bahn.de. Internet: *www.molli-bahn.de*
Strecke: Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West (15,4 km)
Spurweite: 900 mm
Fahrgäste 2016: 587.000
Vergleich zu 2015: + 2,4 %, Vergleich zu 2010: + 15 %
Leistung Dampf: 97 280 km (6 Fahrgäste pro km), Vgl. zu 2010: + 5 %

Loklaufleistung	
99 2321-0:	28080 km
99 2322-8:	29120 km
99 2323-6:	20800 km
99 2324-4:	13600 km
99 2331-9:	5680 km

Rügensche BäderBahn (RüBB)

Adresse: Bahnhofstraße 14, 18581 Putbus
Mail: info@pressnitztalbahn.com. Internet: *www.ruegensche-baederbahn.de*
Strecken: Lauterbach Mole – Putbus – Binz – Göhren (26,9 km)
Spurweite: 750 mm
Fahrgäste 2016: 637.000
Vergleich zu 2015: + 6,9 %, Vergleich zu 2010: + 16 %
Leistung Dampf: 146.738 km (4,3 Fahrgäste pro km), Vgl. zu 2010: + 14 %

Loklaufleistung	
99 1781-6:	27908 km
99 1782-4:	24004 km
99 1784-0:	24696 km
99 4011-5:	19351 km
99 4632-8 (52 Mh):	10248 km
99 4633-6 (53 Mh):	16575 km
99 4801-9:	18676 km
99 4802-7:	5280 km

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG)

Adresse: Bahnhofstraße 41, 02763 Zittau
Mail: info@soeg-zittau.de. Internet: www.soeg-zittau.de
Strecken: Zittau – Bertsdorf – Kurort Jonsdorf (12,7 km)
Zittau – Bertsdorf – Kurort Oybin (12,2 km)
Spurweite: 750 mm
Fahrgäste 2016: 205.693
Vergleich zu 2015: + 9,7 %, Vergleich zu 2010: + 56 %
Leistung Dampf: 49 943 km (4,1 Fahrgäste pro km), Vgl. zu 2010: - 0,8 %

Loklaufleistung	
54 (I K):	551 km
145 (IV K):	2030 km
99 731:	2128 km
99 749:	15734 km
99 758:	16714 km
99 787:	12786 km

SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH/Lößnitzgrundbahn

Adresse: Am Bahnhof 1, 01468 Moritzburg
Mail: loessnitzgrundbahn@sdg-bahn.de. Internet: *www.loessnitzgrundbahn.de*
Strecke: Radebeul Ost – Radeburg (16,6 km)
Spurweite: 750 mm
Fahrgäste 2016: 250.000
Vergleich zu 2015: - 0,1 %, Vergleich zu 2010: + 12,4 %
Leistung Dampf: 52 982 km (4,7 Fahrgäste pro km), Vgl. zu 2010: + 12 %

Loklaufleistung	
99 608:	326 km
99 761:	16198 km
99 762:	12322 km
99 777:	9904 km
99 789:	14232 km

SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH/Weißeritztalbahn

Adresse: Am Bahnhof 1, 01468 Moritzburg
Mail: weisseritztalbahn@sdg-bahn.de. Internet: *www.weisseritztalbahn.com*
Strecke: Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde (15,0 km)
Spurweite: 750 mm
Fahrgäste 2016: 145.000
Vergleich zu 2015: ± 0 %, Vergleich zu 2010: - 14 %
Leistung Dampf: 66 030 km (2,2 Fahrgäste pro km), Vgl. zu 2010: - 5,7 %

Loklaufleistung	
99 734:	19274 km
99 746:	20266 km
99 762:	1950 km
99 771:	16620 km
99 793:	7920 km

SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH/Fichtelbergbahn

Adresse: Bahnhofstraße 7, 09484 Kurort Oberwiesenthal
Mail: fichtelbergbahn@sdg-bahn.de. Internet: *www.fichtelbergbahn.de*
Strecke: Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (17,4 km)
Spurweite: 750 mm
Fahrgäste 2016: 265.000
Vergleich zu 2015: + 8 %, Vergleich zu 2010: + 27 %
Leistung Dampf: 62 419 km (4,2 Fahrgäste pro km), Vgl. zu 2010: + 1,5 %

Loklaufleistung	
99 741:	7106 km
99 772:	14868 km
99 773:	7451 km
99 777:	1598 km
99 785:	16420 km
99 789:	34 km
99 793:	14742 km

Harzer Schmalspurbahnen (HSB)

Adresse: Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode
Mail: info@hsb-wr.de. Internet: *www.hsb-wr.de*
Strecken: Wernigerode – Brocken (34 km)
Wernigerode – Nordhausen (61 km)
Quedlinburg – Alexisbad – Harzgerode (26 km)
Quedlinburg – Alexisbad – Hasselfelde (48 km)
Stiege – Eisfelder Talmühle (Verbindung 9 km)
Spurweite: 1000 mm
Fahrgäste 2016: 1.100.000
Vergleich zu 2015: ± 0 %, Vergleich zu 2010: ± 0 %
Leistung Dampf: 356.533 km (3,1 Fahrgäste pro km), Vgl. zu 2010: + 2 %

Loklaufleistung	
99 5901-6:	5674 km
99 5902-4:	2983 km
99 5906-5:	5584 km
99 6001-4:	34297 km
99 7222-5:	16757 km
99 7232-4:	20770 km
99 7234-0:	22356 km
99 7235-7:	18801 km
99 7236-5:	2065 km
99 7237-3:	25711 km
99 7239-9:	37883 km
99 7240-7:	32723 km
99 7241-5:	24624 km
99 7243-1:	32294 km
99 7245-6:	45412 km
99 7247-2:	28599 km

ebenso viele wie im vergangenen Jahr. Nach wie vor ziehen vor allem die Veranstaltungen mit der Schmalspurbahn viele Besucher an. Neben dem Osterhasenexpress, dem Sonderverkehr zu Himmelfahrt und den Nikolausfahrten lockt vor allem das Schmalspurbahn-Festival viele Gäste zur Bahn. Im Jahr 2016 konnte die Weißeritztalbahn dabei rund 10 000 Besucher zählen. Besonders interessant waren die geführten Baustellen-Touren auf dem zweiten Bauabschnitt zwischen Dippoldiswalde und Kurort Kipsdorf.

Mit der Fichtelbergbahn waren im Jahr 2016 insgesamt 265 000 Gäste unterwegs, 20 000 mehr als ein Jahr zuvor. So konnte die Schmalspurbahn ihren Aufwärtstrend weiter fortsetzen. Eine Reihe von Veranstaltungsangeboten machen die Dampfbahnfahrt zu einem ganz besonderen Erlebnis. Die überaus positive Gästeentwicklung im gesamten Oberen Erzgebirge wirkt sich nun auch bei der Fichtelbergbahn aus. 2017 beging die Fichtelbergbahn ihr 120. Streckenjubiläum, am 12. und 13. August wurde mit einem großen Festwochenende gefeiert.

Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)

Mit erneut rund 1,1 Millionen Fahrgästen war 2016 wieder ein erfolgreiches Jahr für die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Geprägt wurde es durch das Jubiläum „25 Jahre Volldampf in Freiheit“, in dessen Rahmen vielfältig an die Wiederaufnahme des Zugverkehrs zum Brocken sowie die HSB-Gründung im Jahre 1991 erinnert wurde. Den Startschuss bildete dabei im März die Einrichtung eines offiziellen HSB-Postsonderstempels auf dem Brocken. Die anschließend vorgesehene Europa-Tour mit der Dampflok 99 6001 wurde aufgrund der Anschläge in Brüssel zwar abgesagt; dennoch war die Lok im April beim „Dampf-Festival“ der „Chemin de Fer de la Baie du Somme“ in Frankreich zu Gast. International präsentierte sich die HSB auch mit ihrer Ausstellung zur 25-jährigen Geschichte im Europaparlament in Brüssel. Es folgten Präsentationen u.a. in der Landesvertretung Sachsen-Anhalts in Berlin. Den Höhepunkt bildete am 17. September in Anwesenheit von Thüringens Ministerpräsident Ramelow sowie Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Webel die Abschlussveranstaltung in Wernigerode sowie auf dem Brocken. Einen Monat später unterzeichneten die HSB und die Berliner S-Bahn eine Vereinbarung zur künftigen Zusammenarbeit in der Berufsausbildung, im Dezember erfolgte die Teil-Betriebsaufnahme des Kollisionswarnsystems für den Zugverkehr. In die konkrete Planungsphase trat das Projekt der neuen Dampflokwerkstatt. Der „Erste Spatenstich“ wird zur Jahreswende 2017/18 angestrebt. Darüber hinaus wurden 2017 die Planungen für weitere Infrastrukturprojekte fortgesetzt. Dazu gehört auch die technische Sicherung diverser Bahnübergänge.

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

Bauer, Jörg / Scheibe, Günter / Schweiger, Karin: Mit Dampf hinauf zum Brocken. Eisenbahn-Journal Special 4/93

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

Detlefsen, Gerd Uwe: Schiffe der Eisenbahn. Urbes Verlag, 1996. Privataufzeichnungen

Deutsche Reichsbahn (Hrsg.): Die Deutsche Reichsbahn in ihrer Entwicklung 1835–1935. Berlin 1935

Ebel, Jürgen U. / Seiler, Bernd: Die Baureihe 99^{73-79}. Einheitslok auf schmaler Spur. EK-Verlag, Freiburg 1994

Endisch, Dirk: Wiedererwacht. Zwischen Steinbach und Wolkenstein fahren wieder Züge; in: Lok Magazin 10/2000

Goschalla, Andreas: Schwere Brocken für den Brocken; in: Lok Magazin 1/2005

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

Jünemann, Kieper, Nickel: Die Rügenschen Kleinbahnen. Transpress Verlag, Berlin 1983

Kandler, Udo: Täglich Volldampf – Schmalspurbahnen heute. Eisenbahn-Journal Special 2/2001

Kenning, Rickelt: Kleinbahnreise über die Insel Rügen, Verlag Kenning 2014

Kieper, Klaus / Preuß, Reiner / Rehbein, Elfriede: Schmalspur-Archiv. Transpress Verlag, Berlin 1980

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

Krentzin, Wulf: 100 Jahre Eisenbahn auf Rügen. DMV, 1983

Krentzien, Wulf: Volldampf auf Rügen. 100 Jahre Rügensche Kleinbahn. Fürstenfeldbruck 1995

Machel, Wolf-Dietger: Schmalspurbahnen im Wandel der Zeiten; in: Bahn-Profil Heft Nr. 36, edition oktogon, Berlin 2003

Moll, Gerhard/Scheffler, Reiner: Die sächsische IV K. Die Reichsbahn-Baureihe 99^{51-60}. Freiburg 1992

Neidhardt, Ingo: IV K-Einsatz auf sächsischen Schmalspurbahnen. Fürstenfeldbruck 1993

Obermayer, Horst J.: Taschenbuch Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven. Stuttgart 1974

Petrak, Andreas W. : Fichtelbergbahn – Auf schmaler Spur von Cranzahl nach Kurort Oberwiesenthal. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2006

Rat der Gemeinde Rittersgrün, Museumskollektiv (Hrsg.): Endstation Oberrittersgrün. Die Geschichte einer Schmalspurbahn im Erzgebirge und ein Streifzug durch die Geschichte Rittersgrüns.

Röper, Hans / Becker, Helmut /, Dill, Werner / Zieglgänsberger, Gerhard: Harzquerbahn und Südharz-Eisenbahn. Transpress-Verlag/Alba-Lizenzaus-gabe, 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

Scholz, Helge: Eiskristalle und Rauchpartikel – Über die Dampfbahn-Route Sachsen; in: Modelleisenbahner 12/2010

SOEG mbH Projekt Dampfbahn-Route (Hrsg.): Imagebroschüre der Dampfbahn-Route Sachsen 2011

Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen (Hrsg.): Via Wilzschhaus – Neue Brücken für neue Horizonte. Broschüre über das Tourismusprojekt Schönheide/Carlsfeld und Umgebung, Dresden 2010

VSSB Verein zur Förderung der Sächsischen Schmalspurbahnen e.V. und Verkehrsmuseum Dresden gGmbH (Hrsg.): 125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen, Dresden 2006

VSSB e.V. (Hrsg.): I K – Reporte Nr. 1 bis 11 über den Bau der sächsischen I K Nr. 54, Dresden 2006 bis 2009

Wagner, Wolfram / Wunderwald, Peter: Das große Buch der Lößnitzgrundbahn Radebeul Ost – Radeburg. Wilsdruffer Bahnbücher, Nossen 2008

Wagner, Georg (Hrsg.): Dampflokomotiven im Planbetrieb. Die letzten Schmalspurbahnen im Osten Deutschlands. Stuttgart 1991

Weisbrod, Manfred: Sachsen-Report Band 2 – Sächsische Eisenbahngeschichte 1875 bis 1920. Eisenbahn-Journal Archiv 1/95

Weisbrod, Manfred: Cranzahl–Oberwiesenthal. Seit 100 Jahren schmalspurig zum Fichtelberg. In: Eisenbahn-Journal 7/1997

Weisbrod, Manfred: Die ZOJE Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn. Fürstenfeldbruck 1992

Weisbrod, Manfred: Sachsen-Report Band 6 – Tender- und Schmalspurlokomotiven, Triebwagen und Sonderbauarten. Eisenbahn-Journal Archiv 1/98

Wolf, Karl/Kenning, Ludger: Wilkau-Haßlau–Carlsfeld. Die erste und längste sächsische Schmalspurbahn. Nordhorn 1995

Des Weiteren wurden verwendet:

Akten Bundesarchiv: DVW 14-3-99345, DVW 14-3-99610, DVW 14-3-99617

Der MODELLEISENBAHNER: verschiedene Jahrgänge

Harz (II) – Die Privat- und Werkbahnen. Verlag Kenning, Nordhorn 1996

Knaurs Kulturführer in Farbe Deutschland. München 1991

MEB SPEZIAL 17

Mitteilungen RüBB

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.)

Pressemitteilungen und statistische Angaben der Harzer Schmalspur-bahnen GmbH

Ein recht herzlicher Dank an Achim Rickelt für seine fundierten Auskünfte und Hinweise

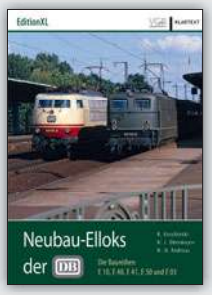
Internetseiten (in Auswahl)**:**

- de.wikipedia.org/wiki/Sächsische_Schmalspurbahnen (aus Wikipedia Enzyklopädie)
- www.bimmelbahn.de (umfangreiche Seiten über die sächsischen Schmalspurbahnen, von Olaf Herrig)
- www.dampfbahn-route.de (Projekt Dampfbahn-Route)
- www.doellnitzbahn.de (Döllnitzbahn GmbH)
- www.hsb-wr.de (Harzer Schmalspurbahnen GmbH)
- www.ig-hsb.de (IG Harzer Schmalspurbahnen e.V)
- www.weisseritztalbahn.de (Interessengemeinschaft Weißeritztalbahn e.V.)
- www.museumsbahn-schoenheide.de (Musemsbahn Schönheide e.V.)
- www.pressnitztalbahn.de (Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V.)
- www.sdg-bahn.de (SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH)
- www.selketalbahn.de (Freundeskreises Selketalbahn e.V.)
- www.soeg-zittau.de (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahnbahngesellschaft mbH)
- www.ssb-sachsen.de (Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V.)
- www.traditionsbahn-radebeul.de (Traditionsbahn Radebeul e.V.)
- www.waldeisenbahn.de (Waldeisenbahn Muskau GmbH)
- www.wilder-robert.de (DBV-Förderverein „Wilder Robert" e.V.)
- www.zoje.de (Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen e.V.)

Die Bundesbahn im XL-Format

Weitere Bände aus der Edition XL

Die DB in den 1950ern, 1960ern und 1970ern
ISBN 978-3-8375-1386-8

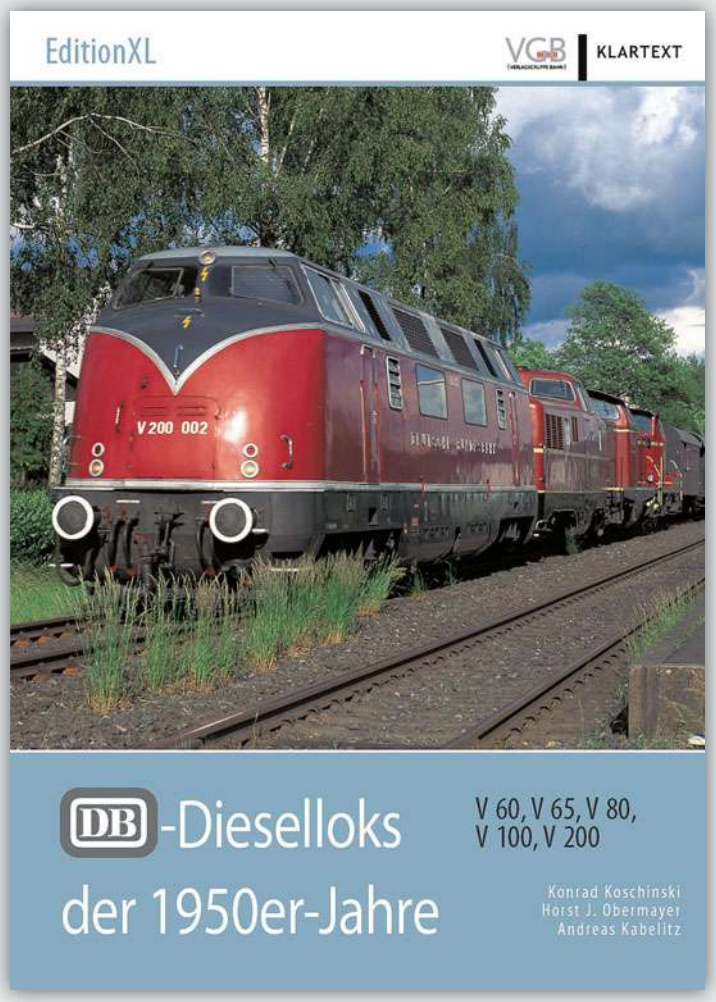


Neubau-Elloks der DB
ISBN 978-3-8375-1395-0

Erz, Stahl und Eisenbahn
ISBN 978-3-8375-1568-8

Legendäre Züge
ISBN 978-3-8375-1621-0

Triebzug-Legenden der DB
ISBN 978-3-8375-1729-3



Dieser reich bebilderte Sammelband, entstanden aus den renommierten Sonderausgaben des „Eisenbahn-Journals", bietet ein erschöpfendes Porträt der beliebten DB-Diesellok-Klassiker der 1950er-Jahre. V 60, V 65, V 80, V 100 und V 200 – was seinerzeit für Innovation und Strukturwandel, für Kraft und Eleganz stand, zählt heute zu den Kultlokomotiven aller Eisenbahnfans. Rund 450 Bilder auf 240 Seiten im DIN-A4-Format – ein ebenso fundiertes wie kompaktes Nachschlagewerk.

ISBN 978-3-8375-1779-8 | € 19,95

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

Erhältlich im Buchhandel. Oder direkt bei:

KLARTEXT

Klartext Verlag · Friedrichstraße 34-38 · 45128 Essen
Tel. 0201/804-8240 · Fax 0201/804-6810
info@klartext-verlag.de · www.klartext-verlag.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

Für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

Schienenwege
Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Auf vielen dieser bekannten und landschaftlich faszinierenden Strecken dominierte bis in die 1980er-Jahre die Dampftraktion. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der erfolgreichen Buchreihe „Schienenwege – gestern und heute" präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und zum Vergleich die heutige Situation dokumentiert.

ISBN 978-3-8375-1863-4 | € 29,95

Weitere Ausgaben aus dieser Serie

Schienenwege Ruhrgebiet
ISBN 978-3-8375-0785-0

Schienenwege Thüringen
ISBN 978-3-8375-1005-8

Schienenwege Württemberg
ISBN 978-3-8375-1242-7

Schienenwege Südbaden
ISBN 978-3-8375-1645-6

Schienenwege Ost-Sachsen
ISBN 978-3-8375-1863-4

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos, je € 24,95

Erhältlich im Buchhandel. Oder direkt bei:

KLARTEXT

Klartext Verlag · Friedrichstraße 34-38 · 45128 Essen
Tel. 0201/804-8240 · Fax 0201/804-6810
info@klartext-verlag.de · www.klartext-verlag.de

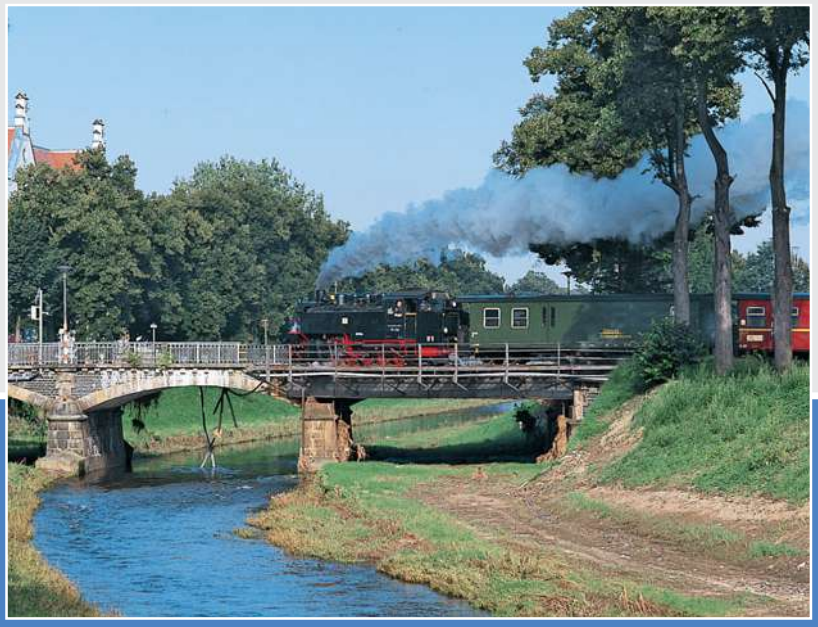
VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | KLARTEXT

Dieser Sammelband, entstanden aus Sonderausgaben der Fachmagazine Eisenbahn-Journal und ModellEisenBahner, unternimmt spannende Expeditionen zu den letzten deutschen Dampflok-Hochburgen. Diese 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.

Erleben Sie täglich Volldampf – dieser Band zeigt, wo das auch heute noch möglich ist.



€ 19,95 [D]

ISBN 978-3-8375-1879-5

9783837518795