Otto O. Kurbjuweit

Band II

Harzer
Schmalspur-Spezialitäten

Mit historischen Fotos, Faksimiles, Karten und Gleisplänen, Fahrzeug- und Gebäudezeichnungen

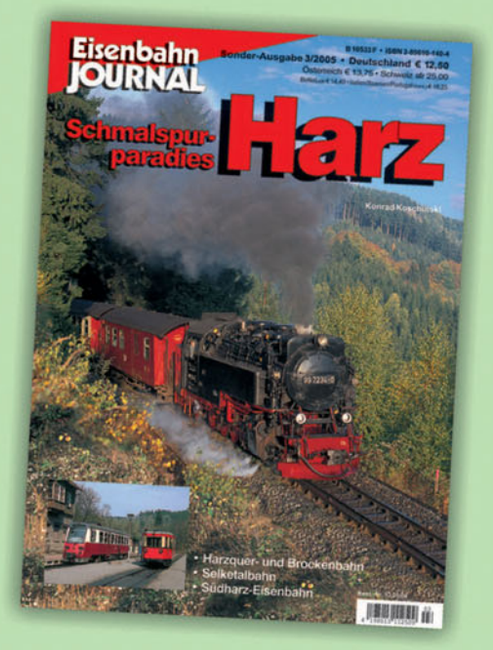
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT

Mit Volldampf zum Brocken

Harzreise mit der Dampfeisenbahn

Lassen Sie sich entführen auf eine Reise in eine geheimnisumwitterte Welt: Harzquer- und Brockenbahn sowie die Selketalbahn sind dabei nicht nur Mittel zum Zweck, sondern selbst der Beachtung wert. Ob militärisches Sperrgebiet, Bahnpost oder sehenswerte Modellbahnnachbauten wie etwa die der Bahnstrecke von Wernigerode hinauf auf den Brocken – in spannenden Texten und exzellenten Bildern nehmen wir Sie mit auf eine Zeitreise durch die deutsch-deutsche Geschichte rund um Norddeutschlands höchstes Gebirge und seine Eisenbahn. Natürlich darf eine Übersicht der markanten Bahnfahrzeuge der Harzquer- und Brockenbahn sowie der Selketalbahn nicht fehlen. Mit dabei ist eine DVD mit dem 70-Minuten-Film "Mit der Dampfkleinbahn durch den Harz" der RioGrande-Filmprofis, der zu einem nostalgischen Eisenbahn-Ausflug in den Harz einlädt.

84 Seiten, Format 22,5 x 29,5 cm, Klebebindung, über 170 Abbildungen
Best.-Nr. 941101 | € 15,–



Schmalspurparadies Harz

Brockenbahn, Harzquerbahn und Selketalbahn bilden Deutschland längstes Schmalspur-Streckennetz. Diese Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals porträtiert die drei Bahnen, stellt Ausflugsziele am Schienenweg vor und listet Fototipps für Bahnfans auf. Aber auch an die Südharz-Eisenbahn Walkenried-Braunlage, die bereits 1963 ihren Betrieb einstellte, wird erinnert. In faszinierenden Farbfotos wird „König Dampf" gehuldigt, aber auch die enorme Vielfalt des heutigen Fahrzeugparks wird in Wort und Bild vorgestellt – bis hin zu den modernen „Combino Duos", die seit 2004 zwischen Nordhausen und Ilfeld zum Einsatz kommen. Ein geschichtlicher Abriss über die Meterspurbahnen im Harz rundet das Heft ab.

92 Seiten, DIN-A4-Format, Klammerheftung

Best.-Nr. 530503 | € 12,50

Neuausgabe

NachtZüge – Dampfträume am Brocken

Fünf Jahre lang verbrachte der Fotograf Olaf Haensch unzählige Nächte im Harz, um mit aufwendigen Blitzlicht-Installationen ebenso surreale wie atmosphärische Bilder von den Dampfzügen und ihrer Umgebung zu schaffen. Dieser großformatige Premium-Bildband vereint unwieder bringliche Szenen und einzigartige Motive zu einem fulminanten Porträt der HSB.

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

Best.-Nr. 581526 | jetzt € 19,99 (vorher € 29,95)

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

www.facebook.de/vgbahn

Inhalt

Impressum 4

Vorwort 5

Ein alter Krieger aus Nordhausen 7
Die Fürstlich Stolberg-Wernigeröder Steinbrüche und ihre Anschlüsse

Güterverkehr im Selketal 16
Schmalspurig und wichtig bis zur Wende

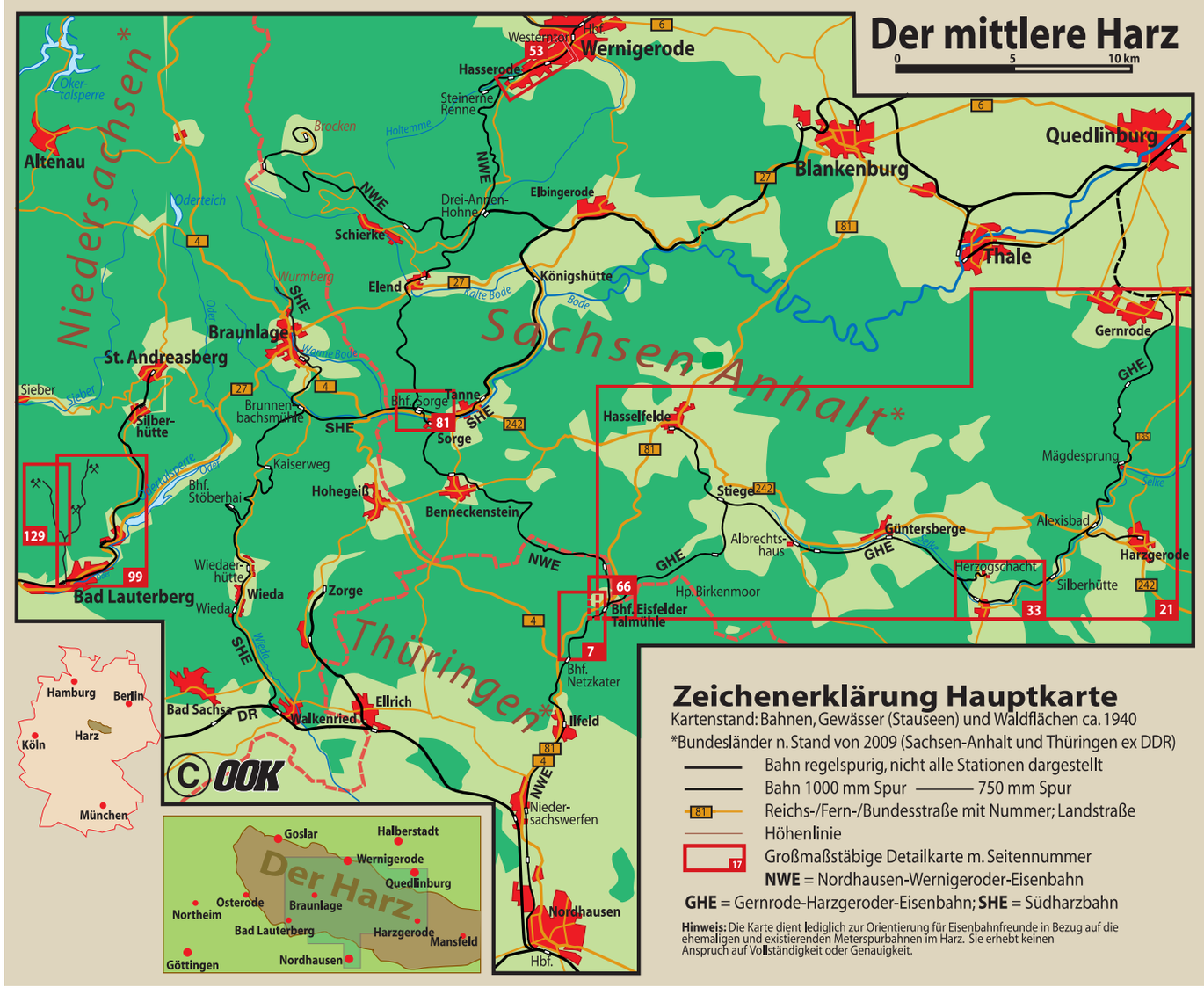
Die Dicken Wismarer 45
Die schweren Stahlwagen der NWE, die auch Sargdeckelwagen hießen

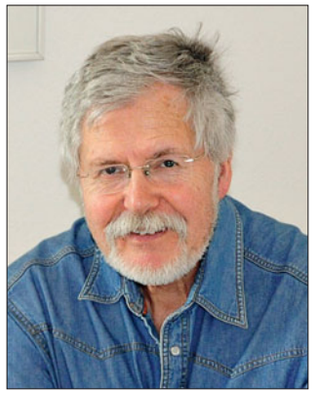
Papier und Schokolade aus Hasserode 51
Wie sich der Heeresfeldbahn-Dreikuppler „Fiffi“ sein mageres Brot verdiente

Diener zweier Herren 64
Je eine „Doppelhaushälfte“ für NWE und GHE im EG Eisfelder Talmühle

SHE trifft NWE 80
Kurswagenübergang in Sorge

Weißes Gold aus dem Harz 97
Die Barytindustrie in Bad Lauterberg und ihre Grubenbahn





Otto O. Kurbjuweit, Jahrgang 1940, bekam mit zwölf Jahren seine erste „elektrische Eisenbahn" (Märklin H0) und baute mit 18 an seiner ersten Schmalspur-Anlage, der „Mittel-Harz-Bahn" (H0m). Eine LGB-Periode mit point-to-point-Gartenbahn schloss sich an; 1979 Gründung des Fremo (Freundeskreis Europäischer Modellbahner) und 1980 Initiierung des ersten deutschen Modulsystems (FREMOdul). 1993 begann der Bau der ersten „Braunlage-Andreasberger-Eisenbahn" (BAE I) in Baugröße 0m. 1994 Bau der BAE II in Bremen; 2004 Umzug von Bremen nach Hamm, seither Bau der BAE III gemeinsam mit einem knappen Dutzend Freunden. Otto O. Kurbjuweit ist Verfasser zahlreicher Bücher und Broschüren.

Danksagungen

Zahlreichen Eisenbahnfreunden, Privatpersonen, Museen und Archiven ist Dank zu sagen für das Zur-Verfügung-Stellen von Bildmaterial und/oder Dokumenten: Archiv für Heimatgeschichte (Walkenried), Wim Bergkampp (NL), Uwe Bergmann (Hamburg), Helmut Böhme (Dresden), Lammert Boermann (NL), Colin Brack (GB), Reiner Burggräfe (Weil am Rhein), Alexander Cramer (Varel), K. H. Cramer (Walkenried), Klaus-Henning Damm, Volker Dehnke (Hannover), Frank Engel (Woltersdorf), Michael Franze, Siegmar Frenzel (Harzgerode), Klaus Hafenrichter, Detlef Haßelmann (Braunschweig), Heimatmuseum Bad Lauterberg, Joachim Heindorf (Braunschweig), Andreas Heuer (Wernigerode), Klaus Kieper, Kreisarchiv Nordhausen, Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt (Dessau), Martin Laubner (Braunlage), Foto Lindenberg (Bad Lauterberg), Henning Löther (Halberstadt), Detlev Luckmann (Bovenden), Stefan Motz (Köhn), Heinz-Rudolf Ott (Bielefeld), Olaf Pflüger (Hannover), Helmut Philipp (Henstedt), Günter Rejke (Altenweddingen), Christian Resow (Tanne), Bernd Seiler, Bernd Schnabel (Jena), Bernd Schröder (Billeben), Peter Schröder †, René Kirsten (Drahtzug), Ralph Steffmann (Bad Zwischenahn), Heidrun Wolf (Erwitte), Thomas Zaplinski (Ilfeld), Gerhard Zieglgänsberger †, vor allen Dingen aber Jürgen Steimecke (Wernigerode), dessen Harzbahnarchiv schier unendlich zu sein scheint, Jörg Kühnhold (Braunlage), der sein Archiv an Fahrplänen und Harzansichten öffnete, und Jörn Struwe (Clausthal-Zellerfeld), der mir die Archivalien des Oberbergamtes CLZ zugänglich machte.

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter http://dnb.dbb.de abrufbar.

ISBN 978-3-8375-1647-0

©2016 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext-Verlag, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Der Einsatz der in dieser Publikation beschriebenen Werkzeuge und Materialien erfolgte nach bestem Wissen und Gewissen. Die geschilderten Vorgehensweisen und alle Ratschläge sind praxiserprobt. Dennoch ist eine Haftung des Autors und des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ausgeschlossen.

Satz und Layout: Otto O. Kurbjuweit

Bildbearbeitung: Fabian Ziegler

Redaktion: Thomas Hilge

Gesamtherstellung: Westermann Druck GmbH, Braunschweig

Noch ein Buch über die Schmalspurbahnen im Harz?

Vertiefung von Spezialaspekten statt Systematik

„Wollen es die Eisenbahnfreunde und Modellbahner denn so genau überhaupt wissen?“, fragte ich in der Einleitung zu Band I der Harzer Schmalspur-Spezialitäten. Offenbar wollten sie, denn das in einer für einen Kleinverlag* viel zu hohen Auflage gedruckte Werk ist inzwischen völlig vergriffen.

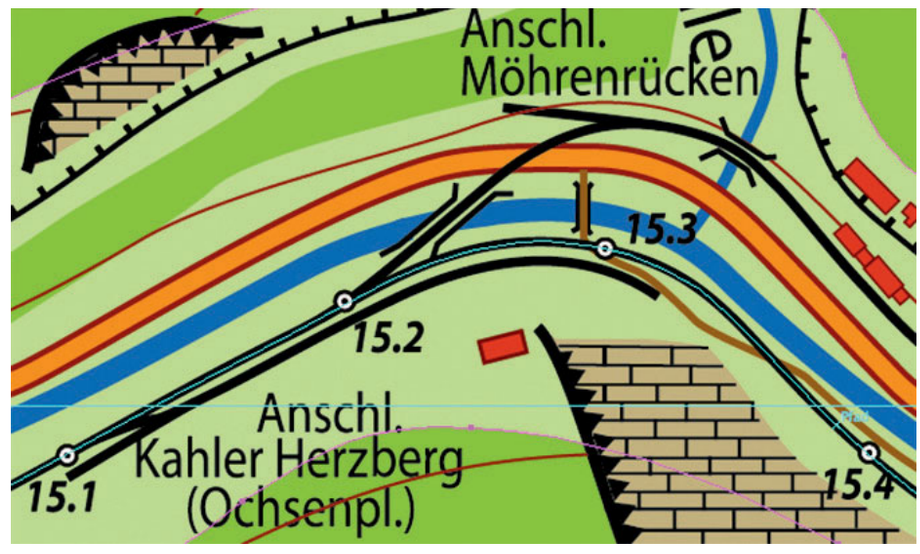
So brauche ich also keine Hemmungen zu haben, dem Konzept von HSS treu zu bleiben. Die großen Monographien über alle Meterspurbahnen des Harzes sind seit langem geschrieben, da braucht es keine weiteren. Ich kann es mir also erlauben, nicht systematisch Bahn für Bahn zu beschreiben, sondern mir Spezialaspekte in den Fokus zu nehmen, über die ich besonders viel in Erfahrung bringen konnte. Da kann es dann viel tiefer ins Detail gehen, als das in einer Monographie, selbst der umfangreichsten, möglich wäre.

Über die einzige 750-mm-Bahn im Harz, die sogenannte Barytbahn in Bad Lauterberg, gibt es jedoch noch keine Monographie. Aus diesem schönen Grunde ist das Kapitel über die Barytbahn auch so umfangreich (über 30 Seiten!) und bei genauer Betrachtung eigentlich schon selber eine kleine Monographie.

So ein Buch muss ja nicht einfach nur heruntergeschrieben werden, es muss auch ständig weitergeforscht werden, im Internet, in Archiven und vor Ort im Harz.

Das Schwierigste, was man sich bei Eisenbahnbüchern vornehmen kann,

Was macht der Autor am km 15,2 der Harzquerbahn? Er sucht nach Spuren des ehemaligen Anschlussgleises zu einem Steinbruch, der ein wichtiger Güterkunde der NWE war, jedoch völlig in Vergessenheit geraten war. Foto: Lammert Boermann
Unten ein Ausschnitt aus der eigens dafür erstellten Karte, die die historische Situation am km 15,2 zeigt, von der heute nichts mehr zu ahnen ist.



* Band I erschien 2004 im eigenen *Ferrok-Aril-Verlag* des Autors.

ist die Darstellung des Güterverkehrs. Zum einen ist er per se komplizierter als der Personenverkehr, zum anderen ist er im Allgemeinen viel schlechter dokumentiert. Das merkt man schon bei der Bildbeschaffung. Die Fotos für das Kapitel über den Güterverkehr im Selketal aufzuspüren und zu besorgen hat mehr Arbeit gemacht und länger gedauert als für alle anderen Bilder dieses Bandes zusammen. Noch schwieriger ist es, Fakten zusammenzutragen, die diese Bilder in einen funktionalen Kontext setzen –hier also, wie denn der Güterverkehr im Selketal organisiert war und ab-lief. Das ist auch trotz größter Mühe nur unvollständig gelungen. Dass spätere Autoren da mehr Glück haben werden, ist unwahrscheinlich, da die meisten Selketalbahner, die man fragen könnte (oder hätte fragen können), auch nicht ewig leben.

Der erste Band hatte sich durch eine hohe Zahl extra dafür angefertigter Karten und Pläne ausgezeichnet: insgesamt 16 Stück. Im vorliegenden Band sind es 25, was ein Hinweis darauf sein möge, dass noch mehr geforscht und noch mehr ins Detail gegangen wurde.

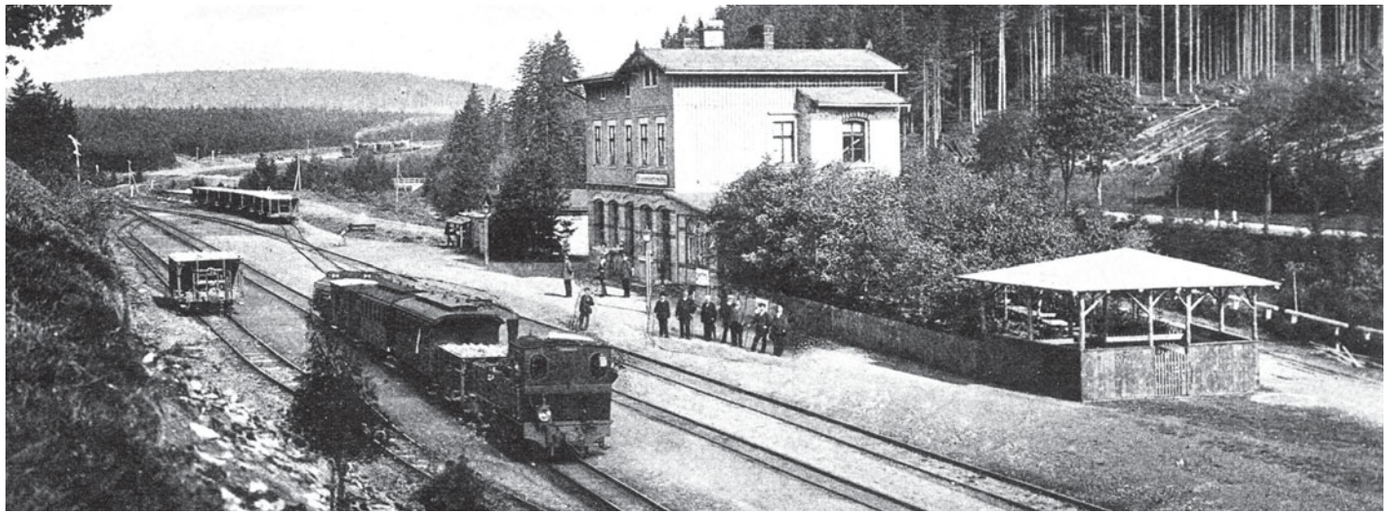
In Zeiten von Google-Maps, wo wir an detailarme und grafisch unansprechende Darstellungen gewöhnt werden sollen, stellt aufwendige, auf historischen Originalen beruhende Kartographie eine für manche antiquiert wirkende, aber vom Informationswert und auch von der Ästhetik her unschätzbare Alternative dar.

Dass ich ein glühender Fan der Schmalspurbahnen des Harzes bin, muss ich nicht betonen, sonst hätte ich mich nie an das Verfassen dieser Bücher gemacht. Ich bin aber auch ein ebenso glühender Fan der Modelleisenbahn. Leser, die mein im MIBA-Verlag erschienenes Blaues Buch „Anlagen-Planung für vorbildgerechten Modellbahn-Betrieb“ gelesen haben, wissen das. Und sie wissen auch, dass ich innerhalb dieses Hobbys ein besonderes Faible für den Betrieb habe. Das zeigt sich auch in diesem Band. Neben viel Text (manche lieben das, andere fürchten es) und allerlei Zeichnungen von Fahrzeugen und Gebäuden versuche ich mit zahlreichen Grafiken, bestimmte Betriebsabläufe des Vorbildes so darzustellen, dass der Modellbahner in die Lage versetzt wird (und auch Lust dazu bekommt), sie so oder so ähnlich nachzustellen.

Wenn auch häufig bei Eisenbahnfreunden die Auffassung besteht, das Interesse der Modellbahner gehe völlig an ihren eigenen vorbei, so dürfen sie doch in diesem Fall kräftig davon profitieren, wenn Szenarien erforscht und rekonstruiert wurden, um sie modellbahnerisch nachvollziehen zu können, etwa das Verkehren von Kurswagen. Hierzu wurden alte Dienstvorschriften ausgewertet und im Originalwortlaut – aber durch moderne Grafiken nachvollziehbar unterstützt – wiedergegeben. Des Weiteren wurden zahlreiche historische Fahrpläne zusammengetragen und ausgewertet, die diese Kurswagenläufe nicht nur beweisen, sondern auch deren Einsätze durch die Jahrzehnte nachzeichnen.

So, ist denn nun alles gesagt? Mitnichten. Allein vier halbfertige Kapitel warten auf meiner Festplatte auf eine Veröffentlichung, wann und wie auch immer.* Und eins kann ich jetzt schon sagen: Es wird nie wirklich alles über die Schmalspurbahnen im Harz gesagt sein. So bleibt es immer noch sinnvoll, weiterzuforschen. Auf geht‘s! *OOK.*

**Leser, die Material für einen etwaigen 3. Band anbieten möchten, können dies per Kontaktformular auf meiner Website tun: http://ferrook-aril.jimdo.com/*



Eins der im Text erwähnten „halbfertigen Kapitel“ für ein etwaiges HSS III wäre das über die Abzweigstation Brunnenbachsmühle der Südharzbahn. Hier als Sneakpreview eine alte Ansichtskarte, die schon zeigt, wie spannend es hier werden kann. Hinter dem soeben von Braunlage eingefahrenen Zug nach Walkenried nähert sich schon der zweite Zug, der nach Gleis 1 einfahren und dann nach Tanne weiter-fahren wird. Foto: Slg Marco Staartjes

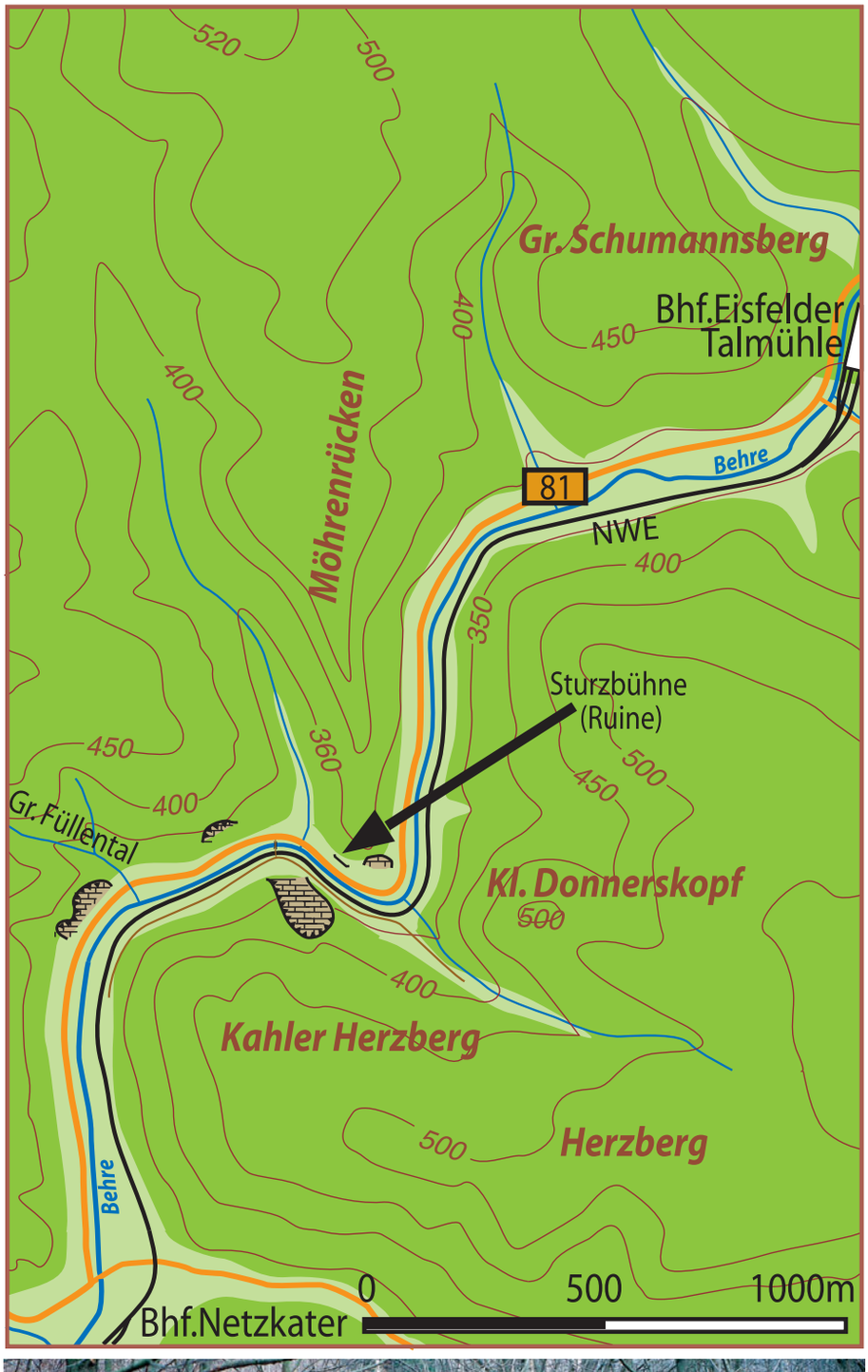
Ein alter Krieger aus Nordhausen

Die Fürstlich Stolberg-Wernigeröder Steinbrüche und ihre Anschlüsse

Einen halben Kilometer oberhalb der Station Eisfelder Talmühle mündet der Tiefenbach in die von Nordosten aus dem Birkenmoor kommende Behre. Von dieser Stelle ab folgt die Harzquerbahn diesem Flüsschen bis zu den Toren von Nordhausen. Im Tal der Behre liegen die Orte Niedersachswerfen und Ilfeld und die Siedlung Netzkater.

Wenn man im Spätherbst oder Winter die Bundesstraße 4 von Netzkater aus die Behre aufwärts in Richtung Eisfelder Talmühle fährt, hat man die Gleise der Harzquerbahn rechter Hand jenseits der Behre. Schaut man trotzdem aufmerksam nach links, so sieht man plötzlich durch die nun kahlen Büsche, circa sieben Meter von der Straße entfernt, eine etwa zweieinhalb Meter hohe im Verfall begriffene Bruchsteinmauer. Steigt man aus und unterzieht die Stelle einer näheren Inspektion, erkennt man schnell, dass das hier einmal eine Schüttverladestelle gewesen sein muss, vermutlich in Eisenbahnwaggons. Sollte es hier etwa ein Anschlussgleis gegeben haben?

Abb. 1: Ein Foto der Betriebsanlagen am Steinbruch Am Möhrenrücken zur Zeit der Bahnverladung ist leider nicht bekannt. Hier ist der junge Sekundärwald schon dabei, die stillgelegten Brecher- und Bunkeranlagen in Besitz zu nehmen. Heute zeugen nur noch einige Fundamentreste im dichten Laubwald von den einst umfangreichen Bauten. Foto: Slg Steimecke



In der Bibel steht alles. Fast.

Hat man seine Harzbahnbibel dabei, nämlich das Buch „Die Harzer Schmalspurbahnen“ von Röper/Zieglgänsberger (transpress 1999), so kann man schnell im Teil II die Seite 80 aufschlagen, auf der die Privatanschlussgleise der Harzquerbahn mit Stand von 1924 aufgelistet sind. Unter Position 9 steht dort: „Fürstl. Stolberg-Wernigerödische Kammer Wernigerode, (Grauwackebrüche im Ilfelder Tal), schmalspuriger Anschluss ab km 15,0 + 2.“ Mehr Information ist dem dicken Buch zu diesem Thema jedoch nicht zu entlocken. Fragt man alte Harzquerbahner, die die Strecke zu Reichsbahnzeiten befahren haben, erhält man die Auskunft, das sei der Steinbruchanschluss der Firma Krieger, Nordhausen, gewesen. Als Nächstes wird man versuchen, in alten Karten diesen Gleisanschluss zu finden. Nun, in nachwendischen Karten kann er nicht enthalten sein; DDR-Karten dienten eh mehr der Desinformation, da darf man keine Erhellung erwarten.

DDR-Karten nix gut

Man muss schon das Glück haben, ein Messtischblatt mit Stand vor dem Kriege zu ergattern oder einsehen zu können. Und siehe da: da ist er, der gesuchte Gleisanschluss. In einer eleganten S-Kurve führt er von der Harzquerbahnstrecke über die Behre und die Reichsstraße 81

Abb. 2: Das mittlere Behretal heute. Versteckt hinter Sekundärwald liegen diverse Steinbrüche zu beiden Seiten des Baches. Interessantes Objekt der Industriekultur: die halb verfallene Sturzbühne (Pfeil).

Abb. 3: In der kahlen Jahreszeit ist die Sturzbühnenruine auch von der B 81 aus zu sehen. Foto: OOK

zu einem Steinbruch am Ausgang des Füllentales.
Wer nun jedoch mit einer solchen Karte in der Hand die Örtlichkeiten abschreitet, dem steht größte Verwirrung bevor. Nichts will hier passen. Die Bruchsteinmauer der alten Verladeanlage steht unmittelbar vor der scharfen, mehr als 90° nach links schwenkenden Kurve der Bundesstraße, während der Anschluss in der alten Karte die Straße an einer nur wenig gebogenen Stelle quert.

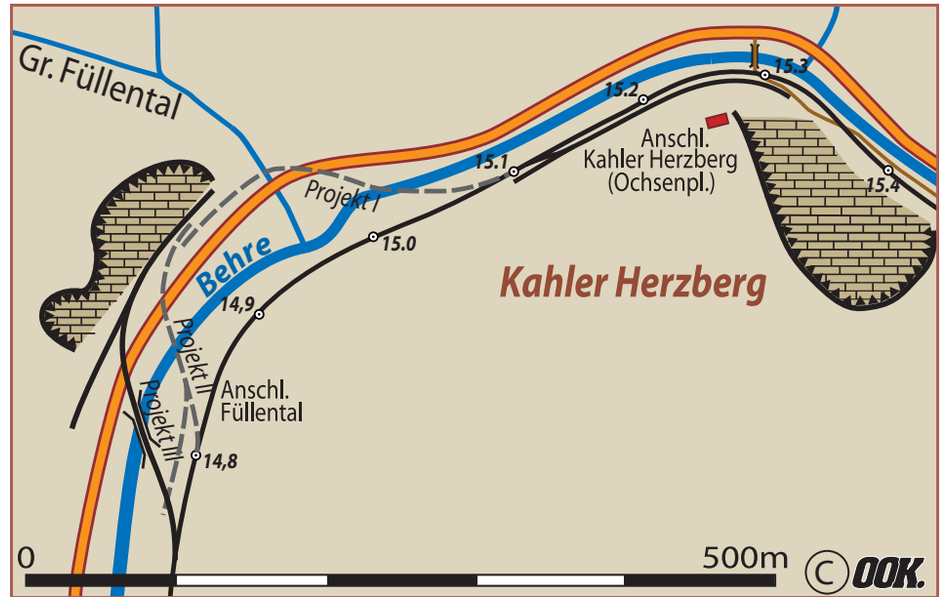


Abb. 4: Die Fürstlich Stolberg-Wernigerödische Kammer hatte intern drei Varianten eines Anschlusses ihres Steinbruches am Füllental an die Harzquerbahn erarbeitet. Die Variante I sah eine direkte Ausfädelung aus der von der NWE selbst angelegten Abstellanlage am Kahlen Herzberg vor. Im Juli 1900 reichte sie dann die Var. III bei der Bezirksregierung in Hildesheim zur Genehmigung ein.

Hier passt doch gar nichts!

Am Ausgang des Füllentales stand bis Ende 2012 ein altes Gasthaus, und fragte man dort nach einem ehemaligen Anschluss, konnte man hören, dass es hier keinen gegeben habe. Was stimmt denn nun?
Nun, im Vorstehenden sind genau die Erfahrungen aufgelistet, die der Verfasser nach und nach bei der Erforschung des Behretales machen durfte. Die weiteren Widersprüche, auf die er bei der Fortsetzung seiner Untersuchungen stieß, muss der Leser hier nicht im Einzelnen nachvollziehen. Er darf dem Autor sogleich in die Archive folgen, in denen erhellende Dokumente gelagert sind.
Nun liegt das Behretal zwar in Thüringen, doch die entsprechenden Akten zu den Steinbrüchen und Anschlussgleisen liegen im Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt. Macht ja nichts, man muss es nur wissen; der Autor erfuhr es durch einen Tipp aus den Niederlanden. Ausgerechnet.

Also auf nach Dessau!

Dort residiert in einem ehemaligen Wasserturm das Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt. Und siehe da: in der Akte LHSA, DE 65 Nr. 254 zum Beispiel findet man mit Datum vom 20. Juli 1900 einen Antrag der Fürstlich Stolberg-Wernigerödischen Kammer an den Regierungspräsidenten in Hildesheim, in dem im zeittypischen untertänigen Stil um die Genehmigung zur Herstellung und zum Betriebe eines Anschlussgleises bei Stat. 423+50 der Nebenbahn Nordhausen–Wernigerode zum Steinbruch im Füllental nachgesucht wird. Die Behre würde im Winkel von 40° geschnitten. Der Radius auf der Brücke mit zwei Öffnungen von zusammen rund 9 qm betrüge 60 m. Die dazu gehörende Genehmigungsurkunde des Regierungspräsidenten findet sich im gleichen Ordner. Sie datiert vom 17. Oktober 1900.

Von untertänig bis nassforsch

Ganz so untertänig, wie sie sich gab, war die Fürstlich Stolberg-Wernigerödische Kammer offenbar doch nicht, denn schon einen Monat vorher, im September 1900 also, hatte sie dem Regierungspräsidenten in Hildesheim mitgeteilt:

> *„Im Anschluss an die nach landespolizeilicher Genehmigung vom 17. Juli 1897 zur Ausführung gelangte Haltestelle für Stein- und Holzverladung bei Stat. 419+70 ist unsererseits nach unserem Steinbruch am Ochsenplatz ein Ladegleis hergestellt worden, welches, wie im beiliegenden Höhen- und Lageplan in roter Farbe angegeben, einschließlich der eingelegten Weiche eine Länge von 147 m erhalten hat.“*

Und höchst ergebenst bat man um nachträgliche Genehmigung, die auch gnädigst erteilt wurde. Es handelt sich um das in Abb. 4 ersichtliche Gleis, das sich aus der Ladegleisanlage am Kahlen Herzberg in Richtung Ost-Südost entlang des Steinbruches fortsetzt.
Das Anschlussgleis zum Steinbruch Füllental durfte also gebaut werden, und nach der landespolizeilichen Abnahme wurde mit Datum vom 10. Juni 1901 die Aufnahme des Be-

triebes genehmigt, wobei allerdings die unverzügliche Beseitigung einiger bei der Bereisung festgestellten Mängel auferlegt wurde.

Betriebseröffnung nach Mägelbeseitigung

So ging der Anschluss also in Betrieb. Wie dieser, also die Zustellung und Abfuhr von Wagen für den Steintransport, ablief, ist allerdings eine bisher ungeklärte Frage. Es gibt ja in dem ganzen Streckenabschnitt zwischen Eisfelder Talmühle und Netzkater keine Umsetzmöglichkeit. Von daher wäre eine Bedienung des Anschlusses eigentlich nur mit talfahrenden Zügen möglich gewesen. Eine diesbezügliche Betriebsvorschrift fand sich leider nicht in den Akten in Dessau.

Neuer Bruch, längeres Gleis

Ende 1907 beantragte die Kammer die Genehmigung einer Verlängerung des Anschlussgleises in Richtung Osten um 57,5 m, die im Januar 1908 genehmigt wurde. Der Grund für die Verlängerung des Gleises ist nicht dokumentiert, mag aber mit der Anlage einer Feldbahn zu tun haben, die vom Bruch „Am Füllental“ in östliche Richtung bis zu einem neuen Bruch „Am Möhrenrücken“ führte.
Diese Feldbahn mit 600 mm Spurweite überquerte das Füllental mittels einer ca. 3,5 m hohen Überführung (Abb. 5). Der Höhenlinie folgend holte die Feldbahntrasse weit nach Norden aus, um den aus dem Tal Große Lindenhöhle kommenden Bach auf einem kleinen Durchlass zu überqueren (Abb. 6). Die Fahrbahnbreite betrug auf beiden Überführungen vier Meter, was darauf schließen lässt, dass die Feldbahnloren mit Menschenkraft befördert wurden. Die Vermutung einer Zweigleisigkeit bestätigte sich nicht.

Abb. 5: Im Sekundärwald gut versteckt kann man noch heute die beiden Talquerungen der ehemaligen Verbindungsfeldbahn zwischen den Brüchen am Füllental und am Möhrenrücken finden. Das Füllental wird auf dieser ca. vier Meter breiten Fahrbahn in rund dreieinhalb Metern Höhe überquert.

Abb. 6: Weniger auffällig die Querung des Baches aus dem Tal Gr. Lindenhöhle mittels eines kleinen aus Ziegelsteinen gemauerten Durchlasses. Fotos: OOK (2)

Krieger statt Fürst

Mitte des Jahres 1911 erhielt die Direktion der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn eine Mitteilung der Fürstlichen Kammer, dass der Steinbruch Füllental nebst Anschlussgleis auf die Firma Franz Krieger in Nordhausen übergehen würde. Gleichzeitig unterrichtete diese Firma Krieger die NWE, dass sie beabsichtige, das Anschlussgleis vom Füllental zum Bruch am Möhrenrücken zu verlegen.
Das übliche Antrags- und Genehmigungsverfahren folgte, und mit Schreiben vom 26. März 1912 erteilte der Regierungspräsident in Hildesheim die „Genehmigungsurkunde zur Verlegung des Anschlussgleises der Fürstl. Stolberg-Wernigerödischen Verwaltung im Füllentale (km 14,75) nach dem Möhrenrücken (km 15,20).“

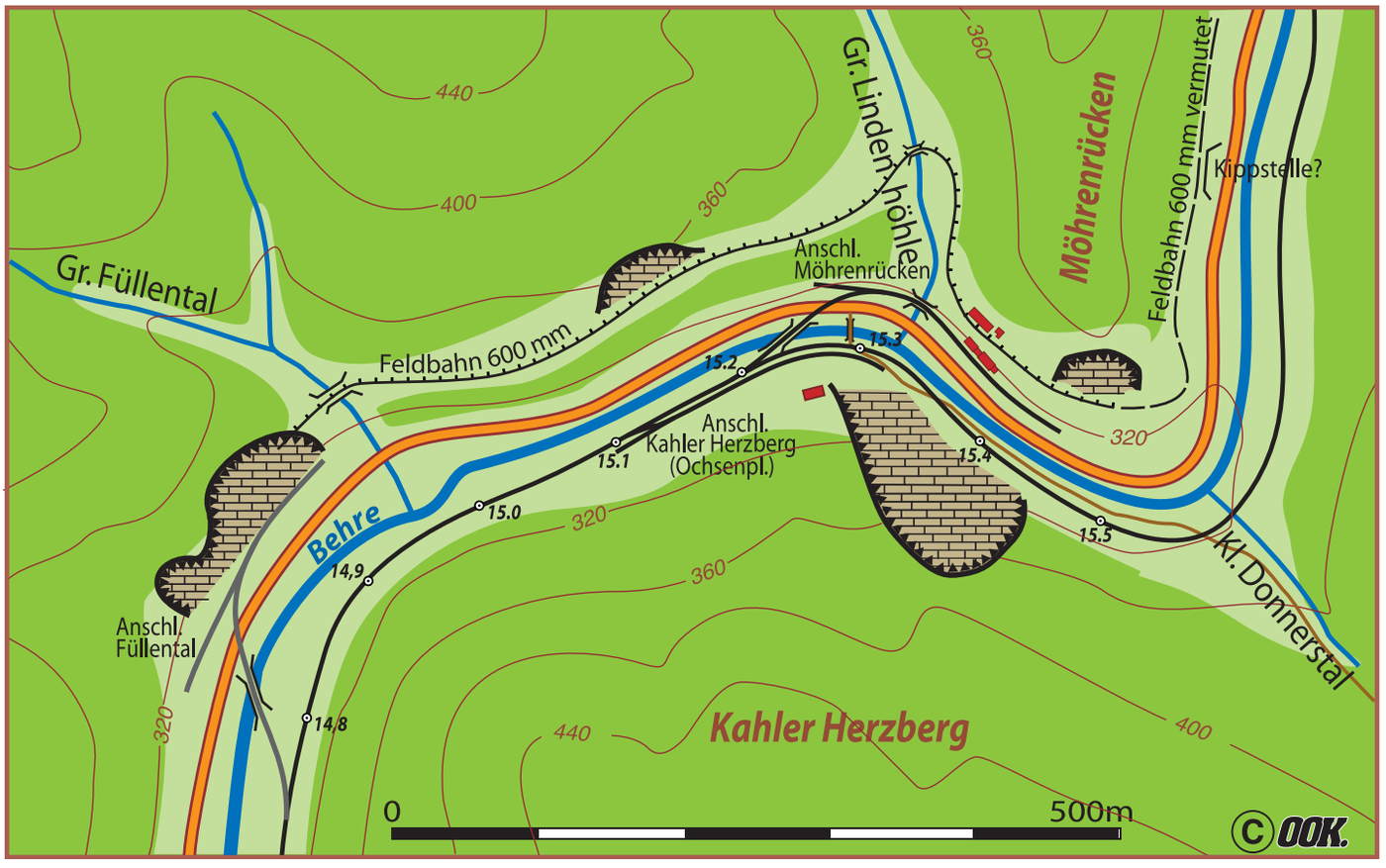


Abb. 7: Der neue von der Fa. Krieger, Nordhausen, errichtete Gleisanschluss des Steinbruches Am Möhrenrücken zweigte unmittelbar aus der von der NWE selber errichteten Ladegleisanlage Kahler Herzberg ab, was wesentlich unaufwendigere Bedienungsfahrten zur Folge hatte. Links in Grau der dann aufgelassene und abgebaute Anschluss des Steinbruches Füllental der Fürstlich Stolberg-Wernigerödischen Kammer. Die Feldbahn bestand schon vor dem Bau des Anschlusses Am Möhrenrücken.

Dass es statt „Station 420“ nun plötzlich „km 14,75“ hieß, ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass die NWE nach einigen Streckenbegradigungen eine Neukilometrierung der Harzquerbahn durchgeführt hatte.

Die Genehmigung erfolgte mit der Auflage, westlich des rechten Brückenpfeilers noch eine zweite Brückenöffnung mit vier Metern lichter Weite herzustellen sowie den alten Anschluss (Füllental) zu entfernen. Die Fa. Krieger wehrte sich gegen die Auflage einer zweiten Brückenöffnung, die das Projekt erheblich verteuert hätte. Daraufhin sah sich der Regierungspräsident in Hildesheim genötigt, einen Beamten zur Besichtigung der Baustelle zu entsenden, für den die Gestellung eines Sonderzuges ab Nordhausen angefordert wurde. Irgendwie scheint man sich dann doch noch gütlich geeinigt zu haben, denn die Brücke wurde ohne zweite Öffnung errichtet, der Anschluss im üblichen Verfahren landespolizeilich ab- und in Betrieb genommen.

Das Ganze wirft allerdings ein düsteres Licht auf unsere als so verlässlich geltenden Messtischblätter: In der eingangs zitierten Ausgabe von 1936 ist noch der alte Anschluss Füllental (+ Feldbahn) eingezeichnet, nicht aber der schon 1912 in Betrieb gegangene neue Anschluss Am Möhrenrücken. Vom ehemaligen Anschluss Füllental gibt es heute keinerlei Spuren mehr, auch nicht von der Brücke über die Behre. Die Bruchkante ist durch jungen Laubwald fast völlig den Blicken entzogen.

Der Fuß des Möhrenrückens (vgl. Karte Abb. 7) liegt wesentlich weiter von der Straße entfernt als der Bruch am Füllental, auch erweitert sich das Tal bei der Einmündung der Großen Lindenhöhle erheblich (heute ein großer inoffizieller Parkplatz), sodass an dieser Stelle viel mehr Platz für die Errichtung auch größerer Betriebsbauten vorhanden war, vermutlich der entscheidende Grund für die doch aufwendige Verlegung des Anschlusses.

Krieger errichtete am neuen Platz mehrere Gebäude, darunter einen Silo sowie eine Brecheranlage mit Kesselhaus und 23 m hohem Schornstein (Abb. 1). Die Feldbahn blieb offenbar in Betrieb, möglichweise mit umgekehrter Lastrichtung. Jetzt wurde vermutlich Material vom alten Bruch Am Füllental zur neuen Brecheranlage Am Möhrenrücken transportiert.

Wagenzustellung, aber wie?

Entgegen ursprünglicher Annahme gab es bei der Ladeanlage Am Kahlen Herzberg der NWE keine Umfahrmöglichkeit. Somit bleibt die Frage, wie die Bedienung des Krieger'schen Anschlusses vonstatten ging. Etwa nur mit talfahrenden Zügen?
Dagegen spricht eine Dienstanweisung aus den 1940er-Jahren, die sich in der Sammlung Steimecke befindet:

> **B. Besondere Bestimmungen**
> 4. die Privatanschlußgleise werden wie folgt bedient:
> a) Anschluß Wifo durch Sperrfahrt 40.
> b) Anschluß Probst bei dem G 301 durch Sperrfahrt von Bf No aus und G 262 W.
> c) Anschluß Günther vom Tage der Inbetriebnahme an durch Sperrfahrt vom Bf Il aus.
> d) Anschluß Krieger bei G 71 W bei Bedarf, bei G 1300 W [Sa], G 1301 W [Sa] und G 262 W [Sa].

Zumindest der G 1301 fährt Richtung Eisfelder Talmühle (ungerade Zugnummer). Bleibt die Frage, wie die alten Harzer Fahrensleute die Wagen in den Anschluss bekommen haben.
In Abb. 9b ist die Anordnung der Gleise und Weichen am Kahlen Herzberg und Am Möhrenrücken dargestellt. Ein bergfahrender Zug müsste für den Anschluss Krieger bestimmte Wagen ab Bf Netzkater vor sich hergeschoben haben, was eigentlich nicht zulässig war, allenfalls bei Sperrfahrten.
Wir können das Rätsel leider nicht mehr lösen, da wir niemanden gefunden haben, der sich an das Prozedere erinnert.

Abb. 8: Vom Anschluss Krieger ist heute nichts mehr zu sehen. Es sei denn, man hat eine Schaufel dabei und weiß, wo man graben muss. Ein holländischer Harzbahnfreund legte diese erstaunlich gut erhaltene Schwelle zwischen HSB-Gleis und Behre frei. Foto: Lammert Boermann

„Lässige Leerwagengestellung"

Schon ein Jahr nach Inbetriebnahme des neuen Anschlussgleises gibt es schwerwiegende Probleme. Die Fa. Krieger beschwert sich im Juni 1913 bei der Harzquerbahn über „lässige Leerwagengestellung der NWE". Der Steinbruch Unterberg werde bei der Wagenstellung bevorzugt, obwohl hier eher die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn profitiere. Krieger behauptet, dadurch unter anderem eine große Steinlieferung an die Konkurrenz verloren zu haben.

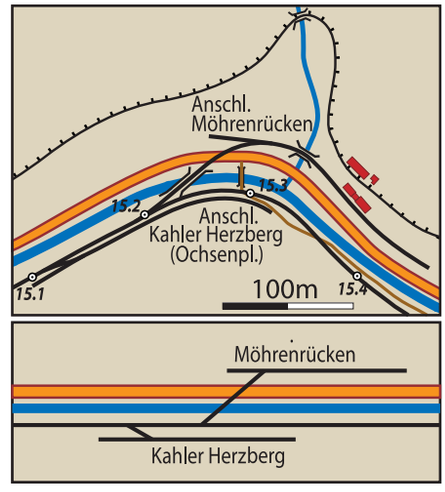


Abb. 9a und b: Die Ladeanlage am Kahlen Herzberg hatte keine Umfahrmöglichkeit, der Krieger'sche Anschluss auch nicht. Die untere Abbildung zeigt den Gleisverlauf schematisiert. Wie rangiert man nun bei einem bergwärts (nach rechts) fahrenden Zug Wagen in den Anschluss?

Das wollte die NWE nicht so auf sich sitzen lassen und erwiderte mit Schreiben vom 24. Juli 1913 an die Fürstlich Stolberg-Wernigerödische Kammer (die offenbar immer noch Eigentümerin des Bruches Am Möhrenrücken war, Krieger lediglich Pächter), eine Bevorzugung des Steinbruches Tietz bei Eisfelder Talmühle – gemeint war wohl Unterberg – gebe es nicht. Es sei im Gegenteil so, dass der Steinbruch Netzkater – gemeint war Am Möhrenrücken – bevorzugt werde. Das ergebe *„sich schon daraus, dass der Steinbruch Netzkater für die Zufuhr und Abfuhr der Wagen weit günstiger liegt, als der Steinbruch Tietz jenseits von Eisfelder Talmühle. Der letztere Steinbruch ist an bestimmte Bedienungszeiten der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn gebunden, Wagen können ausser der Zeit dorthin nicht gebracht werden, was bei dem Steinbruch Netzkater fast täglich der Fall ist."*
Zum Beweis wurden sogar Durchschriften diverser Beschwerden des Steinbruchbesitzers Tietz beigefügt, aus welchen die Kammer ersehen möge, *„dass dieser Interessent grösstenteils im Nachteil gewesen ist."*
Interessant ist in diesem Zusammenhang auch folgende Erläuterung seitens der NWE: *„Obgleich Tietz Anschlussgleisnehmer der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn ist, muss derselbe für den Übergangsverkehr nach Nordhausen, nach dem mit der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn bestehenden Wagenausgleichsvertrage, von uns mit Wagen versehen werden."*
Als Hauptschuldiger der ganzen Misere wird jedoch die Staatsbahn genannt, die vielfach nicht die er-

forderlichen leeren Wagen für den am Vortage gemeldeten Bedarf stelle, sondern die Zufuhr beladener Wagen anrechne, sodass diese erst entladen werden müssten, ehe sie mit Steinsendungen beladen werden könnten. Dies sei *„an vielen Tagen so nicht durchführbar, wie es für den Umschlag der Schotter- und Steinsendungen notwendig ist, da es uns in diesen Zeiten des starken Verkehrs an Reservewagen mangelt“*.
Die NWE führt noch ins Feld, dass die *„in diesem Jahre zu bewältigenden Steintransporte von den Steinbrüchen Krieger und Tietz nicht vorauszusehen waren, und besonders der Steinbruch Krieger, wie Ihnen auch bekannt ist, erfreulicher Weise einen großen Aufschwung genommen hat“*.

Nicht genug Schotter

Die NWE-Direktion nimmt auch gleich die Gelegenheit wahr, einen guten Rat zu erteilen beziehungsweise zu wiederholen: *„Dem Steinbruchpächter Krieger ist wiederholt der Hinweis gegeben, seine Steinbruchanlage so einzurichten, dass dieselbe von uns mit Rollbockwagen bedient werden kann. Diese Wagen sind von der Staatsbahn leichter zu bekommen. Ferner fehlt es in dem Steinbruch Krieger an einer Einrichtung, den Schotter auf Vorrat herzustellen, der Betrieb des Knackers ist lediglich von der Wagengestellung abhängig, so dass zu Zeiten des Wagenmangels die Fabrikation ruht und bei Gestellung einer großen Anzahl Wagen diese widerum in der vorge-*

Abb. 10: Die gerade mal zwei Jahre alte 1‘C1‘-Maschine NWE 21 drückt Anfang Mai 1941 zwei O-Wagen zur Beladung in den Krieger’schen Anschluss am Möhrenrücken. So oder so ähnlich muss es zumindest ausgesehen haben, denn dies ist leider nur eine Fotomontage (OOK). Ein echter Fotobeleg war in keinem der besuchten Archive und Sammlungen zu finden.

schriebenen Ladefrist nicht beladen werden können, da es an Schottervorrat mangelt.“
Anfang des Jahres 1916 teilte die NWE der Fa. Krieger mit, dass der Anschluss Kahler Herzberg geschlossen werde und ab 1.1. keine anteiligen Unterhaltungskosten mehr erhoben würden. Das bestätigt die schon weiter oben geäußerte Annahme, dass die für die Fa. Krieger bestimmten Wagen zumindest teilweise dort in der Anlage Kahler Herzberg auf der anderen Seite der Behre rangiert wurden.

Hoheitliches Auftreten der NWE

Generell könnte aus den archivierten Schriftwechseln der NWE mit diversen realen oder potentiellen Anschlussnehmern festgestellt werden, dass die NWE an der Anlage von Anschlussgleisen nicht sonderlich interessiert war, weil sie ihren Kunden immer wieder bürokratische und administrative Steine in den Weg legte. Mancher Anschluss, wie der geplante der Papierfabrik in Ilfeld, ist aus solchen Gründen gar nicht zustande gekommen. (Diese Fabrik erhielt ihren Anschluss erst zu Reichsbahnzeiten!)
Diese eher hochnäsige als hoheitliche Haltung änderte sich zumindest teilweise Ende der 1920er-/Anfang der 1930er-Jahre. Das waren wirtschaftlich schwierige Jahre, in denen weniger die Gestellung der Wagen ein Problem war, sondern das Finden von Ladungen für dieselben.
Der Steinbruchpächter Krieger aus Nordhausen dachte darüber nach, seinen Betrieb Am Möhrenrücken zu schließen und bot den Steinbruch der NWE zur Übernahme an. Daraus ist wohl nichts geworden, aber die NWE-Direktion hat dazu für die Hauptversammlung 1929 eine Beschlussvorlage erarbeitet, in der der ganze Steinbruchbetrieb inventarisiert ist.

Auch geplatzte Verkäufe machen schlau

Aus diesem Inventarverzeichnis, das übrigens nicht im Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt archiviert ist, auch nicht irgendwo in Thüringen, sondern im niedersächsischen Walkenried, können wir einen Überblick über die Anlagen des Steinbruchs Am Möhrenrücken erhalten. Abb. 11 unten auf dieser Seite zeigt die interessantesten Posten.
Dieses Verzeichnis ist für die Forschungen äußerst wertvoll, weil es diverse Annahmen bestätigt, aber auch neue Sachverhalte offenlegt. Beispielsweise wird unter anderem die Vermutung bestätigt, dass der Feldbahnbetrieb, da keine Lokomotive inventarisiert ist, mit Manneskraft betrieben wurde.
Erstaunlich ist das Vorhandensein einer Bremsberganlage, da die kartografischen Unterlagen keine solche Anlage zeigen. Die Feldbahntrasse zwischen den Brüchen Füllental und Möhrenrücken liegt in ganzer Länge in der Waagerechten. Vermutlich wurde im Bruch Am Möhrenrücken in unterschiedlich hoch gelegenen Sohlen abgebaut, was die Anlage eines Bremsberges erklären könnte, Beweise gibt es dafür nicht.
Ein anderes interessantes Kapitel dieser Beschlussvorlage ist „Die Bedeutung des Steinbruches für das Unternehmen“, also für die NWE. Hier werden für die letzten Jahre die abgefahrenen Tonnagen des Bruches im Vergleich mit denen des Bruches Unterberg bei Eisfelder Talmühle aufgelistet (s. Abb. 12). Daraus geht hervor, dass die Bedeutung des Anschlusses

1. Kontor- und Mannschaftsraum ca. 15,20 x 5,35 m groß;
2. Schornstein ca. 23 m hoch, Ø unten 1m, oben 0,6 m.
3. Kohlenschuppen am Maschinenhaus ca. 4,30 x 4,00 m, ausgemauertes Fachwerk mit Stülpschalung, Falzziegeldach, Betonfundament;
4. Maschinenhaus 11,85 x 6,10 m, massiv, Betonfundamentboden, Pappdach;
5. Vorgelegekammer 5,10 x 4 m;
6. Brecheranlage 9,10 x 5,50 m, Betonfundament, Holzfachwerk, Stülpschalung, Falzziegeldach;
7. Heißdampflokomobile 95/140 PS, 15 atm Fabrikat Wolff 1912, gut erhalten;
8. ca. 995 lfm. Feldbahngeis 600mm Spur;
9. 16 Feldbahnweichen;
10. 7 Kippwagen 1 cbm Inhalt;
11. 9 Kippwagen 1/2 cbm Inhalt;
12. 1 Gruson-Steinbrecher 6a mit Sortiertrommel;
13. 1 Splittsortiermaschine;
14. 1 Kompressoranlage und Bohrgeräte;
15. Bremsbergantrieb mit Seilen

Abb. 11: Inventarverzeichnis der Fa. Krieger für ein Verkaufsangebot des Steinbruchs Möhrenrücken an die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn Gesellschaft

	1926	1927	1928
ab Bf. Eisf. Talmühle	9.365 t	12.520 t	20.115 t
ab Anschl. Netzkater	25.780 t	21.225 t	21.650 t

Abb. 12: Steinverladung von den Anschlüssen Krieger (Netzkater) und Unterberg (Eisfelder Talmühle) Ende der 1920er-Jahre.

Krieger stets ungefähr gleich war, die des konkurrenzierenden Bruches jedoch ständig zunahm.
Wie schon angedeutet, konnte sich die NWE zur Übernahme des Steinbruches in Eigenregie nicht entschließen. Die Firma Krieger führte den Steinbruch weiter, auch durch den Krieg hindurch und bis in die DDR-Zeit hinein. Ein Lageplan des Steinbruches mit dem Stempel der Bahnmeisterei 2 in Nordhausen von 1951 nennt immer noch die Fa. Franz Krieger, Baugeschäft, Nordhausen, als Inhaber des Anschlusses.

Duck und weg

Es ist aber anzunehmen, dass diese Art von Privatbetrieb den DDR-Behörden ein Dorn im Auge war und auf die Fa. Krieger, wie auf viele andere Privatunternehmer auch, ein nicht unerheblicher Druck ausgeübt wurde. Das führte, wie so oft in solchen Fällen, dazu, dass der Steinbruchpächter kurz vor dem 13. August 1961 „rübermachte“, also sich in die Bundesrepublik absetzte. Dann verliert sich seine Spur.
Wie lange der Steinbruchbetrieb diesen Verlust seiner Leitung überlebt hat, ist nicht genau zu eruieren. Jedenfalls wurde das Anschlussgleis irgendwann in den 1960ern von der NWE-Rotte sang- und klanglos abgebaut. Ende der Geschichte.
Mittlerweile ist – ganz wörtlich – Gras über die Sache gewachsen. Nur die alte im Verfall begriffene Sturzbühnenmauer (Abb. 3) zeugt heute noch von diesem einst wichtigen und prosperierenden Unternehmen. Und ein paar schwer zuzuordnende Mauerreste sowie hie und da eine vergammelte Schwelle und ein paar verbogene Eisenteile.
Besondere Rätsel gibt den Forschern die ehemalige Feldbahn auf. Die müsste ja eigentlich genau so von irgendeiner Behörde genehmigt worden sein wie das Anschlussgleis. Doch nichts ist davon in den Archiven zu finden, absolut Fehlanzeige. Alles was wir wissen, ist das, was in dem Inventarverzeichnis (Abb. 11) aufgelistet ist: fast tausend Meter Gleis in 600-mm-Spur; 16 Weichen und 16 Kipploren. Einige Expeditionen haben diverse Spuren zu Tage gebracht. Was sonst noch in den dichten Wäldern verborgen liegt, harrt weiterer Erkundung. Vielleicht wird ja eines Tages auch noch der ehemalige Bremsberg gefunden.

Abb. 13: Die auf der Karte Abb. 7 mit „Kippstelle?“ benannte Stelle etwas oberhalb des Bruches Möhrenrücken. Die Feldbahntrasse ist deutlich zu sehen.

Abb. 14: Oben auf der Trasse wurde vor zwei Jahren dieses Reststück Feldbahngleis gefunden. Fotos: Volker Dehnke (2)

Abb. 15: Am linken Ufer (in Fließrichtung gesehen) der Behre ist heute noch das Fundament der Brücke zu sehen, über die das Anschlussgleis zum Möhrenrücken verlief. Im Hintergrund sichtbar der ebenfalls noch vorhandene Fußgängersteg, der in der Karte Abb. 7 beim Kilometer 15,3 eingezeichnet ist.

Güterverkehr im Selketal

Schmalspurig und wichtig bis zur Wende

Abb. 1: Da kommt der Fiffi (99 6102) mit einem PmG von Harzgerode zurück. In den beiden O-Wagen befanden sich auf der Hinfahrt vermutlich Alumasseln für die Druckguss- und Kolbenwerke. Jetzt laufen sie entweder direkt nach Gernrode zurück oder erst einmal nach Straßberg, um mit Flussspat beladen zu werden. Foto: Seiler

Abb. 2: Die mächtige Abdampfwolke ist hineingemalt, der gemischte Zug, der hier um 1920 in den Bahnhof Stiege der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn einläuft, ist echt: eine Cn2 (vermutlich Lok Güntersberge), OOml der NWE, PwPost 62 oder 63, BC4 7, 8 oder 9, BC4 22 oder 23. Der Vierachser der Harzquerbahn weist auf Wagenübergang im Wagenladungsverkehr in Eisfelder Talmühle hin. Foto: Slg Zieglgänsberger

Güter reisten mit der Bahn – überallhin

Früher, als die Welt angeblich noch in Ordnung war, reisten Güter mit der Bahn. Natürlich gab es dort, wo schiffbare Flüsse und Kanäle existierten, auch eine entsprechende Güterschifffahrt. Aber die machte nur einen minimalen Teil aus. Im Prinzip wurden Güter halt auf der Schiene befördert, und zwar bis in die entlegendsten Winkel des Landes. Vor allem aber – und darum geht es hier – auch auf den unzähligen Schmalspurbahnen bis hin zu den kleinsten Bahnen mit 600 mm Spurweite.

Und zu diesem Zwecke hielten die Bahnen je nach dem zu erwartenden Frachtaufkommen eine entsprechende Anzahl von Güterwagen vor. Die Dampfstraßenbahn Eltville–Schlangenbad beispielsweise hatte mit neun Exemplaren ihr Auslangen; andere brauchten schon zwei oder drei Dutzend, die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn hatte 1909 schon 135 Güterwagen im Bestand

NWE mit Weitblick

Bekanntlich gab es zwei Hauptgründe für den Bau von Schmalspurbahnen, einmal die flexiblere Trassierung mit engeren Radien als Normalspurbahnen, wenn die Topographie schwierig war, zum anderen die weit geringeren Anlagekosten. Viele kleinere Bahnen konnten überhaupt nur gebaut werden, weil das verfügbare Kapital so eben für eine Schmalspurbahn reichte.

Lohn- und Personalkosten waren so niedrig, dass das Umladen an den Schnittstellen zur Regelspur bedenkenlos in Kauf genommen werden konnte. Dass sich das einmal ändern konnte, ahnten die Wenigsten.

Bei der erwähnten Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn war man weitsichtiger. An beiden Enden der Bahnlinie gab es flache, kurvenarm trassierte Streckenabschnitte. Für diese beschaffte man gleich zu Anfang eine Zahl Rollböcke (vgl. das Kapitel über den Rollbockverkehr nach Hasserode ab S. 51), weil man erkannt hatte, dass das Umladen prozentual umso teurer war, je kürzer die auf der Schmalspur zurückzulegende Strecke war.

Der Anfang vom Ende

Nach dem Krieg änderte sich die Situation dramatisch. Im Wirtschaftswunderland stiegen die Löhne rasend schnell, Umladen war plötzlich nicht mehr bezahlbar. Nun versuchten, zumindest in der Bundesrepublik, die meisten Schmalspurbahnen, den Rollbock- oder Rollwagenbetrieb einzuführen, um den Güterverkehr aufrechterhalten zu können. Rückblickend gesehen war das zumeist das Indiz für den Anfang vom Ende.

Meine Freunde fragen mich häufiger, warum ich auf meiner Modellbahn nach Harzer Vorbild keinen Rollbock- oder Rollwagenbetrieb mache und das auch nicht vorhabe. Die Antwort steht einen Satz weiter vorn. Ich habe das so erlebt, dass die Schmalspurbahnen, die ich als Jugendlicher im Blick hatte, zunächst die Regelspurwagen aufbockten und dann den Betrieb einstellten.

So war es zum Beispiel auch bei meiner Lieblingsbahn, der Südharz-Eisenbahn Walkenried–Braunlage, die sich, als ich mich dem Abitur näherte, weniger als 20 Kilometer von meinem Wohnort entfernt befand. Als ich sie zum ersten Mal besuchte, beeindruckte mich die mächtige Eh2-Maschine, die mit einem halben Dutzend aufgebockter Wagen die steile Strecke im Wiedatal hinaufdonnerte. In Braunlage sah ich dann die Kehrseite der Medaille: zahllose Schmalspur-Güterwagen, fast alle z-gestellt. Vermutlich war das der Moment, wo ich mich – von mir selber unbemerkt – gegen das Aufbocken von Wagen entschied.

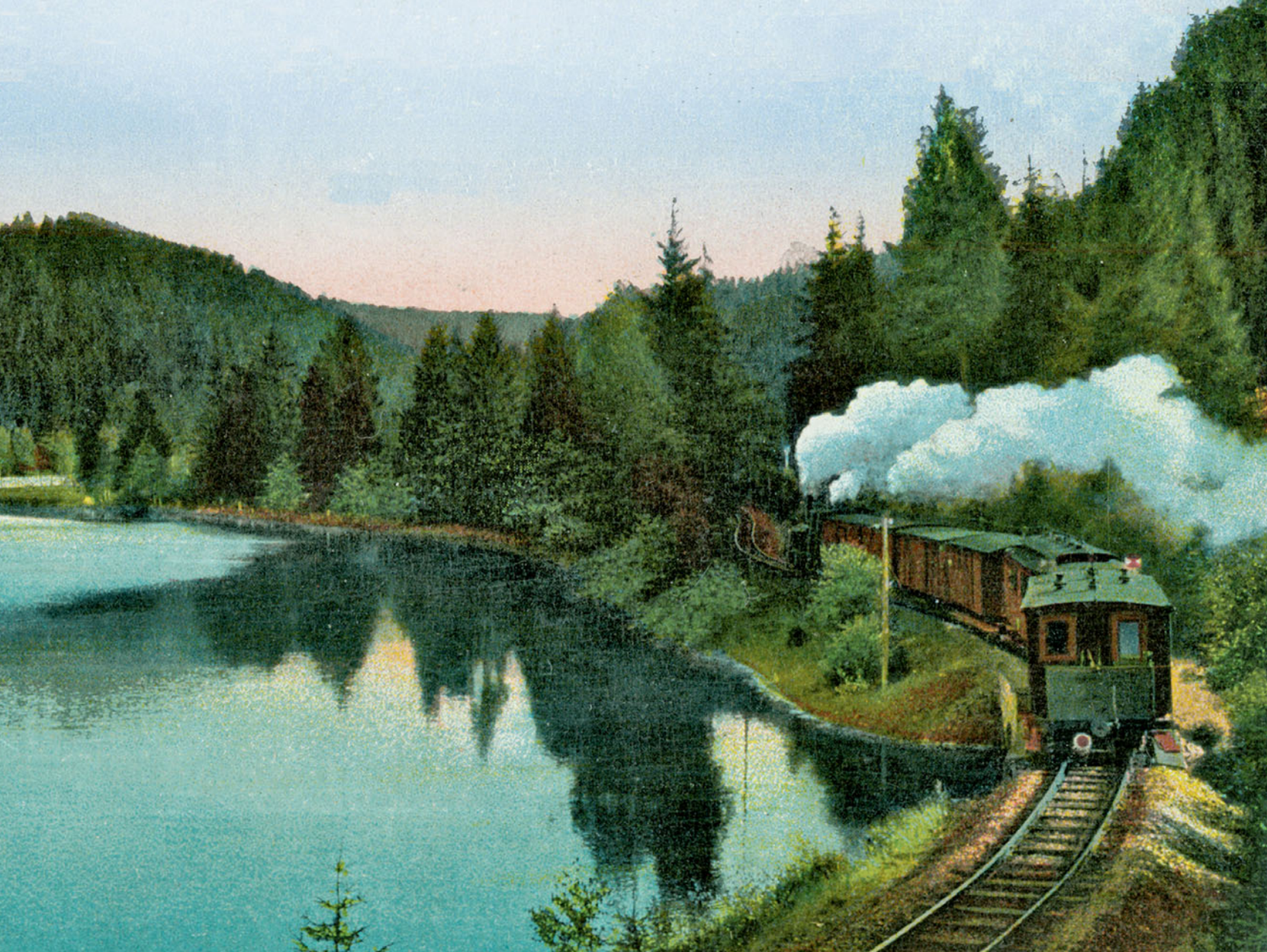
Dann kam der März 1974. Ich durfte erstmals in die DDR reisen, um am 75-jährigen Jubiläum der Harzquerbahn teilzunehmen. Um diese geht es jedoch hier gerade nicht, sondern um die diversen Abstecher ins Selketal, die ich unternehmen konnte.

Heile Schmalspur-Welt

Dort im Unterharz war sie, die heile Schmalspurwelt meiner Jugenderinnerungen. Hier fuhren lange gemischte Züge, hier fand ein intensiver Güterverkehr statt, und zwar zu meiner großen Freude und Überraschung ausschließlich mit schmalspurigen Güterwagen. Die Selketalbahn ist nämlich so trassiert, dass ein Betrieb mit aufgebockten Normalspurwagen stets als nicht durchführbar galt. Wunderbar!

Es interessierte mich damals überhaupt nicht, dass dieses Wunder in erster Linie der Rückständigkeit der DDR geschuldet war, die gerade triumphal ihr 25-jähriges Bestehen feierte. Noch war mir bewusst, dass ich hier eigentlich ein Museum historischer Transportarten besichtigte. Wie wir wissen, überdauerte dieses Idyll die Wende auch nur um wenige Wochen.

Abb. 3: Bei diesem gemischten Zug, der sich von Gernrode aus am Osterteich vorbei an den Anstieg zum Ramberg macht, übertrifft die Zahl der Güterwagen die der Personenwagen.



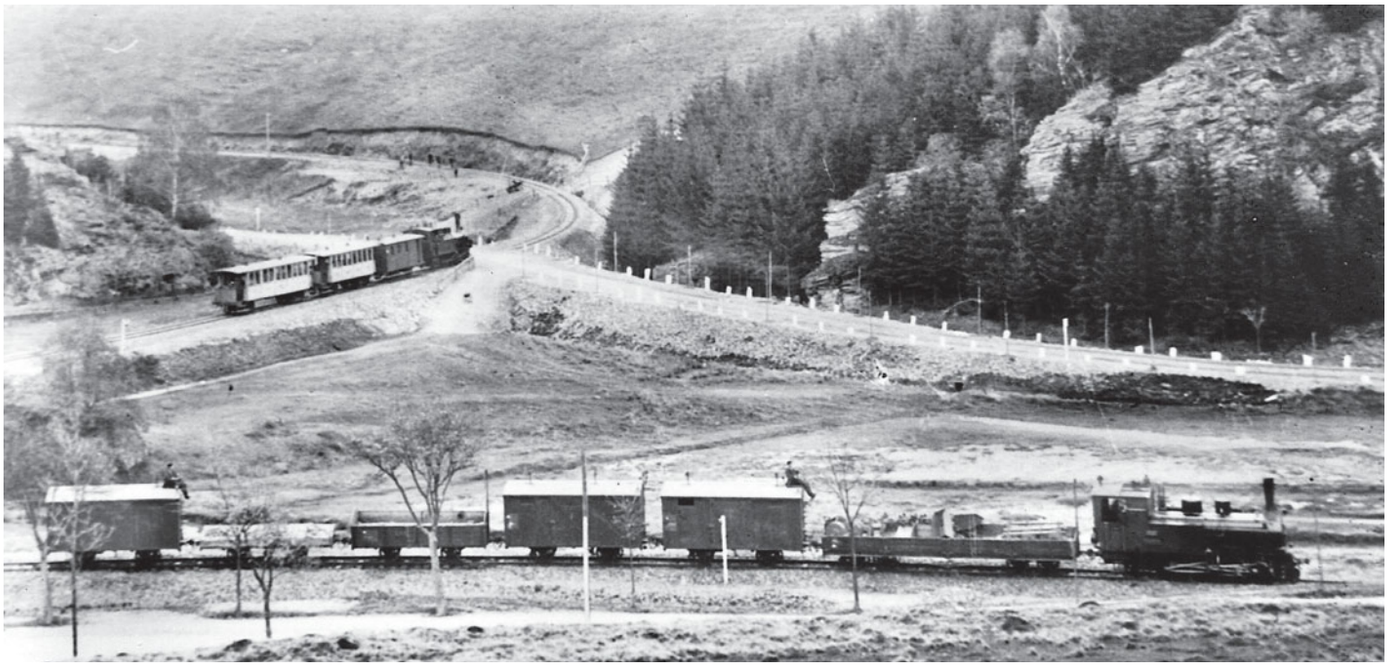


Abb. 4: Das klassische GHE-Foto schlechthin: Zwei Züge haben gleichzeitig den Trennungsbahnhof Alexisbad verlassen. Während der kurze Personenzug im Hintergrund sich anschickt, die starke Steigung Richtung Harzgerode zu erklimmen, wendet sich der Güterzug im Vordergrund in Richtung Lindenberg und Stiege. Die beiden Bremser in den Dachausschnitten der kurzen G-Wagen mit 2,40 m Achsstand verraten uns, dass die durchgehende Saugluftbremse noch nicht eingeführt ist.

Interessantes Idyll – nicht für jeden

Bemerkenswerterweise haben die Eisenbahnfreunde beider deutscher Staaten von diesen paradiesischen Zuständen kaum Notiz genommen. Während sie unverdrossen allen Personenzügen der Harzquerbahn (die Brockenbahn war außer Betrieb) auflauerten, ließen sie im Selketal, wenn ein Zug mehrheitlich Güterwagen mitführte, gerne die Kamera sinken. Das hatte zur Folge, dass die Bildbeschaffung für dieses Kapitel besonders schwierig war, wesentlich aufwendiger als bei den meisten anderen Kapiteln.

Dass dennoch so viele Bilder zu-

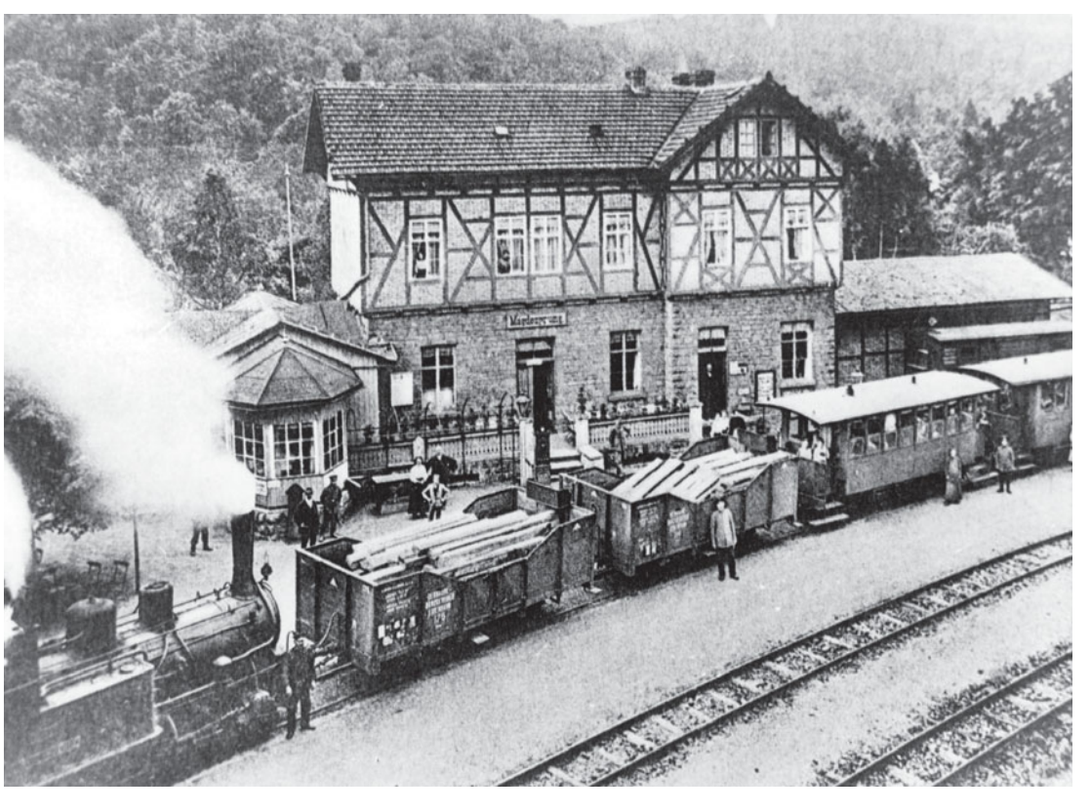


Abb. 5: Von Alexisbad her ist ein kurzer PmG in Mägdesprung angekommen. Die beiden für die GHE typischen Hochbordwagen mit dem Spitznamen Bettgestellwagen sind mit Schnittholz, vermutlich von der Rinkemühle, beladen. Der kleine Dreikuppler hat nun Schwerstarbeit vor sich, denn hier beginnt der bis zu 40 ‰ steile Anstieg auf den Ramberg. Im Gegensatz zu Abb. 3 ist hier schon die Luftsaugebremse eingeführt, wie der zwischen Lok und erstem Wagen sichtbare Bremsschlauch verrät. Fotos: Slg Frenzel (2)

Abb. 6: Wie gerne wüssten wir, was alles auf diesem Lagerplatz am Bahnhof Silberhütte (Anhalt) offensichtlich auf den Versand mit der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn wartet! Zwei G- und ein O-Wagen stehen bereit, letzterer schon beladen. Möglicherweise steht weiter rechts noch ein vierter Güterwagen, so genau ist das in dem Uraltfoto nicht zu erkennen. Dies vermittelt uns einen Eindruck, wie alllumfassend einst der Güterverkehr mit der Eisenbahn war, unabhängig von der Spurweite.

sammenkamen, um diesen einmaligen Schmalspur-Güterverkehr zu dokumentieren, ist ein Glücksfall, hat aber auch mit den Möglichkeiten des Internets zu tun und damit, dass der Autor die richtigen *„connections“* hatte.

Ab nach Sibirien

Bis zum Zweiten Weltkrieg war die GHE unangefochtene Herrscherin im Selketal und im Behretal bis Eisfelder Talmühle, wo ein reger Wagenaustausch mit der Harzquerbahn stattfand (vgl Kapitel „Diener zweier Herren“ ab S. 64). Nach dem verlorenen Krieg fanden sich NWE und GHE in der Sowjetischen Besatzungszone wieder. Was daran ein Glücksfall war und was nicht, werden wir noch sehen.

Die Besatzungsmacht verlangte den Abbau der gesamten GHE und Abtransport allen festen und rollenden

Abb. 7: Auch Eis war einmal ein wichtiges Ladegut. Hier wurde das vom See bei Stiege geerntete Blockeis auf die Bahn verladen, um dann den Eiskellern der Brauereien zugeführt zu werden. Foto: Slg Frenzel

Abb. 8 (rechte Seite): Nein, das ist kein Schau-PmG für zahlende Eisenbahnfreunde, das war der Alltag bei der Selketalbahn. In Alexisbad wurde der von Straßberg kommende PmG mit den angehängten Flussspatwagen mit dem Zug von Harzgerode vereinigt, und die beiden Lokomotiven – hier eine Jung-Mallet und die 99 6001 – machten sich gemeinsam daran, die Riesenfuhre die 40-‰-Steigung den Ramberg hinaufzuschleppen. Foto: Slg Steimecke

Abb. 9: Die 99 6001 ist mit ihrem Zug aus Gernrode grenzzeichenfrei in Mägdesprung angekommen. Auch wenn wegen der engen Kurve keine Personenwagen zu sehen sind, ist anzunehmen, dass es sich um einen gemischten Zug handelt. Gleich geht die Reise weiter nach Alexisbad. Die leeren offenen Güterwagen sind höchstwahrscheinlich für Straßberg bestimmt, um mit Flussspat beladen zu werden. Die Sh2-Tafel vor dem G-Wagen am Güterschuppen deutet jedoch darauf hin, dass in Mägdesprung schon lange kein Stückgut mehr ein- oder ausgeladen worden ist. Foto: Bernd Schröder

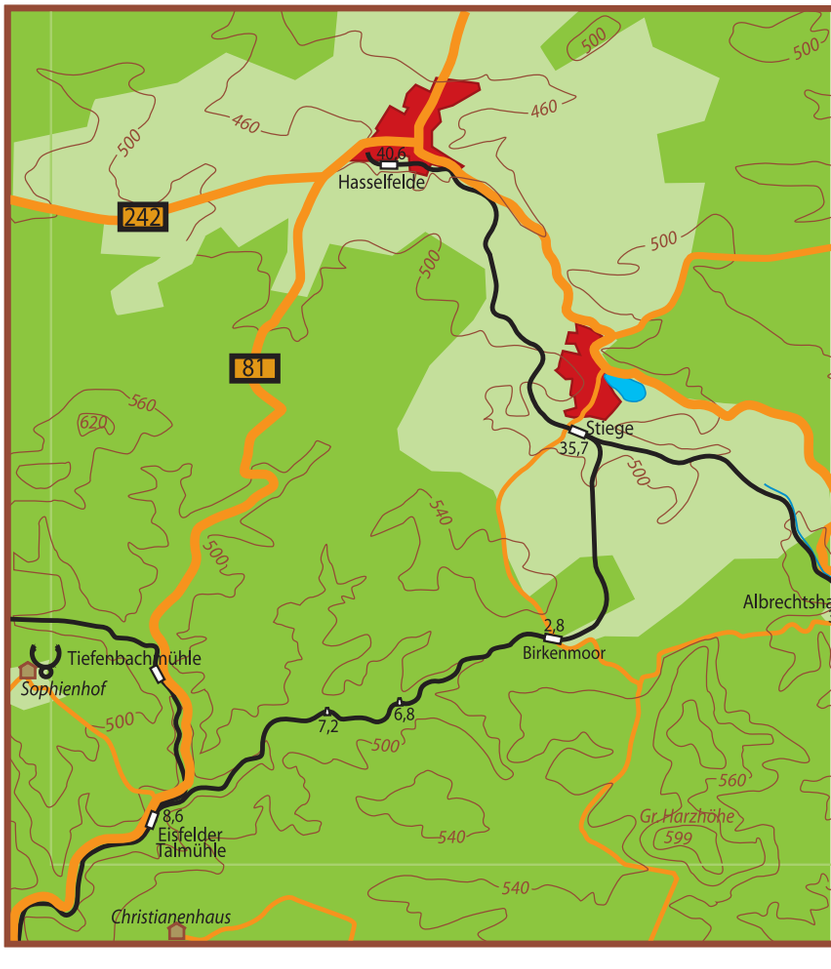


Abb. 10: Obwohl konkret nur der Abschnitt von Mägdesprung bis Albrechtshaus im Tal des Flüsschens Selke verläuft, hat die gesamte GHE von Gernrode bis Harzgerode, Hasselfelde und Eisfelder Talmühle den Spitznamen Selketalbahn. Die Abschnitte über den Ramberg und durch das Birkenmoor führen durch weitgehend unberührte zivilisationsferne Waldgebiete.

Materials als Reparationsleistung in die Sowjetunion. Ausgenommen von dieser Maßnahme waren lediglich die während des Krieges gebaute Anschlussbahn zum Flussspatbergwerk Herzogschacht inklusive GHE-Strecke von dort bis zum Bahnhof Lindenberg (Straßberg), die Lokomotive in Gernrode sowie einige Güterwagen für den Spattransport. Alles andere wurde nach Osten abtransportiert und landete vermutlich im Hochofen, denn kein Fahrzeug ist je wieder irgendwo gesichtet worden.

Wiederaufbau, dawaj, dawaj!

Die gleiche Besatzungsmacht, die die Demontage der GHE befohlen hatte, vermisste diese sogleich schmerzlich, denn der im Herzogschacht geförderte Flussspat war für die Rüstungsindustrie der Sowjetunion von größter Wichtigkeit. Daran hatten die nassforschen Raubritter

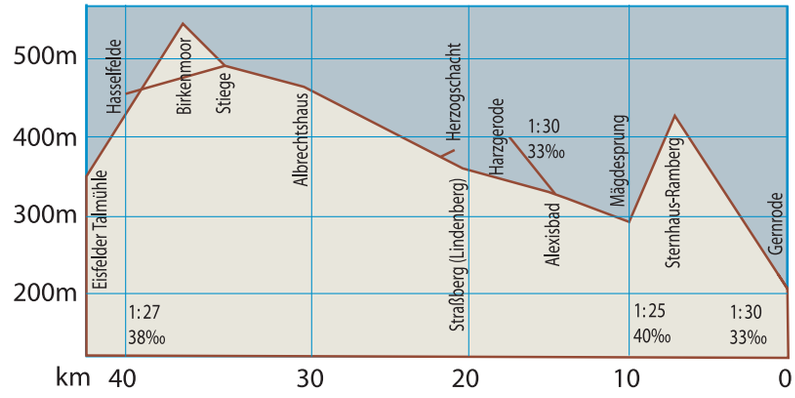
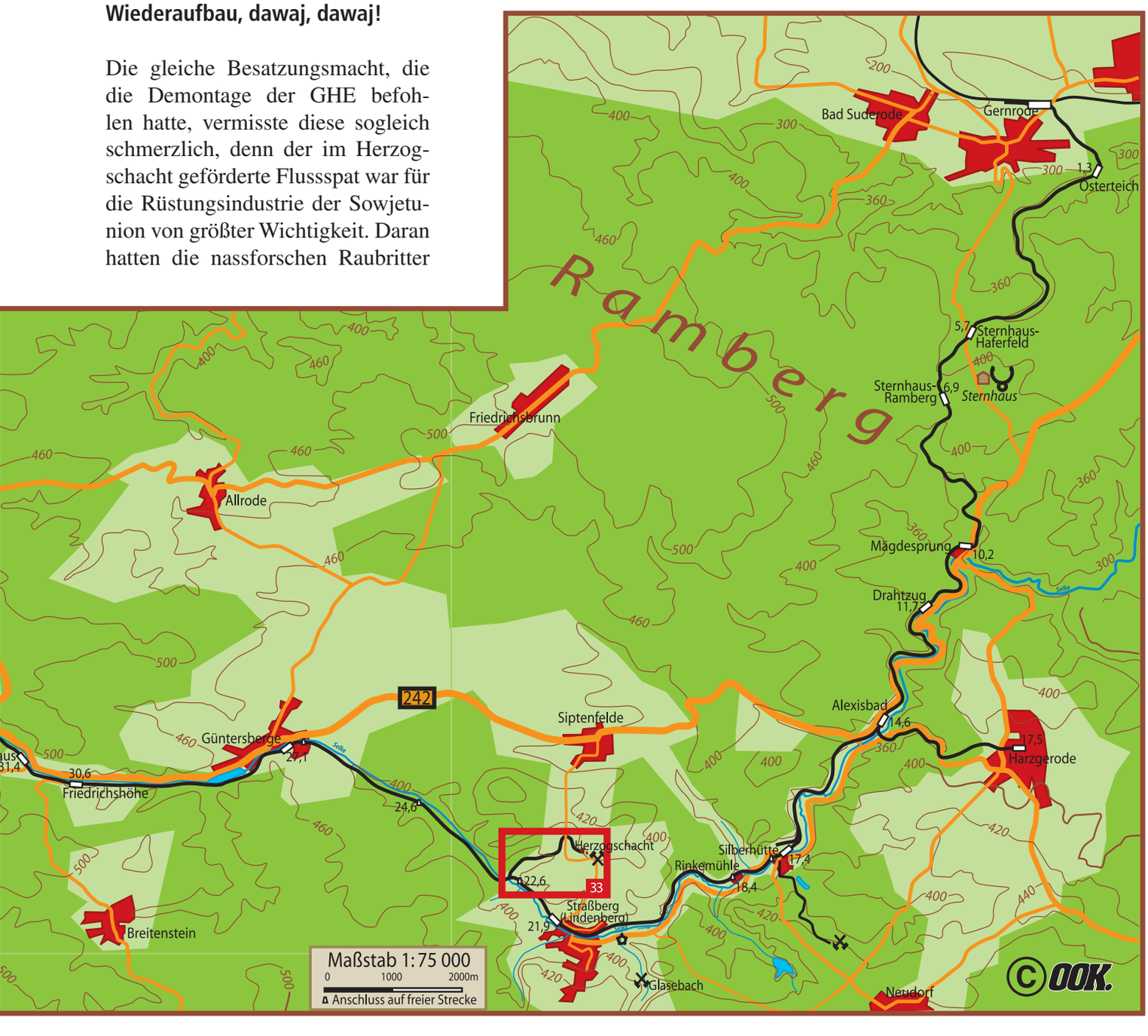


Abb. 11: Das Streckenprofil der GHE zeigt die betrieblichen Problemstellen: die Überwindung des Rambergs mit steilen Rampen zu beiden Seiten, die Stichstrecke nach Harzgerode sowie den langen steilen Aufstieg von Eisfelder Talmühle. Die Rampe von Mägdesprung auf den Ramberg ist mit 40‰ deutlich steiler als die Brockenbahn.



nicht gedacht.An dem Beschluss der örtlichen Behörden, die Selketalbahn wieder aufzubauen, werden die Braununiformierten gewiss nicht ganz unbeteiligt gewesen sein. Sie brauchten ja nur den Befehl zu geben: Dawaj, dawaj! Und die deutschen Bahner mussten schauen, woher sie das Material für den Wiederaufbau bekamen.

Übergangslaschen sind Trumpf

Das war in der Tat eine Zusammensucherei, und so wird berichtet, dass die unterschiedlichsten Schienenformen und Stärken zusammenkamen und das Anfertigen von Übergangslaschen die Schmieden der Bahnmeistereien wochenlang in Atem hielt.
Schon im März 1949 konnte die Verbindung von der Anschlussbahn zum Herzogschacht und Gernrode für einen provisorischen Güterverkehr mit 10 km/h freigegeben werden. Endlich war es wieder möglich, Flussspat in die UdSSR zu liefern. Was tut man nicht alles „für de Freunde“.

Abb. 12: An der Ladestraße in Harzgerode war bis zur Wende immer internsiver Betrieb. Hier wurden zu DDR-Zeiten sogar Güter in LKW umgeladen, die eine so kurze Entfernung auf der (schmalspurigen) Schiene zurückgelegt hatten, dass der Transport auch zur Gänze auf der Straße hätte erfolgen können. Dass dennoch der gebrochene Verkehr inklusive Umladung bevorzugt wurde, hatte keine ökologischen Gründe, sondern lag ganz profan am Kraftstoffmangel.

Abb. 13: Für gewöhnliche Reisende gewiss eine Zumutung, für den Eisenbahnfreund ein Leckerbissen: ein klassischer PmG, wie er schöner nicht sein könnte in idyllischer Landschaft. Foto: Seiler

Abb. 14: Vor der Wiedereröffnung der Strecke nach Stiege gab es westlich von Straßberg keinen Personenverkehr. Daher wurden die Leerwagen für den Herzogschacht ab hier mit reinen Güterzügen weiterbefördert. An diesem Tage hat die 99 5601, die ehemalige NWE 11, die Aufgabe, die vier O- und drei OO-Wagen dorthin zu bringen. Foto: Peter Schröder

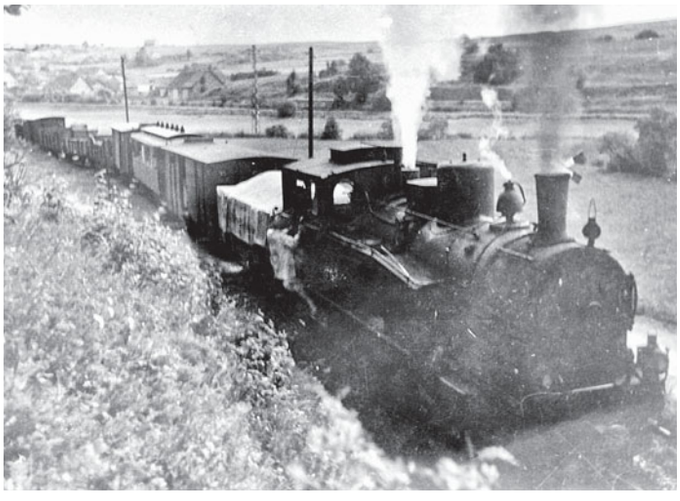


Abb. 15 und 16: Zwei Abbildungen offenbar des gleichen gemischten Zuges. Zwischen die sieben oder acht Güterwagen auf diesen Vorkriegsaufnahmen irgendwo zwischen Straßberg und Stiege ist irgendwo ein Personenwagen eingeklemmt. Bei der Lok handelt es sich um den D-Kuppler Nr. 20 mit dem Spitznamen Bulle – ein Unikat, von dem es nur ganz wenige Aufnahmen gibt. Auch er ließ sein Leben in einem Hochofen am Ural.

Abb. 17: Nach dem Krieg war der Personenverkehr bedeutender, wie man anhand der Zahl der Personenwagen erkennen kann. Trotz des offensichtlich kühlen, regnerischen Wetters läuft gleich hinter der Lok ein von der Harzquerbahn transferierter, mit Holz beladener OOw-Wagen, sodass die Wagen nicht geheizt werden können. Bei dem Holz handelt es sich nicht um Rohmaterial für ein Sägewerk, sondern um Gruben- oder Papierholz. Fotos: Slg Steimecke (2)

Abb. 18: Die Mallet ist mit Volldampf die 1:30-Steigung vom Bahnhof Hasselfelde her in den Anschluss Sägewerk Nikol gekommen, um hier beladene Wagen abzuholen. Dieser Anschluss war der äußerste westliche Wurmfortsatz der Selketalbahn und wurde nach der Wende abgebaut. Foto: Slg OOK

Aus jedem Kubikzentimeter Transportraum den größten Nutzeffekt

Im Juli des folgenden Jahres war auch Harzgerode mit seiner für die Fahrzeugproduktion wichtigen Aluminumgießerei wieder an das Bahnnetz angeschlossen. Den Wiederaufbau des Streckenabschnittes Herzogschacht–Stiege hingegen hielt man zunächst für nicht erforderlich, da Stiege und Hasselfelde von Nordhausen her über die Harzquerbahn erreichbar waren.

In kürzester Zeit waren die Industriebetriebe im Selketal wieder in voller Produktion, der Bedarf an Transportraum wuchs, nur an Fahrzeugen mangelte es. Es mussten Lokomotiven und Güterwagen von der Harzquerbahn ins Selketal umge-

setzt werden, teilweise wurde ohne Nachtruhe gefahren, um die geringen Kapazitäten voll auszunutzen.
Dieser Betrieb hatte mit Schmalspurromantik wenig zu tun, hier waren harte Knochenarbeit und jede Menge Improvisationstalent gefordert. Hier mussten Räder rollen für den Plan.
Schauen wir uns die Industrie in diesem wenig bekannten Tal des Unterharzes einmal im Einzelnen an. Was wurde da produziert?

Klein, aber emsig

Kleine, relativ unbekannte Betriebe waren das, von denen man als Westler keine Ahnung hatte, die aber in den Fünfjahresplänen der DDR-Wirtschaft durchaus von Bedeutung waren.
Da wären neben dem schon erwähnten Herzogschacht, auf den ich noch zurückkomme, die sogenannte Rinkemühle zu nennen, das Sägewerk und die Pyrotechnischen Werke in Silberhütte, die Hüttenwerke in Mägdesprung (Carlswerk), die Ziegelei, die Eisenwerke und die Aluminiumgießerei in Harzgerode und die großen Sägewerke der Fa. Nikol in Hasselfelde und Silberhütte. Nicht vergessen werden dürfen diverse Steinbrüche, darunter der ganz große am Unterberg, der als einziger aller genannten Anschlüsse heute noch in Betrieb ist. Außerdem gab es vor dem Kriege in Güntersberge noch eine Zellstofffabrik.

Hochstapler-Großkunde Rinkemühle

Ein besonders guter Kunde der Selketalbahn war die schon erwähnte Rinkemühle, eigentlich ein großes Sägewerk mit Fassfabrik. Der Anschluss zweigte kurz hinter Silberhütte (Anhalt) beim Kilometer 18,4 auf freier Strecke ab und hatte eine Nutzlänge von 80 m.
Da keine Umsetzmöglichkeit vorhanden war, war es am praktischsten, den Anschluss von Güterzügen, die von Straßberg in Richtung Gernrode fuhren, zu bedienen. Aber nur bei der Abholung von Waggons. Für die Zustellung war das eher unpraktisch, denn die Leerwagengestellung erfolgte von Silberhütte aus. Da-

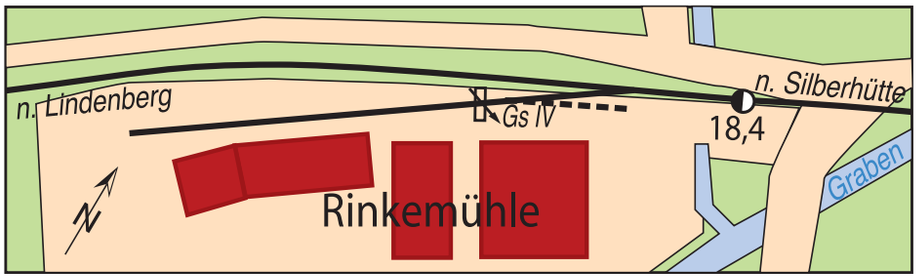


Abb. 19: Plan der Rinkemühle, nach einem Originalplan der GHE gezeichnet. Das Schutzgleis anstelle der Gleissperre ist erst zu DR-Zeiten eingebaut worden.

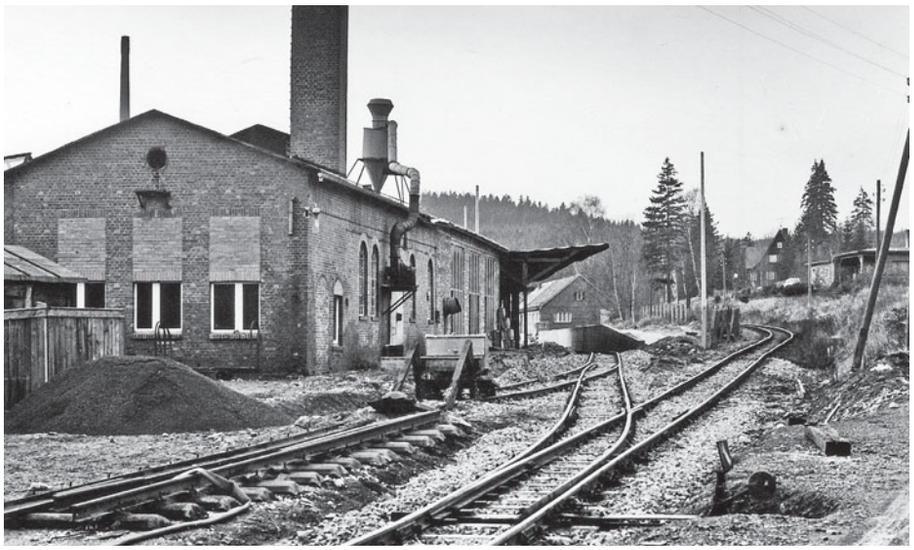


Abb. 20: Aus dem Streckengleis (hier in Richtung Straßberg geschaut), zweigte der Anschluss Rinkemühle beim Kilometer 14,4 ab. Eine Schutzweiche mit kurzem Gleisstummel sollte das Abrollen von Wagen ins Streckengleis verhindern. Foto: Slg Frenzel

Abb. 21: Zweckentfremdete NWE-Drehschemelwagen. Welches Produkt der Rinkemühle sich unter den geheimnisvollen Planen wohl verbergen mag?

Bedienung des Anschlusses Rinkemühle

2. Bedienung durch Güterzüge, die von Silberhütte (Anh) nach Lindenberg (Harz) fahren
Die nach dem Anschluß zu überführenden Wagen werden von der Lokomotive geschoben. Der Zug nimmt die Wagen in Silberhütte vor die Lokomotive und hält vor der Anschlußweiche in Rinkemühle. Nach dem Öffnen der Gleissperre IV mit dem in Silberhütte gegen Empfangsbescheinigung erhaltenen Schlüssel öffnet der Zugführer mit dem in der Gleissperre steckenden Schlüssel die Anschlußweiche und legt diese auf Abzweigung.
Der Zug drückt die abzusetzenden Wagen in den Anschluß und fährt wieder bis über die Weiche zurück. Hierauf hat der Zugführer die Weiche in Grundstellung zu verschließen, den Schlüssel der Weiche in die Gleissperre zu stecken und diese wieder in der Sperrlage zu verschließen und die Fahrt fortzusetzen. Bei den Rangierfahrten darf der Zug nicht getennt werden.
Den Schlüssel zur Gleissperre hat der Zugführer nach Ankunft des Gegenzuges wieder in Silberhütte abzuliefern. Der Fahrdienstleiter überwacht die Rückgabe und bescheinigt den Empfang im Fahrtbericht.

Abb. 22: Zu den in der Rinkemühle produzierten Fässern gehören natürlich auch Fassdeckel, die separat geliefert werden. Hier warten sie auf ihre Verladung. Der gemischte Zug ist komplett in den Anschluss gefahren, um die beladenen Wagen abzuholen. Das ist Kleinbahn! Foto: Slg Heuer

Abb. 23: Solche Rangierszenen wurden leider viel zu selten abgelichtet. Hier hat der unbekannte Fotograf mal eine Ausnahme gemacht und uns diese schöne Aufnahme von der Bedienung des Anschlusses Rinkemühle durch eine Jung-Mallet hinterlassen. Die beiden Gm-Wagen mit den offenen Türen sind von Görlitz gebaute Harzquerbahnwagen aus der Bauserie von 1906, beim 99-02-56 handelt es sich um einen GG-Wagen, der von der Strecke Eisfeld–Schönbrunn in den Harz umgesetzt wurde. Foto: Slg Heinz-Rudolf Ott

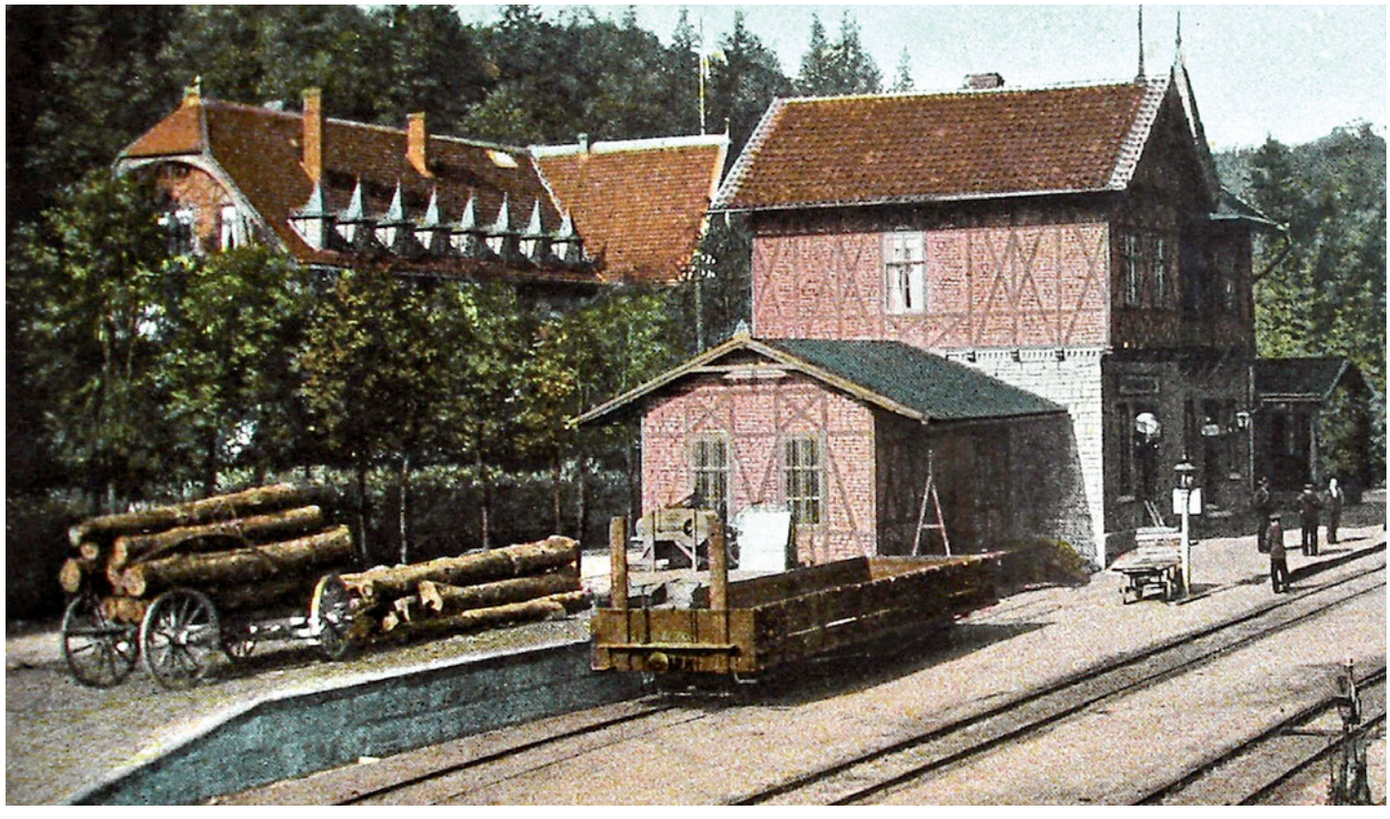


Abb. 24: Unter all den vielen Bildern, die für dieses Kapitel zusammengetragen werden konnten, finden sich viele mit Sägewerksprodukten, jedoch kein einziges mit Stammholz als Ladegut, also dem Rohstoff für die Sägewerke. Diese waren ja wohlweislich in unmittelbarer Nähe der produzierenden Wälder angelegt worden, die Zufuhr des Holzes konnte daher ortsnah per Fuhrwerk (und später mit Traktoren) erfolgen. Früher war das anders, wie dieses Bild aus Alexisbad zeigt, wo Stammholz in einen Rungenwagen verladen werden soll. AK: Slg OOK

Abb. 25: Hier waren Hochstapler am Werk. Von der Rinkemühle kommen nicht nur die Fässer, sondern alle vier Wagen dieses gemischten Zuges, der hier in Alexisbad auf den Gegenzug wartet, während die Mallet noch einmal Wasser nimmt, bevor sie den Ramberg in Angriff nimmt. Foto: Peter Schröder

her waren auch geschobene Sperrfahrten von Silberhütte aus üblich, erstaunlicherweise war es aber nicht verboten, die zuzustellenden Wagen bei normalen, in Richtung Straßberg fahrenden Güterzügen vor Kopf zu nehmen. Dieses riskante Verfahren war sogar ausdrücklich in der Betriebsanweisung der GHE für den Anschluss Rinkemühle von 1940 beschrieben (s. Kasten S. 27). Die Entfernung betrug allerdings auch nur 1000 Meter.

Gut und fleißig sein reicht nicht

Leider gehörte auch die Rinkemühle, die zu DDR-Zeiten immer gut im Geschäft war – speziell die Fässer waren gut nachgefragt –, zu den Betrieben, deren Rentabilität auf ein geschlossenes System mit Planwirtschaft und ohne Konkurrenzdruck ausgerichtet war und die daher die Wende nur sehr kurzzeitig überlebten.

Abb. 26: Ein Personenzug steht abfahrbereit in Gernrode und wird gerade von einer Schulklasse gestürmt. Drei offensichtlich leere Güterwagen sind angehängt, in der Mitte ein SSm-Wagen, der mit einem Gestell aus überlangen Rungen und waagerechten Brettern für den Transport von Fässern hergerichtet ist. So kann man die ultraleichten leeren Fässer ordentlich hoch stapeln. Sein Ziel ist selbstverständlich die Rinkemühle.

Abb. 27: Zusammengesuchtes Wagenmaterial: ein von der Südharzbahn stammender Blech-Hochbordwagen sowie einer der wenigen original GHE-Bettgestellwagen, die nicht als Reparationsleistung nach Osten abtransportiert worden waren, beide schon abgestellt.

Abb. 28 (unten): Drei SSm-Wagen mit Schnitt-holz von der Rinkemühle neben einem halben Dutzend anderer Güterwagen an der Umladung in Gernrode. Ab hier geht die Reise auf der Normalspur weiter. Trotz des relativ modernen Überladekrans war die Umladung zeit- und arbeitskräfteintensiv. So ewas kann sich heutzutage nur noch rentieren, wenn es containerisiert geschieht wie etwa bei der ebenfalls meterspurigen RhB in der Schweiz. Foto: Seiler

Aluguss überlebt die Wende – mit Bravour

Besser sieht es da mit dem Aluminium verarbeitenden Werk in Harzgerode, den ehemaligen VEB Druckguss- und Kolbenwerken aus. Hier wirkte sich die Wende eher so aus, dass der Transport des Hauptrohstoffes, nämlich der Aluminiummasseln, nicht mehr mit der Schmalspurbahn erfolgt, sondern per LKW. Wir berichten hier jedoch über den vorwendischen Güterverkehr auf der Selketalbahn, und da gibt es hinsichtlich des Alutransportes zwar nicht viel zu sagen, aber einiges zu zeigen.

Abb. 29: Dieser gemischte Zug mit zwei Lokomotiven an der Spitze fährt am 31. Oktober 1983, von Gernrode kommend, auf Alexisbad zu. Während der erste SSm-Wagen offensichtlich große Maschinenteile für den Herzogschacht geladen hat, werden die beiden letzten Wagen nach Harzgerode weiterlaufen, denn die Alumasseln sind für die VEB Druckguss- und Kolbenwerke bestimmt.

Zweimal umladen – na und?

Eigentlich ist das heute, über ein Vierteljahrhundert später, kaum noch nachzuvollziehen, dass die Alumasseln zunächst mit der Reichsbahn in Regelspurwaggons von Leipzig (VEB Leichtmetall Rackwitz) und Bitterfeld (VEB Elektrochemischen Kombinat) bis Gernrode transportiert, hier händisch in die Schmalspurwaggons umgeladen und nach gerade mal 18 Kilometern wieder vom Waggon auf den LKW umgeladen wurden.

Abb. 30: Bei besonders hohem Bedarf an Aluminium reichte die Beförderungskapazität mit Gmp nicht aus, es mussten dann
Fotos: Siegmar Frenzel (2)

Lokomotivkohle war in der DDR halt weniger knapp als Dieselöl.
Ursprünglich waren die Alubarren in loser Schüttung in den Waggons und mussten an der Ladestraße in Harzgerode händisch und Stück für Stück aufgenommen und auf den LKW geworfen werden. Das gab jedesmal ein laut klingendes Geräusch, das weithin durch den Ort zu hören war. Und alle wussten: Aha, ist wieder Metall gekommen.
Gar nicht lange vor der Wende kamen die Barren dann endlich gebündelt und konnten mit dem Greifbagger umgeladen werden (s. Abb. 32).

Abb. 31: Aluminium ist relativ leicht, dennoch kommen je nach Packung der Ladung höhere Tonnagen zusammen. Abhängig vom zulässigen Ladegewicht des jeweiligen Wagens wurden die gebündelten Masseln unterschiedlich hoch aufgestapelt. Foto: Peter Schröder

Abb. 32: Gerade in Gernrode von Regelspur auf die Schmalspur umgeladen, muss die Aluminiumladung, kaum in Harzgerode angekommen, schon wieder umgeladen werden, diesmal auf den LKW, denn die VEB Kolbenwerke hatten keinen Gleis- anschluss. Foto: Slg Frenzel

Erfolgreicher Harzer Gewerbefleiß

Die Druckguss- und Kolbenwerke, die bei der Wende mit 1500 Beschäftigten ein bedeutendes Werk waren, überlebten den ökonomischen Wandel und stellen auch heute unter neuem Namen und mit großem Erfolg Alugussteile für die Fahrzeugindustrie her. Der zweimal gebrochene Transport des Rohstoffes hingegen hielt nicht einmal bis zur Wiedervereinigung durch. Es ist sinnlos, das zu bedauern. Freuen wir uns lieber, dass es doch ein paar Eisenbahnfreunde gab, die uns diese idyllischen Zustände im Bild festgehalten haben.

Rätselhafte Rangierspiele

Damit ist eigentlich alles zum Thema Alu für Harzgerode gesagt, aber eine kleine Kuriosität gibt noch zu berichten. Am 31. Otober 1983 sichtete Siegmar Frenzel aus Harzgerode einen von Mägdesprung auf Alexisbad zufahrenden gemischten Zug mit Vorspann, der am Schluss zwei Wagen mit Metall führte (Abb. 29). Zum Glück hatte er die Kamera dabei und fotografierte den Zug. Er nahm zunächst an, dass der Zug in Alexisbad geteilt und dann ein Zugteil nach Straßberg und der andere nach Harzgerode fahren würde – dafür eben die beiden Loks.
In Alexisbad sah er dann, dass schon eine Lok für den Harzgeroder Zug vorhanden war, wozu also die Vorspannlok? Und diese Lok begab sich sofort ans Ende des eingelaufenen PmG und kuppelte an die Güterwagen an. Aber groß war das Erstaunen des Chronisten, als er die Malletlok wenig später mit nur einem der mit Alu beladenen Wagen durch das Gleis 2 des Bahnhofes rattern sah. Und zwar vor sich herschiebend. Die Lok drückte den Wagen bis über

Abb. 33: Der Zug von Abb. 29 ist am 31. Oktober 1983 in Alexisbad eingetroffen. Die Dampffahne rechts verrät uns, dass es einen weiteren Zug im Bahnhof gibt, den von Harzgerode, dessen Lok dabei ist, Güterwagen vom Ende des gemischten Zuges abzunehmen. Die Kindergruppe mit ihren Lehrerinnen steht noch etwas orientierungslos herum.

Abb. 34 (links): Da kommt sie angebraust, die Jung-Mallet des Harzgeröder Zuges, und schiebt einen OOw-Wagen mit „Metall", also Alumasseln, vor sich her. Aber was soll das werden? Wie soll die Lok vor diesen Wagen gelangen? Das dritte Gleis ist – hier nicht sichtbar – vom Harzgeröder Zug belegt.

Abb. 35: Das Unmögliche ist geschehen, die Mallet steht mit dem OOw-Wagen an der richtigen Seite vor ihrem Zug. Mittlerweile ist auch der Gernröder Zug angekommen. In wenigen Minuten werden die drei Züge fast gleichzeitig losfahren und ihrem jeweiligen Ziel zustreben. Aber der Straßberger Zug hat immer noch Vorspann. Das ist außergewöhnlich. Was hat das zu bedeuten? Fotos: Siegmar Frenzel (3)

die Einfahrweiche der Harzgeroder Strecke ein Stück in die Steigung hinein. Leider konnte der Beobachter nicht schnell genug dorthin gelangen, um das Schauspiel im Bild festzuhalten. Jedenfalls hat der mitfahrende Bremser den Wagen wohl auf der Strecke festgebremst und die Bremse, nachdem sich die Lok nach Gleis 2 zurückgezogen hatte, wieder gelöst und ließ den Wagen nun sanft zielgebremst gegen den Harzgeröder Zug laufen. Anschließend zog die Lok wieder vor und setzte sich dann vor ihren Zug.
Obwohl in Harzgerode ansässig, hat der Chronist diesen Vorgang nur ein einziges Mal beobachtet.

Abb. 36: Eine ganz alltägliche Rangierszene in Harzgerode. Der soeben von Alexisbad eingetroffene Personenzug soll auf dem Rückweg den am Güterschuppen stehenden Stückgutwagen mitnehmen. Dazu hat der Zug in Gleis 1 ganz vorgezogen und drückt nun vorsichtig in das Güterschuppenstumpfgleis zurück. Er ist kurz vor dem abgestellten Wagen zum Stehen gekommen und wird jetzt auf das Signal des Rangierers hin aufdrücken, damit angekuppelt werden kann, erst die doppelte Schmalspurkupplung, dann die Bremsluftschläuche. Anschließend kann die Rangierfuhre sich wieder in Gleis 1 begeben, und die Lok kann endlich umlaufen. Foto: Siegmar Frenzel

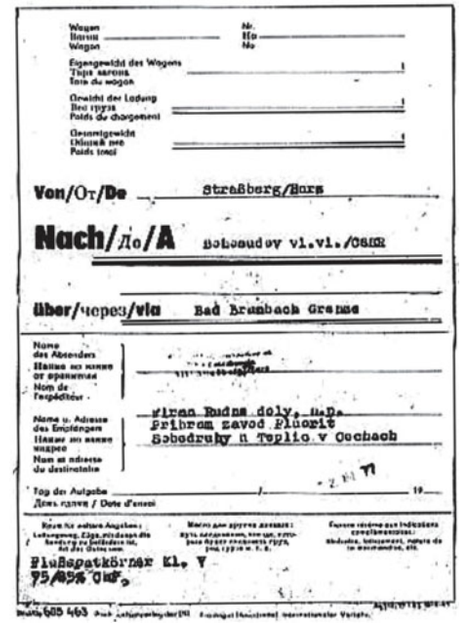
Abb. 37: Zum Abschluss des Themas Harzgerode hier noch eine schöne Rangierszene von Januar 1989, schon aus der Zeit der Reko-Wagen. Die Mallet ist nach Ankunft in Harzgerode um ihren Zug umgelaufen und hat sich die beiden letzten Wagen geschnappt. Mit diesen geht es nun zum Freiladegleis, wo der mit dem Rangierer besetzte O-Wagen seiner Ladung, nämlich Aluminium-Masseln, entledigt werden wird. Foto: Slg OOK

Sonderfall Flussspat: Die Anschlüsse Fluor und Herzogschacht

Zu Beginn dieses Güterverkehrskapitels ist schon erwähnt worden, dass das Flussspatvorkommen bei Straßberg der Grund für den Befehl der Besatzungsmacht war, die gerade demontierte GHE schleunigst wieder aufzubauen. Ohne ihn hätte es nach dem Kriege keine Selketalbahn mehr gegeben. Das hat uns zwar die wundervollen Mallets und den Bullen (s. Abb. 16) und all die herrlichen Personenwagen der GHE nicht zurückgebracht, immerhin aber die heute noch bestehende Selketalbahn.

Die Situation hier westlich von Straßberg ist bahngeschichtlich so interessant, dass es sich lohnt, einmal genauer hinzuschauen. Das 1,5 km lange Anschlussgleis, das von der Selkebrücke beim Kilometer 22,9 bis zum zum Herzogschacht 45 Höhenmeter überwand, war ja relativ neu – erst während des Krieges fertiggestellt und vom Deutschen Reich aus dem gleichen Grunde angeordnet, aus dem die Sowjets so scharf auf die Strecke waren.

Vorher gab es hier nur die Ladestelle Fluor, deren betriebliche Details im Kasten in Abb. 40 dargestellt sind. An dieser Ladestelle endete die sogenannte Roßbahn, eine mit Schwerkraft betriebene Feldbahn,


Wagen Nr.
Типу вагона Но
Wagon No
Eigengewicht des Wagons
Тара вагона
Tare du wagon
Gewicht der Ladung
Вес груза
Poids du chargement
Gesamtgewicht
Общий вес
Poids total
Von/От/De Straßberg/Harz
Nach/До/A Sobeslavy vl.vl./ČSSR
über/через/via Bad Brambach Grenze
Name des Absenders
Имя на имени отправителя
Nom de l'expéditeur
Name u. Adresse des Empfängers
Имени и адреса получателя
Nom et adresse du destinataire
Firma Rudná doly, n.p.
Příbram závod Fluorit
Sobedruhy u Teplic v Čechach
Tag der Aufgabe
День сдачи / Date d'envoi
Flußspatkörner Kl. V
75/85% CaF2

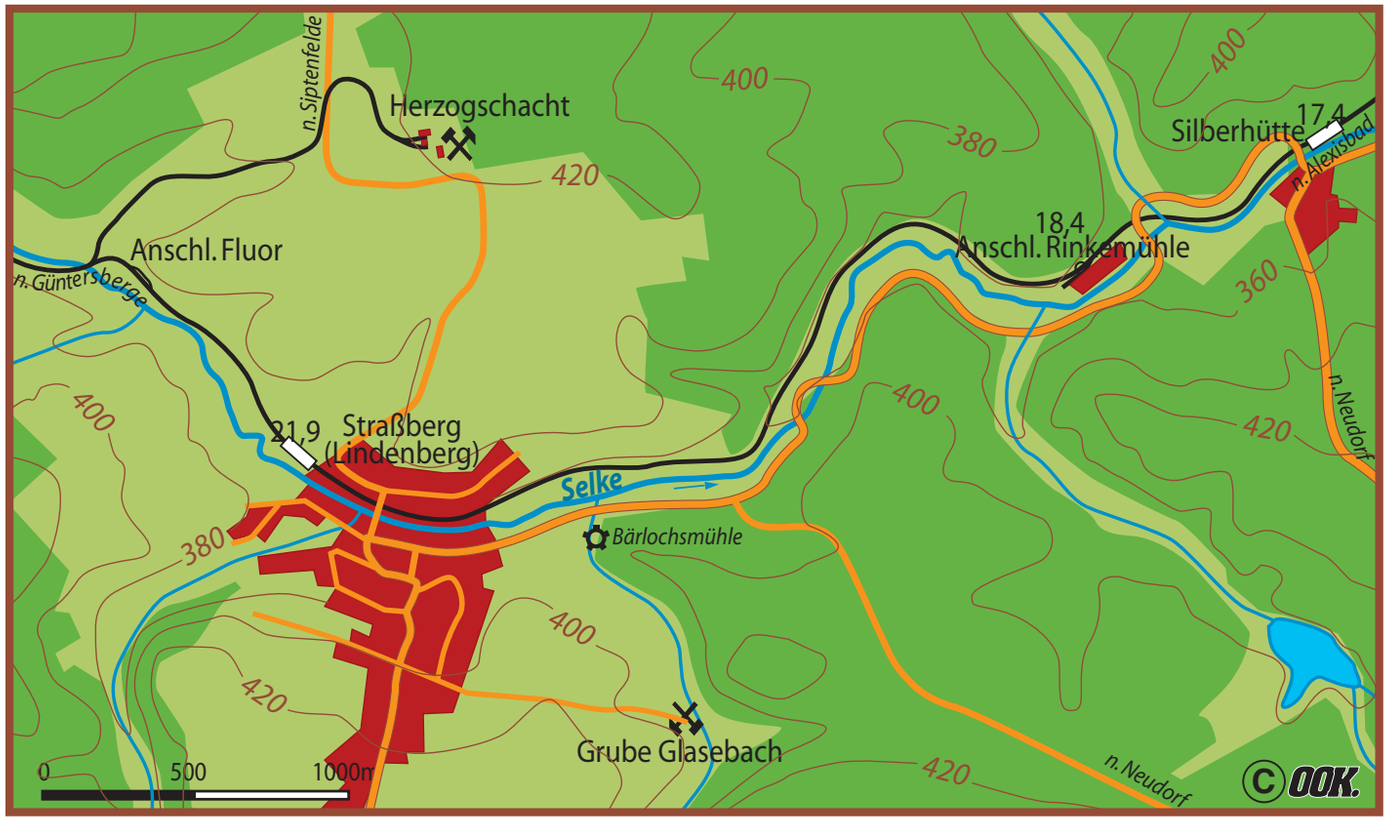


Abb. 38 (rechts): Der Wagenzettel aus dem Jahr 1977 besagt, dass Flussspat Körnung V zwar nicht in die UdSSR, aber zu einem Abnehmer in der CSSR, also der Tschechisch-Slowakischen Volksrepublik, verfrachtet wurde. Diese Exporte ins „befreundete" sozialistische Ausland brachten jedoch keine Devisen, sondern wurden in Verrechnungseinheiten mit anderen Warenlieferungen abgerechnet.

Abb. 39: Bei dem kurzsichtigen Abbau der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn blieben immerhin das Teilstück vom Bahnhof Straßberg bis zur Selkebrücke und die erst während des Krieges gebaute Anschlussbahn zum Herzogschacht erhalten. Wie der Flussspat von Straßberg in die Sowjetunion gelangen sollte, darüber hatte man nicht nachgedacht, was zu dem eiligen Befehl führte, die ganze Strecke von Straßberg bis Gernrode wieder aufzubauen.

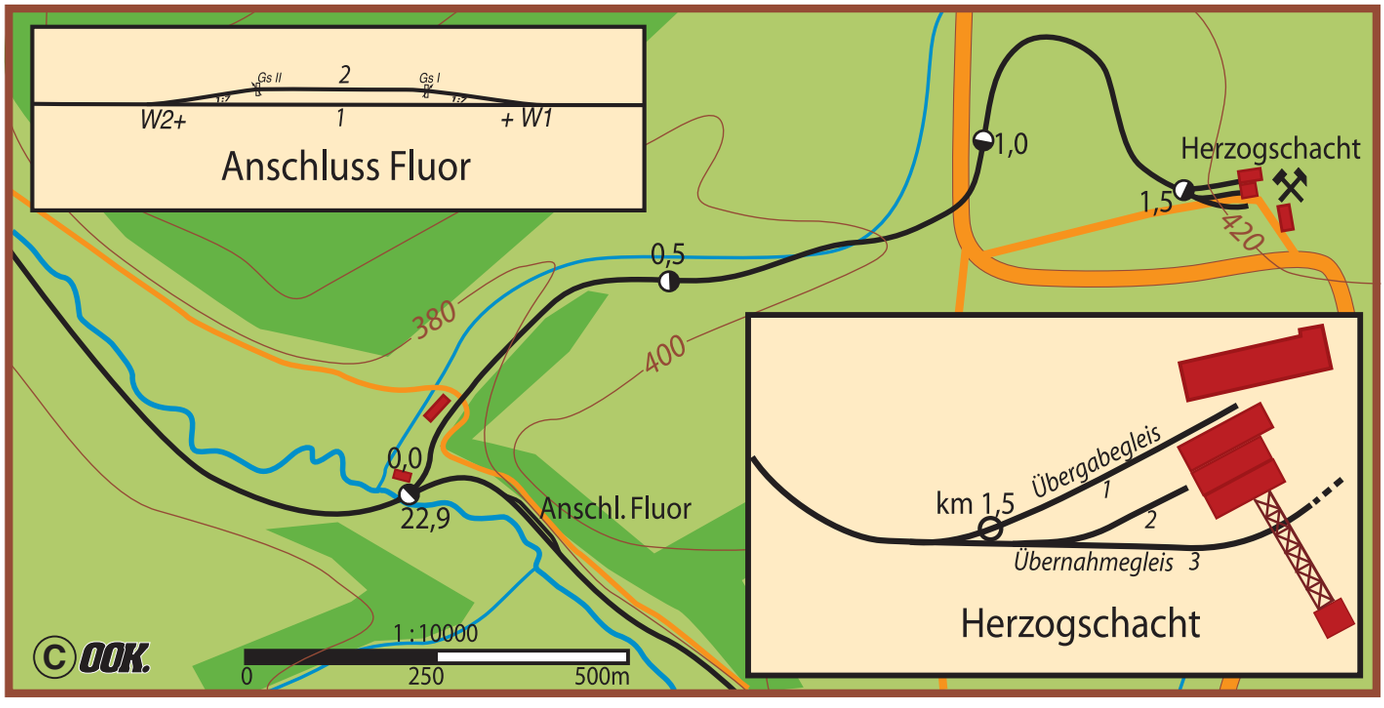


Abb. 40: Die Höhenlinien lassen erkennen, dass der Herzogschacht ca. 40 m höher lag als das Niveau der Selketalbahn. Die Anschlussbahn hatte eine Steigung von 1:25, also 40 ‰. Daher durften die Übergabezüge nur mit der Lokomotive an der Talseite befördert, bergauf also geschoben werden. Die ehemalige Feldbahn mit Pferdebetrieb (Roßbahn) war kürzer und daher noch etwas steiler.

Abb. 41: Der von einem offensichtlich nicht sehr eisenbahnversierten Heimatkundler liebevoll aufgemalte Text auf dieser Dennerttanne informiert uns darüber, dass der Flussspat ab 1890 am Anschluss Fluor in die GHE-Waggons gekippt wurde. Ob das stimmt, darüber wird noch zu reden sein. Foto: OOK.

mit der der Flussspat vom Herzogschacht zur GHE gebracht wurde. Bergauf wurden die Loren von Pferden gezogen, daher der Name. Zwei Seiten weiter werden wir diesem Anschluss noch einmal begegnen.

Bilderlose Pferdebahn – fast

Das ist das gleiche System, das einst bei den Schieferbahnen in Wales, unter anderem auch bei der berühmten Ffestiniog Railway, vor Einführung der Dampftraktion angewendet wurde. Während es aber zu jenen Bahnen Hunderte von fotografischen Belegen und dicke Bücher gibt, heißt es bei der Roßbahn so gut wie Fehlanzeige.

Dass man dieses Low-cost-Transportmittel durch eine wesentlich teurere Anschlussbahn ersetzte, wird sicher triftige Gründe gehabt haben. Bei einem Gefälle von 45 ‰ schwer beladene Loren rein handgebremst zu Tal donnern zu lassen, muss eine höchst gefährliche Angelegenheit gewesen sein und ist sicher nicht ohne Unfälle abgegangen. Normalerweise legt man bei solchen Lasten und diesem Gefälle einen Bremsberg an, wo die beladenen Wagen an einem Seil zu Tal gelassen werden, das gleichzeitig

über ein Umlenkrad leere Wagen nach oben zieht. Das wiederum hätte den Bau einer Ausweiche in der Mitte der Strecke erforderlich gemacht. Dass stattdessen die Anschlussbahn gebaut wurde, ist sicher auf höhere Weisung (mir fällt da aus irgendeinem Grunde der Name Speer ein) geschehen.

Abb. 42: Zufällig bei einer Ausstellung in Gernrode auf einer größeren Collage abfotografiert, gibt uns dieses undeutliche Bild eine Ahnung davon, wie die Roßbahn ausgesehen haben mag.

Geheim – aber nur ein bisschen: der Herzogschacht

Die DDR wünschte für alle ihre Industrieanlagen keine Publizität. Das galt insbesondere für solche Werke, die nicht für den Binnenmarkt produzierten, also unter anderem die Flussspatanlagen im Selketal. Das

Abb. 43: Die Spitzkehre an der Selkebrücke bestand bis zum Wiederaufbau des Streckenabschnittes nach Stiege (1984). Links vom Strommast ist schwach der Prellbock zu erkennen. Die Lok drückt ihre Übergabefahrt nun zum Herzogschacht hinauf. Sofort nach der Weiche beginnt die 40-‰-Steigung. Ein seltener, wertvoller Schnappschuss, trotz der Unschärfe. Foto: Helmut Böhme

Abb. 44: Und so sieht es heute an der Selkebrücke aus: Gleis in bestem Zustand, aber wucherndes Unkraut. Der Fiffi (99 6101) zieht am 3.5.2014 einen Sonderzug des Freundeskreises Selketalbahn in Richtung Straßberg. Der Pfeil markiert den ungefähren Verlauf des ehemaligen Anschlusses zum Herzogschacht. Foto: Olaf Pflüger

Abb. 45: Die Selkebrücke vom Prellbock aus gesehen. Rechts geht es zur Ladestelle Fluor und nach Straßberg, links zum Herzogschacht hinauf. Foto: Zieglgänsberger

ging die gemeine Bevölkerung nichts an. Dafür lag das Bergwerk auch gut abgelegen zwischen den beiden Ortschaften Straßberg und Siptenfelde und nur eine schmale Werkstraße ohne Wegweiser führte dorthin.
Allenfalls aus der Ferne konnte man es betrachten, vom rund zehn Kilometer entfernten Josephskreuz auf dem Auerberg (Abb. 46). Die DDR ließ den 1896 eröffneten Stahlgitterturm allerdings verfallen, sodass er schließlich 1985 gesperrt werden musste (oder konnte?).
Aus der Nähe haben nur wenige, die nicht dort beschäftigt waren, die Anlagen des Herzogschachts gesehen. Wie einige Fotos beweisen, ist es aber gelegentlich Eisenbahnfreunden gelungen, durch gute Beziehungen zum Fahrpersonal mit den Übergabezügen bis zum Bergwerk zu gelangen – riskant, aber offenbar hatten weder der Werkschutz noch die Trapo etwas bemerkt.

500-mm-Spur unter Tage

Der Hauptförderschacht der Grube Straßberg reichte bis zur 380-m-Sohle (10. Sohle), die 11. Sohle

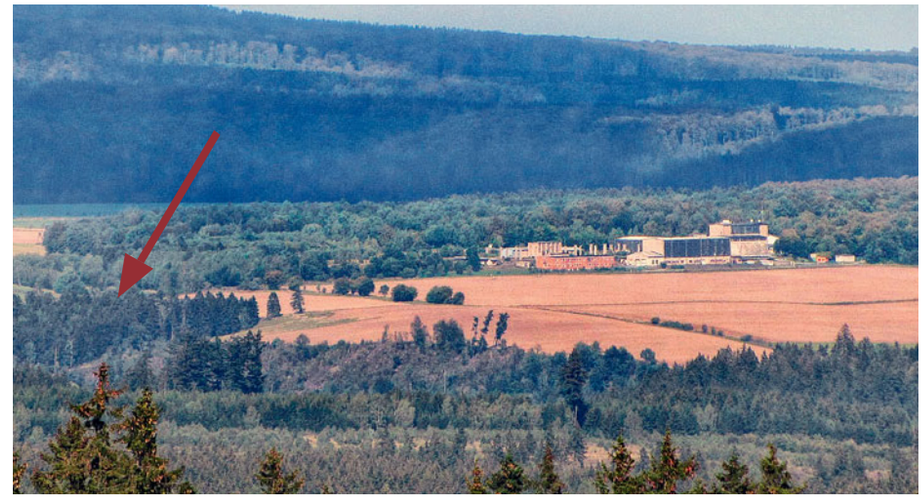


Abb. 46: Nicht zu verheimlichen: die Anlagen des Herzogschachts auf der kahlen Anhöhe zwischen Straßberg und Siptenfelde. Zwar weitab von jeglichem Ort, aber vom 10 km entfernten Josephskreuz auf dem Auerberg aus gut zu sehen. Die Flusssäurefabrik hingegen befand sich gut versteckt in dem dreieckigen Wald am linken Bildrand (Pfeil).
Abb. 47 (links): Der 1896 eröffnete, 38 m hohe Stahlgitterturm ersetzte eine von Schinkel entworfene Holzkonstruktion, die den Unbilden der Witterung nur kurzzeitig standgehalten hatte. Fotos: OOK (2)

(430-m-Sohle) wurde als Unterwerksbau betrieben und war mit der 10. über einen Blindschacht verbunden. Eine Akkulok vom Typ Metallist beförderte Hunte mit 0,33 m^3 auf 500-mm-Spur. Zu einem geplanten Umbau der Förderbahn auf 600-mm-Spur und dem Einsatz entsprechend größerer Hunte kam es nicht mehr.
Die Grube hatte eine tägliche Förderkapazität von 320 t bei dreischichtigem Betrieb mit 55 Mitarbeitern (plus 15 bei der Verladung). Der Rohspat wurde durch Setzwäsche und Flotation aufbereitet. Pro Tag konnten so 80 t Flussspatkonzentrat mit einem CaF_2-Gehalt von 90 % ausgestoßen werden; das entspricht einer Jahresförderung von 23.000 t.

Bedienung des Anschlusses

Die „Vorschriften für die Bedienung der Anschlussgleise“ der GHE liegen uns in den Ausgaben von 1925, 1936, 1938, 1943 und 1961 vor. Der Anschluss Herzogschacht wird erstmals in der Ausgabe von 1936, Auflage von 1940 erwähnt. Die Bedienungsvorschriften des Anschlusses umfassen drei Seiten und sind so kompliziert geschrieben, dass wir auf eine Wiedergabe verzichten.
Die Bedienung erfolgte entweder mit in Richtung Güntersberge fahrenden Güterzügen oder durch spezielle Sperrfahrten von Lindenberg aus. Im ersteren Falle wurden die Wagen für den Anschluss vorne im Zug eingestellt. Nach Durchfahrung der Anschlussstelle Fluor wurde vor dem Grenzzeichen der Weiche an der Selkebrücke angehalten, die nicht für den Schacht bestimmten Wagen abgekuppelt und festgebremst (lt. Vorschrift durch Anziehen von mind. 9 % der Handbremsen!). Sodann zog die Bedienungsfahrt (heute würden wir Übergabefahrt sagen) über die Weiche vor und dann schob die Lok die Leerwagen hinauf zum Schacht.

Wohin mit den beladenen Wagen?

Nun war es ja die Regel, dass oben am Füllbunker des Schachtes beladene Wagen auf die Abfuhr Richtung Gernrode warteten. Die mussten natürlich mit hinuntergenommen werden. Und jetzt? Wohin mit ihnen? Die beladenen Wagen in Richtung Güntersberge mitzunehmen schied aus, also wurden sie an den im Hauptgleis stehenden Restzug angekuppelt und der ganze Zug bis Fluor zurückgedrückt. Dort wurden die Spatwagen in Gleis 2 abgestellt, festgebremst und per Gleissperren eingeschlossen. Sodann konnte der Restzug Richtung Güntersberge weiterfahren.
Bei der Anschlussbedienung per Sperrfahrt war die Sache entschieden einfacher. Man fuhr nur mit den für den Schacht bestimmten Leerwagen in Lindenberg los, bis über die Weiche an der Selkebrücke und drückte die Fuhre dann den Berg hoch bis zum Schacht. In der Gegenrichtung das Ganze umgekehrt. Als dann nach dem Kriege hinter der Selkebrücke der Prellbock stand, gab es dazu sowieso keine Alternative.
Ob bei besonders hohem Leerwagenaufkommen, die die Lastgrenze für die 40 ‰ überschritten hätten, Wagen im Abstellgleis von Fluor zwischengeparkt wurden, ist wahrscheinlich, aber es gibt keine Bildbelege.

Abb. 48: Fotografieren im Werk war streng verboten. Die beiden Kollegen sehen aber nicht so aus, als würden sie den mutigen Gesetzesbrecher verpfeifen. Der Ladebunker des Herzogschachts bestand gänzlich aus Holz. Foto: Günter Meyer, Slg Steimecke
Abb. 49 (unten): Ebenfalls verboten war das Mitfahren im Güterzug. Der Bremser zwei Wagen weiter vorn auf der Fahrt vom Herzogschacht hinunter ins Selketal hat vermutlich beide Augen zugedrückt. Foto: Peter Schröder

Geheime Reichssache Rütgerswerke

Wenig bekannt ist, dass es auch einmal einen Gleisanschluss zu der Flusssäurefabrik der Rütgerswerke gab (Abb. 51), der vom Abstellgleis der Ladestelle Fluor abging.
An die Rütgerswerke kann oder will sich heute im Selketal kaum jemand erinnern. In der großen Harzbahnbibel von Röper und Zieglgänsberger, die penibel jede Betriebsstelle und jeden Anschluss der Selketalbahn mit Plan verzeichnet, fehlen sie. Warum? Hat ja jemand Njet gesagt? Gibt man „Rütgerswerke“ bei Google ein und sucht fleißig durch die zahllosen Links, kommt man auf einen reichsumspannenden Konzern, der 1849 als Bahnschwellenimprägnierbetrieb in Essen angefangen hatte und der unter anderem Fluoritverarbeitung in Schlesien und eben auch im Selketal betrieb.
Ob das Flusssäurewerk beim km 22,9 der GHE im Krieg zerstört oder nach dem Krieg geschleift wurde, ist nicht mehr feststellbar. Jedenfalls wurde es gründlich „entfernt“, sowohl aus der Landschaft wie auch aus der Landkarte und der Erinnung der Einheimischen. Wer genau an der in Abb. 46 durch den roten Pfeil bezeichneten Stelle sucht, wird jedoch durchaus noch einige Gebäudereste finden.

Die Legende lebt

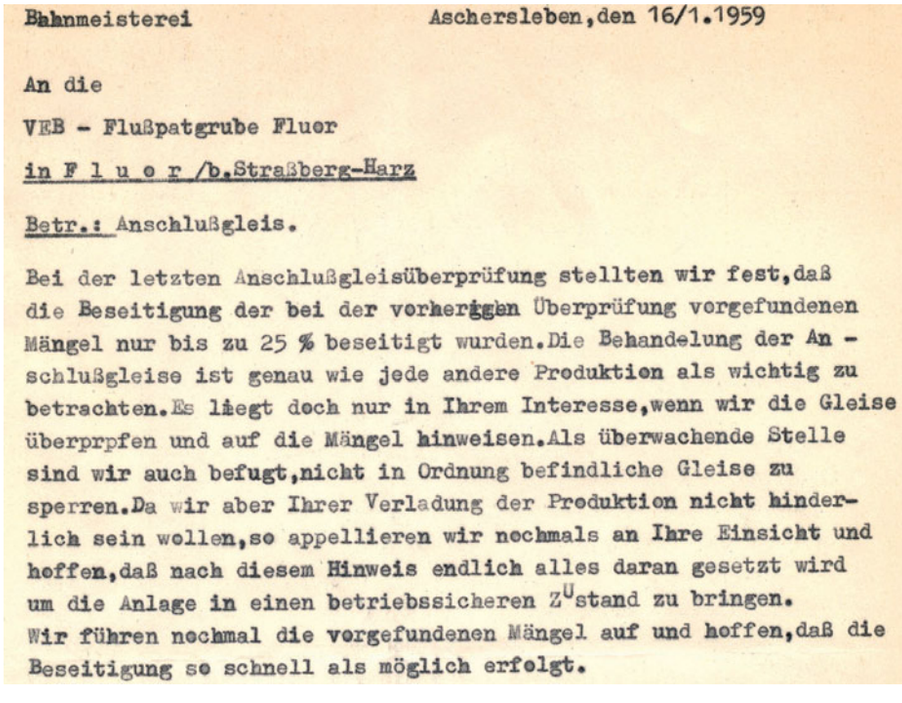
Es gibt aber einen „lebenden“ Beweis für die Existenz der Flusssäurefabrik: Bevor die HSB den aufgebockten regelspurigen Kesselwagen als Löschwasserreserve einsetzten, hatte diese Funktion ein kleiner zweiachsiger, lange Jahre rot gestrichener Kesselwagen inne, der als der ehemalige GHE-Kesselwagen 502 dokumentiert ist. Gerhard Zieglgänsberger schreibt im Bildtext zu seinem Foto 8.15 des Wagens: „GHE 502, ein ehemaliger Privatkesselwagen der Fluorwerke

Abb. 50: Es hat wohl niemand Bilder von den Anlagen und Gebäuden der Rütgerswerke gemacht, höchstens aus Versehen, wie hier Helmut Böhme Ende der 1960er-Jahre, als er eigentlich den vom Herzogschacht zurückkommenden Zug fotografieren wollte. Der Pfeil links stellt ungefähr die Lage des Anschlussgleises dar, dessen Trasse dann von der Aufschüttung der Trasse zum Herzogschacht überbaut wurde.

Abb. 51: Über die Flusssäurefabrik der Rütgerswerke (Anhaltisch-Schlesische Fluorwerke) ist der Mantel des Geheimnisses und Verschweigens gebreitet. Sie wird in den Harzbahnpublikationen nicht erwähnt, ist aber in alten bahnamtlichen Plänen dokumentiert. Dort endete ursprünglich die Roßbahn, deren Ende später an den Anschluss Fluor verlegt wurde. Fotos gibt es keine, nur einige wenige Fundamentreste sind östlich der Trasse der ehemaligen Anschlussbahn zu finden.

Abb. 52: Letzter lebender Zeuge der Flusssäurefabrikation im Selketal: der ehemalige GHE-Kesselwagen 502, in dem das gefährliche Produkt der Rütgerswerke im Selketal nach Gernrode transportiert wurde. Heute ist er von der IG-HSB restauriert, wieder schwarz und läuft in Traditionsgüterzügen mit. Foto: Slg Peter Schröder

Abb. 53: Nach der Stilllegung des Anschlusses zum Herzogschacht entleert ein Krass-Kipper seine Flussspatladung auf die Ladestraße in Straßberg, während gerade ein Güterzug mit Leerwagen zum Verladen des Spats eintrifft. Aber was macht der SSm mit dem Gestellaufbau für Fässerladung hier? Ist er übers Ziel hinausgeschossen? Ja, denn der Anschluss konnte – wie im Abschnitt über die Rinkemühle erwähnt – nur von in Richtung Alexisbad fahrenden Zügen bedient werden. Foto: Slg Steimecke



Bahnmeisterei Aschersleben, den 16/1.1959

An die
VEB - Flußpatgrube Fluor
in F l u o r /b.Straßberg-Harz

Betr.: Anschlußgleis.

Bei der letzten Anschlußgleisüberprüfung stellten wir fest, daß die Beseitigung der bei der vorherigen Überprüfung vorgefundenen Mängel nur bis zu 25 % beseitigt wurden. Die Behandelung der An - schlußgleise ist genau wie jede andere Produktion als wichtig zu betrachten. Es liegt doch nur in Ihrem Interesse, wenn wir die Gleise überprpfen und auf die Mängel hinweisen. Als überwachende Stelle sind wir auch befugt, nicht in Ordnung befindliche Gleise zu sperren. Da wir aber Ihrer Verladung der Produktion nicht hinderlich sein wollen, so appellieren wir nochmals an Ihre Einsicht und hoffen, daß nach diesem Hinweis endlich alles daran gesetzt wird um die Anlage in einen betriebssicheren Zustand zu bringen.
Wir führen nochmal die vorgefundenen Mängel auf und hoffen, daß die Beseitigung so schnell als möglich erfolgt.

Abb. 54: Immer wieder musste die Bahnmeisterei Mängel an den Gleisanlagen im Anschluss Herzogschacht beanstanden – und immer wieder wurden sie nicht beseitigt. Dafür war halt weder Arbeitskraft noch Geld vorhanden. So war die Stilllegung der heruntergewirtschafteten Anlagen nur noch eine Frage der Zeit. Abb.: Slg Steimecke

(Flussäurefabrik), hier als Bahndienstwagen des BM Wernigerode/Westerntor im Jahre 1983.“ Dass und wo es eine solche Fabrik im Selketal gegeben hat, steht allerdings nirgendwo im sonst so vollständigen Röper/Zieglgänsberger.
Leider ließ sich nicht eruieren, wie die Flusssäure in Gernrode umgeladen wurde und zu welchen Abnehmern sie letzten Endes ging. Fest steht aber auch, dass nach dem Krieg im Selketal keine Flusssäure mehr produziert worden ist und der Kesselwagen daher, wie erwähnt, anderer Verwendung zugeführt werden konnte.

Erneuern oder stilllegen?

Eigenartigerweise wurde die Anschlussbahn von der Selkebrücke bis zum Schacht trotz weitergehender Produktion 1974 aufgegeben. Eine Erklärung dafür wäre der desolate Gleiszustand der Strecke vom Bahnhof Straßberg bis zur Selkebrücke. Wie das Bild Abb. 35 zeigt, waren dort nur noch 5 km/h zugelassen. Noch schlechter sah es wohl mit den Gleisanlagen im Anschluss selber aus, deren Unterhaltung nicht der Bahn, sondern dem Grubenbetrieb, also den VEB Flußspatgrube Fluor oblag. Wiederholte Überprüfungen der Gleisanlage durch die Bahnmeisterei Aschersleben (s. Abb. 54) führten immer wieder zu einer langen Mängelliste. Doch nichts geschah. Es wurde halt auf Verschleiß gefahren.
Irgendwann wird man vor der Alternative gestanden haben, Strecke und Anschluss entweder vollständig zu sanieren oder eben stillzulegen. Da damals niemand ahnen konnte, dass die Strecke zehn Jahre später im Zusammenhang mit dem Lückenschluss bis Stiege totalsaniert werden würde, entschloss man sich 1974 zur Aufgabe der Gleisanlagen westlich von Straßberg.
Der Flussspat wurde nun per LKW (Krass Kipper) bis nach Straßberg

gebracht und dort in die Waggons der Selketalbahn umgeladen. Anstatt jedoch eine Sturzbühne zu bauen, schüttete man den Spat einfach auf die Ladestraße, von wo er dann umständlich mittels Greifbagger wieder aufgenommen werden musste. 20 Kilometer weiter das Gleiche noch einmal.

Und sonst:

Die wichtigen „Kunden“ und Verfrachter der Selketalbahn sind genannt, aber es gab natürlich auch weniger wichtige, die – zumindest zu DR-Zeiten – nicht mehr von Bedeutung waren. Das sind insbesondere die beiden Steinbruchanschüsse Paur und Georgi an der Strecke Stiege–Eisfelder Talmühle. Deren Produkte wurden in der Hauptsache über Eisfelder Talmühle Richtung Nordhausen abgefahren, sodass auf der GHE keine nennenswerten Tonnenkilometer zusammenkamen.
Beim Wiederaufbau dieser Strecke Anfang der 1980er-Jahre wurde auch das Ladegleis am ehemaligen Steinbruch Paur wiederhergestellt, allein schon, um den Schotter für die wiederaufgebaute Strecke von dort abfahren zu können.
Das war nun aber inzwischen ein VEB geworden, von Paur sprach niemand mehr, jetzt hieß der Steinbruch nach seiner geografischen Lage Unterberg.

Abb. 55: Wie jede Eisenbahn musste auch die Selketalbahn sich selber versorgen: mit Betriebsstoffen. Warum der Waggon mit Lokkohle nun in Gleis 3 in Alexisbad beim Betrieb nicht störte, können wir niemanden mehr fragen. Foto: Heindorf

Abb. 56: Der ehemalige Steinbruchanschluss Paur unweit von Eisfelder Talmühle erhielt nach dem Wiederaufbau der Verbindungsstrecke sein Ladegleis wieder und fungiert bis zum heutigen Tage als Anschluss Unterberg und liefert den gesamten Schotter für die Harzer Schmalspurbahnen. Außerdem wird Schotter an die DB verkauft und in aufgebockten Fd-Wagen über Nordhausen abgefahren. Die besonders hohe Zahl von gedeckten Wagen in dieser vorwendischen Aufnahme von Klaus Kieper (Slg. Steimecke) muss leider unaufgeklärt bleiben.

Ein liebenswerter Anachronismus

Nun, wie wir wissen, hat zwar die Selketalbahn als Ganzes die Wende überlebt, der anachronistische Güterverkehr natürlich nicht. Der war selbst in der vor Modernität nicht gerade strotzenden DDR ein Relikt, das mühsam am Leben gehalten wurde, solange das ohne allzu großen Aufwand ging.
In dem Moment, wo Ökonomie wichtiger war als Systemtreue, brach das Ganze zusammen wie ein Kartenhaus. Selbst der noch ganz junge Kohletransport von Nordhausen nach Silberhütte mit aufgebockten E-Wagen, für den der Lückenschluss letzten Endes geplant und durchgeführt worden war, knickte ebenfalls weg.
Und niemand trauerte dem nach, nicht einmal die Eisenbahnfreunde – aus Ost wie West – die tausendmal lieber Rekopersonenwagen mit Klappfestern und, wennschon Güter-, dann aufgebockte E-Wagen fotografierten als die gammeligen Schmalspurgüterwagen. Das war in der Bildbeschaffungsphase für dieses Kapitel deutlich zu spüren. Unter gefühlt hundert Bildern, die ich sichtete, waren ein oder zwei für mein Thema verwertbare dabei.
Ich selber muss mir vorwerfen, nicht schnell genug geschaltet zu haben. Anstatt unmittelbar nach der Wende zur und mit der Harzquerbahn zu fahren, die mir seit dem ersten Besuch 1974 vertrauter war, hätte ich meine ganze Zeit und Energie auf die Selketalbahn mit ihrem historischen Güterverkehr verwenden sollen.
Trotz dieser allgemeinen Missachtung habe ich, wie der Leser sieht, genügend aussagekräftige Bilder zusammenbekommen, im Gegenteil, ich hatte am Ende so viele brauchbare Bilder, dass ich allenfalls jedes zweite verwenden konnte.
Hinsichtlich der Bildqualität mussten die üblichen Qualitätsansprüche hinsichtlich Schärfe und Farbtreue unter den Tisch fallen. Über vierzig Jahre alte ORWO-Dias sind halt keine 16-Megapixel-Aufnahmen.

Schmalspuriger Güterverkehr auch bei viel Schnee und Frost

Damit ist nun viel, aber sicher nicht alles über den schmalspurigen Güterverkehr im Selketal gesagt, möglicherweise lenkt dieser Bericht die Aufmerksamkeit weiter in diese Richtung und es tauchen weitere interessante Aufnahmen auf, die Aspekte beleuchten und Details herausschälen, die heute noch nicht

Abb. 57: Im eiskalten Januar 1976 fährt die 99 6001 mit ihrem Zug von Alexisbad in Richtung Harzgerode aus, vorbei an einem einsamen SSm-Wagen mit einer Bretterladung von der Rinkemühle, der da in der Kälte steht und bibbert. Aber warum steht er da? Nach Harzgerode soll er ja offensichtlich nicht, da gibt es auch keine passenden Abnehmer. Vermutlich musste er wegen Lastüberschreitung des nach Gernrode fahrenden Zuges zurückgelassen werden und auf den nächsten Zug über den Ramberg warten. Foto: Michael Franze

belegbar, sprich druckwürdig sind. Lassen wir das schöne Thema mit ein paar Eindrücken ausklingen, die zeigen, was wir uns hätten denken können: dass die Harzer Eisenbahner diesen harten Job auch im Winter zu machen hatten. Schließlich musste immer aus jedem Gramm Kohle der größte Nutzeffekt erwirtschaftet werden, selbst bei viel Schnee und Frost.

Abb. 58: Am 25.1.1976 ist die Jung-Mallet 99 5903 von Alexisbad geradeaus weitergefahren und dampft nun Straßberg entgegen. Gleich hinter der Lok spitzt ein offener Güterwagen hervor.

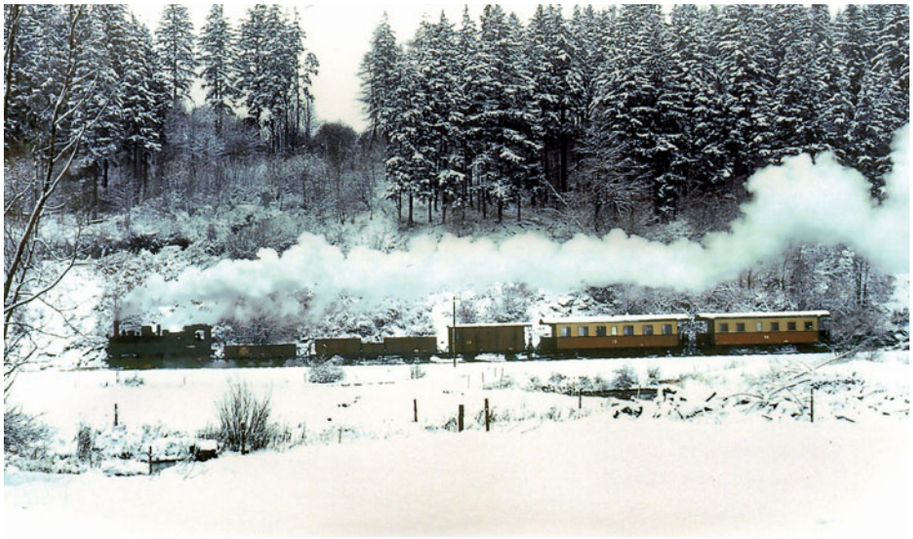


Abb. 59: Da sehen wir den Zug schon etwas näher dem Ziel Straßberg. Nur zwei Leerwagen für Flussspat? Vermutlich konnten wegen der Kälte keine weiteren Wagen entladen werden und warten nun an der Umladung in Gernrode auf Tauwetter.

Fotos: Michael Franze (2)

Abb. 60: Zum Schluss ein ganz besonderes Bild. Das Foto ist echt, der Zug gefaked. Im Frühjahr 2009 bestellte der Dänische Eisenbahn-Klub (DJK) einen eigenen GmP auf der Selketalbahn, mit dem dann nach Wunsch der Besteller unterwegs auch rangiert wurde, ganz wie in alten Tagen. Leider hatten die Dänen ihr Regenwetter nicht zu Hause gelassen.
Foto: Jürgen Steimecke

Kleinbahn-Filme

Urige Bimmelbahn-Romantik – mit Volldampf auf den Brocken

Sie ist inzwischen zur ganz großen Attraktion des Harzes geworden: die romantische, dampfbetriebene Harzquerbahn, die in Wernigerode ihren Ausgangspunkt hat und nach Nordhausen sowie auf den Brockengipfel führt. Unser Film zeigt herrliche Streckenszenen, Rollwagen-Güterzüge und den historischen Rollbockverkehr, den vielfältigen Dampflokpark sowie die spektakuläre Brokkenbahn.

Best.-Nr. 6039 • € 29,95

Weitere Harzer Lokraritäten im Film:

Best.-Nr. 5101
€ 24,95

Best.-Nr. 7001
€ 22,95

Best.-Nr. 6018
€ 22,95

Best.-Nr. 6038
€ 22,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
RioGrande FILM-EXPRESS

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100
bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn

Die Dicken Wismarer

Die schweren Stahlwagen der NWE, die auch Sargdeckelwagen hießen

Eigentlich sind sie das Produkt eines Irrtums: Die Harzquer- und Brockenbahn hatte 1910 neun ABC-Wagen, also mit erster, zweiter und dritter Wagenklasse, von der Waggonfabrik Görlitz bauen lassen. Diese eleganten „D-Zug-Wagen“ mit Seitengängen in der 1. und 2. Klasse sollten die Kapazität des damals schon prestigeträchtigen Brockenverkehrs erhöhen und ihm gleichzeitig eine besondere Note verleihen. Jedoch stellte sich schnell heraus, dass die Wagen mit 22 t für die langen 33-‰-Rampen einfach zu schwer waren. Sie konnten immer nur einzeln in Züge eingestellt werden, nie, wie ursprünglich geplant, als besonderer Zug. So wurden sie schon nach acht Jahren verkauft. Nach Warschau!

Leichter, aber nicht leicht

Als Ersatz orderte man bei der Waggonfabrik Wismar zunächst fünf ebenfalls recht volumige Wagen mit nur noch zwei Wagenklassen (BC4i), die mit einer Länge über Puffer von 14,6 m nur unwesentlich kürzer waren als die nach Polen verkauften Wagen aus Görlitz, mit 14 t aber deutlich leichter. Da die meisten Personenwagen der NWE nur zwischen 11 und 12 t auf die Waage bringen, blieb ihnen dennoch die inoffizielle Bezeichnung „schwere Stahlwagen“. Ein anderer Spitzname, der auf die besondere Dachform zurückgeht, ist „Sargdeckelwagen“, andere Eisenbahnfreunde und auch Eisenbahner sprechen einfach von den „Dicken Wismarern“.

Die fünf BC4i wurden als NWE 11-15 in den Nummernplan eingereiht und nahmen damit die durch den Verkauf der ABC-Wagen freigewordenen Plätze ein. Sie wiesen 16 Plätze in der zweiten und 36 in der dritten Klasse auf und hatten als erste Wagen der NWE Dynamobeleuchtung.

Abb. 1: Die Neubaulok des Personenzuges von Nordhausen nach Wernigerode nimmt am 31. August 1978 in Eisfelder Talmühle Wasser. An ihren volumig gewölbten Dächern erkennen wir die drei gleichmäßig über den Zug verteilten schweren Stahlwagen. Foto: Ernie's Narrow Gauge Archive

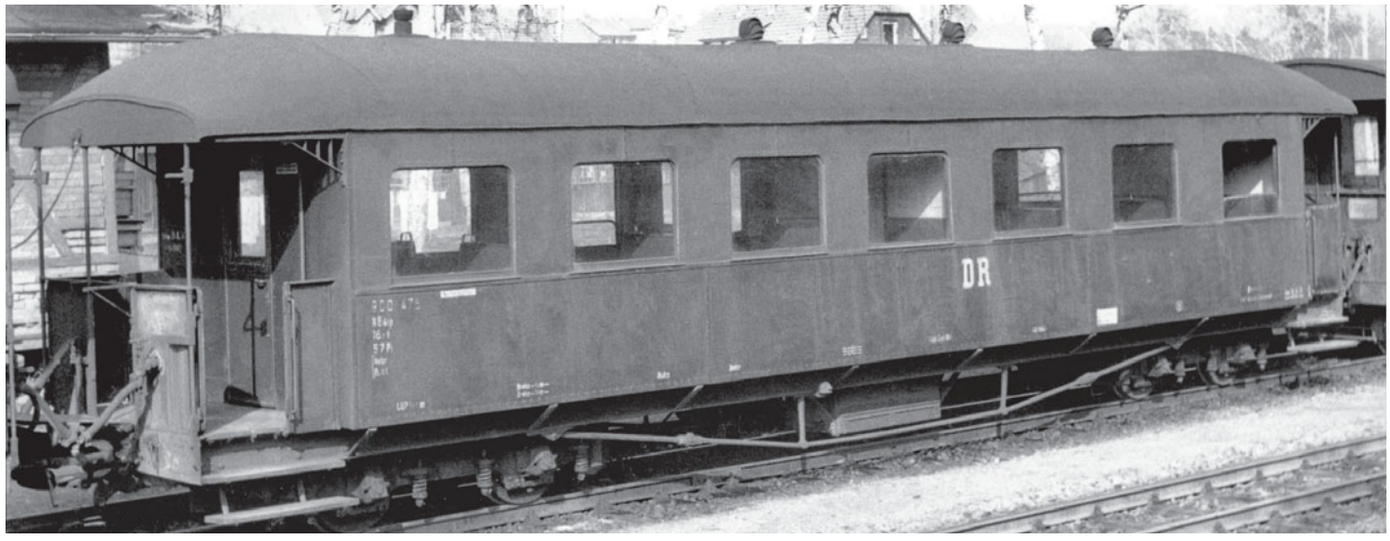


Abb. 2: Als der Autor 1974 seine erste „Einreise" in die DDR anlässlich des 75-jährigen Bestehens der Harzquerbahn erhielt, existierten die alten, schweren Stahlwagen aus der Waggonfabrik Wismar noch in allen sechs Exemplaren, und er konnte sogar mit ihnen reisen. Die Umlackierung in Rot-Creme stand ihnen noch bevor. Foto: OOK

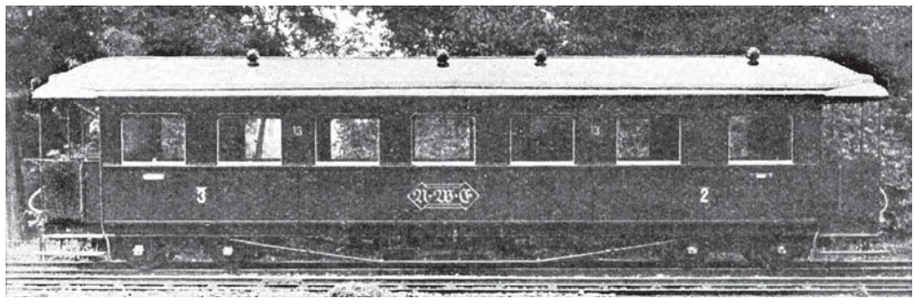


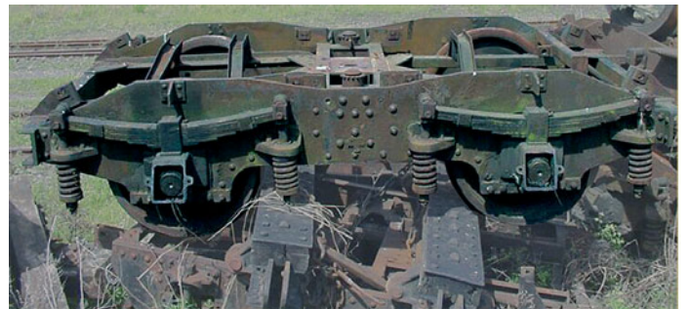
Abb. 3: In der Monatszeitschrift des Harzclubs „Der Harz" Heft 6/1924 gab es einen Beitrag ‚Das 25-jährige Jubiläum der Harzquer- und Brockenbahn', in dem dieses Foto abgedruckt war. Das Bild ist insofern eine Rarität, als es den Wagen mit dem NWE-Logo in der Mitte der Seitenwand zeigt – ein Beweis, dass es dieses Logo, das sonst nur in den Fahrzeugzeichnungen auftaucht, tatsächlich gegeben hat. Repro: Slg Wim Bergkamp

Hoher Aufwand für den Komfort der Reisenden

In Sinne eines hohen Reisekomforts wurden bei der Konstruktion der Drehgestelle die Blattfedern über jedem Achslager zusätzlich schockabsorbierend auf jeweils zwei Schraubenfedern abgestützt.
Um bei den Brockenzügen, speziell bei den durch Dieseltriebwagen beförderten, das Mitführen eines Gepäckwagens einzusparen, wurde 1936 im Wagen 14 das nächst der Wagenmitte gelegene Halbabteil 3. Klasse inkl. Abort zu einem Gepäckabteil mit einer zweiflügeligen Außentür umgebaut. Der Wagen wurde somit quasi zum TA. Ob er auch farblich an die Triebwagen angepasst wurde, ist nicht belegt.

Ende der Zweiklassengesellschaft

Bei der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn (1949) wurden die fünf Wagen in die für Meterspurfahrzeuge vorgesehene 900er-Nummernreihe eingereiht und zwar als 900-471 bis -475, wobei die Endziffern mit den bisherigen übereinstimmend blieben.
Bei der Reichsbahn wurden die Wagen ihrer Zweiklassigkeit be-



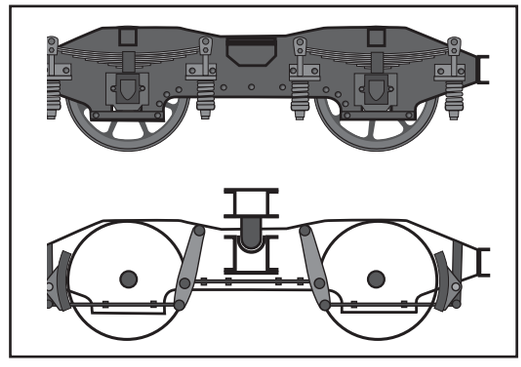
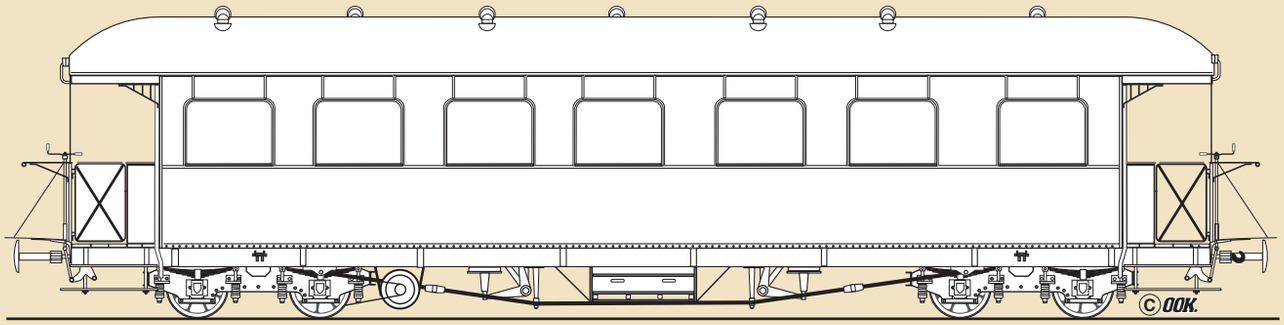
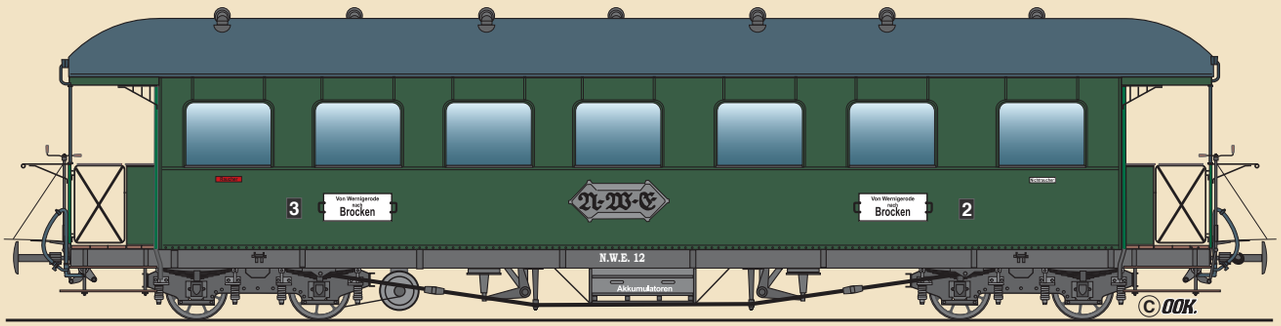


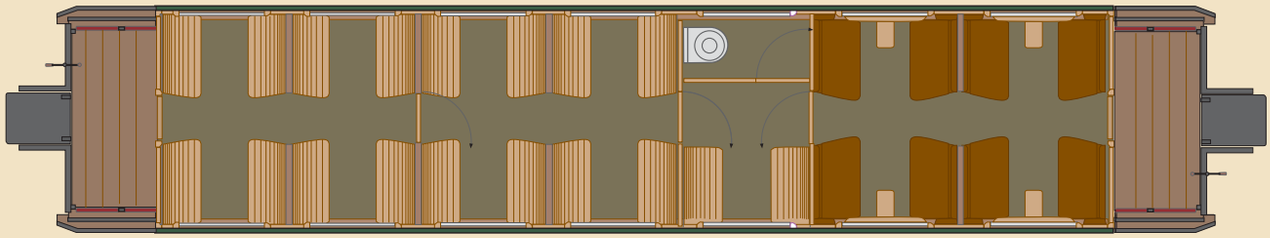
Abb. 4/5: Die Kombination von Blattfedern mit Schraubenfedern sorgte im Zusammenwirken mit der hohen Eigenmasse der Wagen für einen stoßarmen Fahrzeuglauf. Lange Jahre nach dem „Umbau" der Wagen lagen die Drehgestelle noch in Wernigerode an der Umladung auf dem Schrotthaufen. Fotos: Lammert Boermann (2)

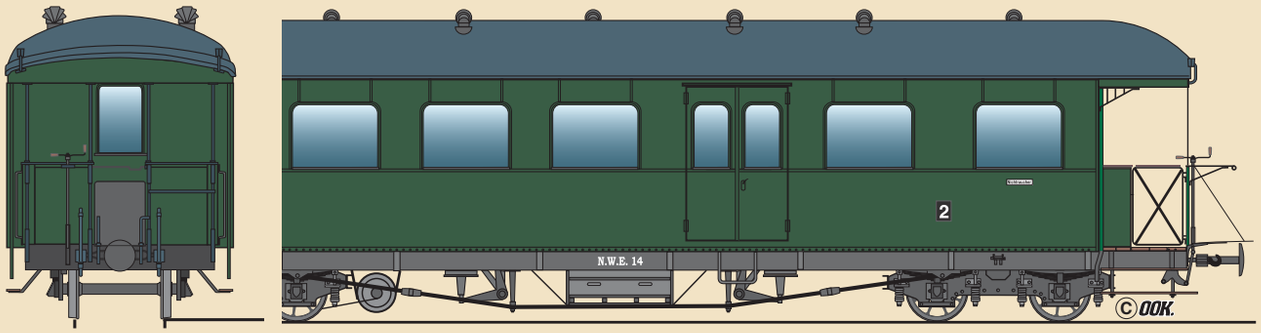


BC4i-Wagen Bauart Wismar (schwere Stahlwagen) der NWE Nr. 11-15 sowie 21

Maßstab 1: 87







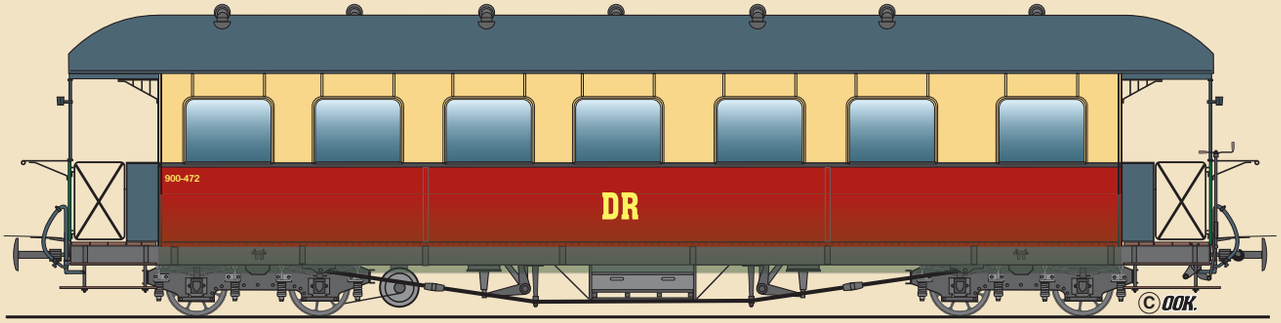


Abb. 6: Die ursprünglich einheitlich grün gestrichenen Wagen wurden im Anschluss an die 75-Jahrfeier der NWE, zu der einzelne Wagen rot-creme umgespritzt worden waren, ebenfalls nach und nach auf diese attraktive Farbgebung umgestellt – wie bei vielen Schmalspurbahnen der DR. Sehr augenfällig der Dynamo, der mit diesem Wagentyp bei der NWE Einzug hielt.

Abb. 7: Ein eher seltener Anblick: gleich zwei Dicke Wismarer zur Reichsbahnzeit in Hasselfelde in einem Zug nach Eisfelder Talmühle. Foto: Michael Franze

Abb. 8: Die DR baute das Gepäckabteil des 900-474 im November 1954 wieder zurück. Die beiden Flügeltüren wurden verschweißt. Nur die beiden schmalen Fenster zeugen noch von der kurzlebigen Idee. Foto: Kieper (Mai 1967), Slg. Steimecke

raubt und nur noch als KB4i geführt. Beim Wagen 900-474, dem ehemaligen NWE 14, wurde das Gepäckabteil wieder ausgebaut, die seitlichen Flügeltüren zugeschweißt. Dabei blieben jedoch die beiden schmalen Fenster, die in den Türflügeln gewesen waren, erhalten, sodass man diesen Wagen auch weiterhin gut unterscheiden konnte. (Abb. 8)

Die Dicken Wismarer waren, wie alle Reisezugwagen der Schmalspurbahnen im Harz, stets dunkelgrün, wobei dieses Grün infolge Sonneneinstrahlung und Patina oft einen oliven Ton angenommen hatte. Ende der 1970er-Jahre wurden sie dann rot-creme umlackiert. Zumindest für die Wagen 900-472, -473 und -474 ist das durch Farbbilder belegt.

Die Mitte der 1980er-Jahre begonnene „Modernisierungswelle“ erreichte 1988 auch die Dicken Wismarer. Mit dem einheitlichen Tonnendach aller Modernisierungswagen und den einheitlichen Fens-

Abb. 9: Die Aufstellung des Wagens 99-471 an dieser Stelle in Wernigerode-Westerntor verheißt nichts Gutes. In Kürze geht es ab nach Perleberg, und dann: adé du formschöner schwerer Stahlwagen. Foto: Klaus Hafenrichter

Abb. 10: Auch wenn schon so ziemlich alles über die schweren Stahlwagen gesagt ist, soll dieses knuffige Bild den Lesern nicht vorenthalten werden. Im schneearmen Dezember 1986 ballert die Jung-Mallet mit nur zwei Wagen, darunter einem Wismarer, bei Sternhaus-Haferfeld über die Hochebene des Rambergs. Foto: Klaus-Henning Damm

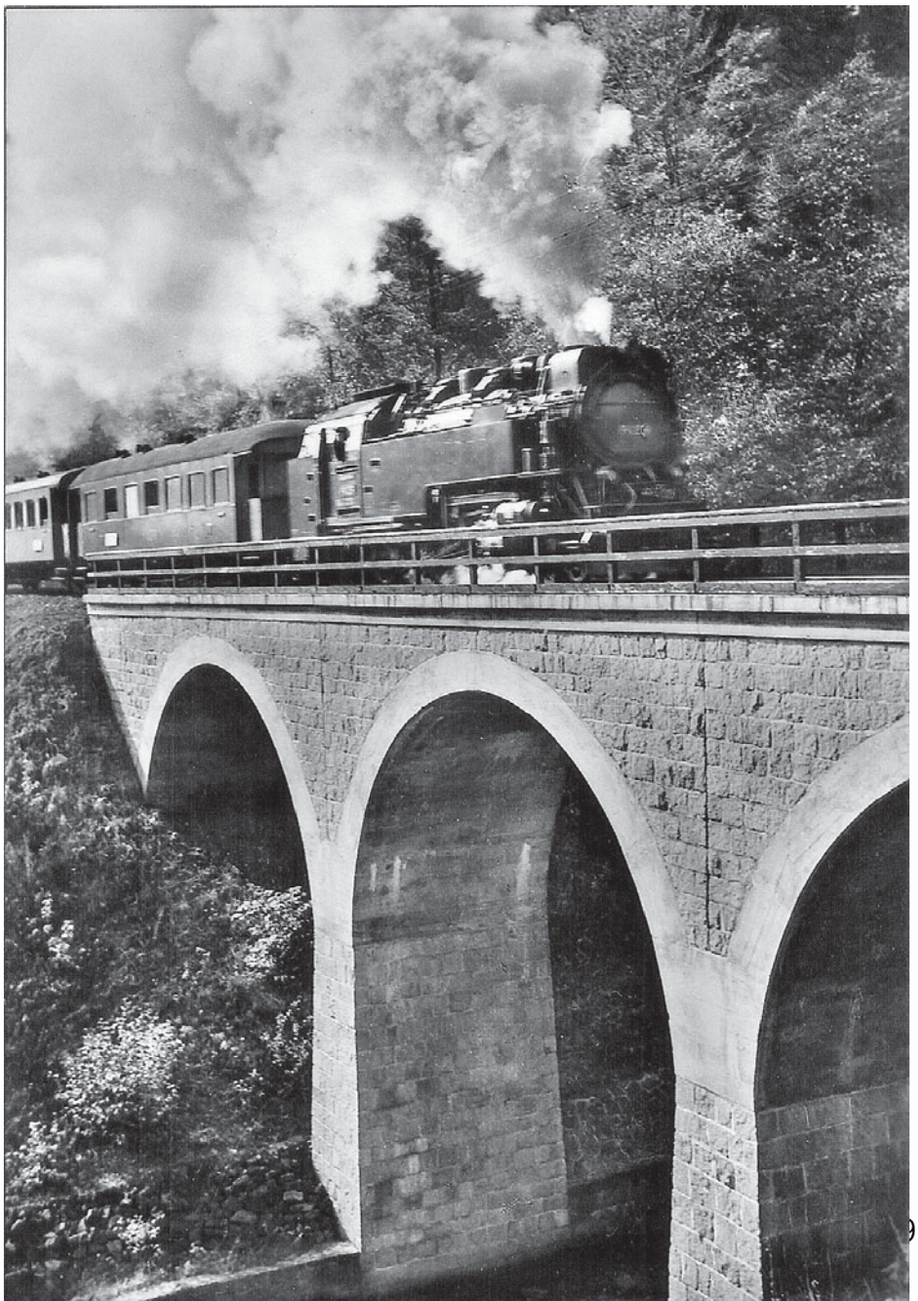


Abb. 11: Das waren noch Zeiten, als man die Fenster der Harzquerbahnwagen noch öffnen konnte wie hier bei dem Dicken Wismarer auf dem Ilfelder Viadukt in einem Zug nach Wernigerode. Heute betrachtet man den Harz durch meist beschlagene, nicht zu öffnende Scheiben. Foto: Slg Steimecke

tern, bei denen man nur das obere Drittel nach innen aufklappen kann, sahen die in Perleberg umgebauten ehemaligen Sargdeckelwagen bald genauso aus wie alle anderen Reisezugwagen, lediglich anhand der Zahl der Fenster (sieben statt sonst sechs) kann man sie noch erkennen. Da die Wagen bei dieser Aktion auch andere Drehgestelle erhielten (die originalen liegen noch in Wernigerode auf dem Schrott), ist eigentlich nur der Rahmen der Wagen verwendet worden. Ach ja, auch die originalen

Abb. 12: Ein relativ langer Zug vom Brocken nach Wernigerode ist in Schierke eingelaufen. Über die Unschärfe dieser Aufnahme ist hinwegzusehen, denn sie ist die einzige vorliegende, die den 474 noch mit nicht zugeschweißten Flügeltüren des Gepäckabteils zeigt. Foto: Slg. Steimecke

Reichsbahnnummern blieben bis auf einen Fall erhalten: Aus dem 900-471 wurde der 900-476.
Obwohl es den Traditionszug schon seit 1974 gab, ist leider niemand auf die Idee gekommen, eine dieser wirklich besonderen Harzquerbahnwagen in der Ursprungsform zu erhalten und in diesen einzureihen. Jetzt ist es zu spät.

Abb. 14: Man muss zugeben, dass die Rot-creme-Farbgebung, selbst in ausgeblichenem Zustand, diesen mächtigen, bulligen Wagen besonders gut steht. Foto: Thomas Zaplinski

Abb. 13: Bilder mit lesbaren Wagenlaufschildern sind selten. Warum die Eisenbahnerin dieses Standardschild Wernigerode–Nordhausen mit ersichtlichem Stolz an den schweren Stahlwagen hängt, ist nicht bekannt. Foto: Slg Dorner, Kreisarchiv Nordhausen

Tabelle der Wagennummern im Wandel der Zeit

NWE		DR	
1922	11	1949	900 471
1922	12	1949	900 472
1922	13	1949	900 473
1922	14	1949	900
1922	15	474*	
1924	21	1949	900 475
		1949	900 476

* von Januar 1936 bis November 1954 mit Gepäckabteil

Abb.15 (links unten): Die Anzahl der Fenster (7) unterscheidet diesen Wagen von den meisten anderern der Perleberger Einheitskästen. Dies und die größere LüP verraten dem Kenner, dass einmal ein schwerer Wismarer Stahlwagen für diese Rekonstruktion massakriert wurde. Die Fenster können, wie bei allen Rekowagen, nicht mehr heruntergelassen werden, lediglich das obere Drittel kann nach innen geklappt werden. Für eine Fahrt zur Arbeit wäre das zu verschmerzen, bei einer Touristikbahn, die nur 30 fährt, würde man die Fenster doch gerne öffnen können. Foto: Kieper, Slg Steimecke

Papier und Schokolade aus Hasserode

Auf der nur vier Kilometer langen Strecke zwischen Wernigerode und Hasserode lagen zahlreiche Industrieanschlüsse, die mit aufgebockten Wagen bedient wurden. Hier verdiente sich hauptsächlich der Heeresfeldbahn-Dreikuppler „Fiffi“ sein mageres Brot.

Die Anlage einer Bahn mit relevantem Güterverkehr in Schmalspur bedeutet stets, dass an der Schnittstelle zwischen Regel- und Schmalspur irgendetwas geschehen muss, das den zunächst unmöglichen Durchfluss von Frachten möglich macht. Im ausgehenden 19. Jahrhundert machte man sich in dieser Hinsicht nicht allzu viele Gedanken. Arbeitskraft für das Umladen war reichlich vorhanden und billig im Vergleich zu den durch die schmale Spur eingesparten Anlagekosten.

Da bekanntlich nichts bleibt wie es ist, änderte sich auch dies, und gar bald begann ein Nachdenken darüber, wie denn der Frachtenübergang an der Spurschnittstelle einfacher, schneller und billiger zu gestalten sei. Die Lösungen sind bekannt: Umspurungen, Rollböcke und/oder Rollwagen. Je kürzer und je gradliniger trassiert, desto eher war eine Strecke ein Umspurungskandidat. Die Harzquerbahn war es nie, konnte es nicht sein. Die Trassierung mit Bögen bis hinunter zu 60 m Halbmesser schloss eine Umspurung von vorneherein aus, während bekanntermaßen sowohl Rollböcke als auch Rollwagen solche Radien leicht händeln.

Weitblick zahlt sich aus

Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft war in dieser Hinsicht vorausschauender als andere Bahnen und hatte das Aufbo-

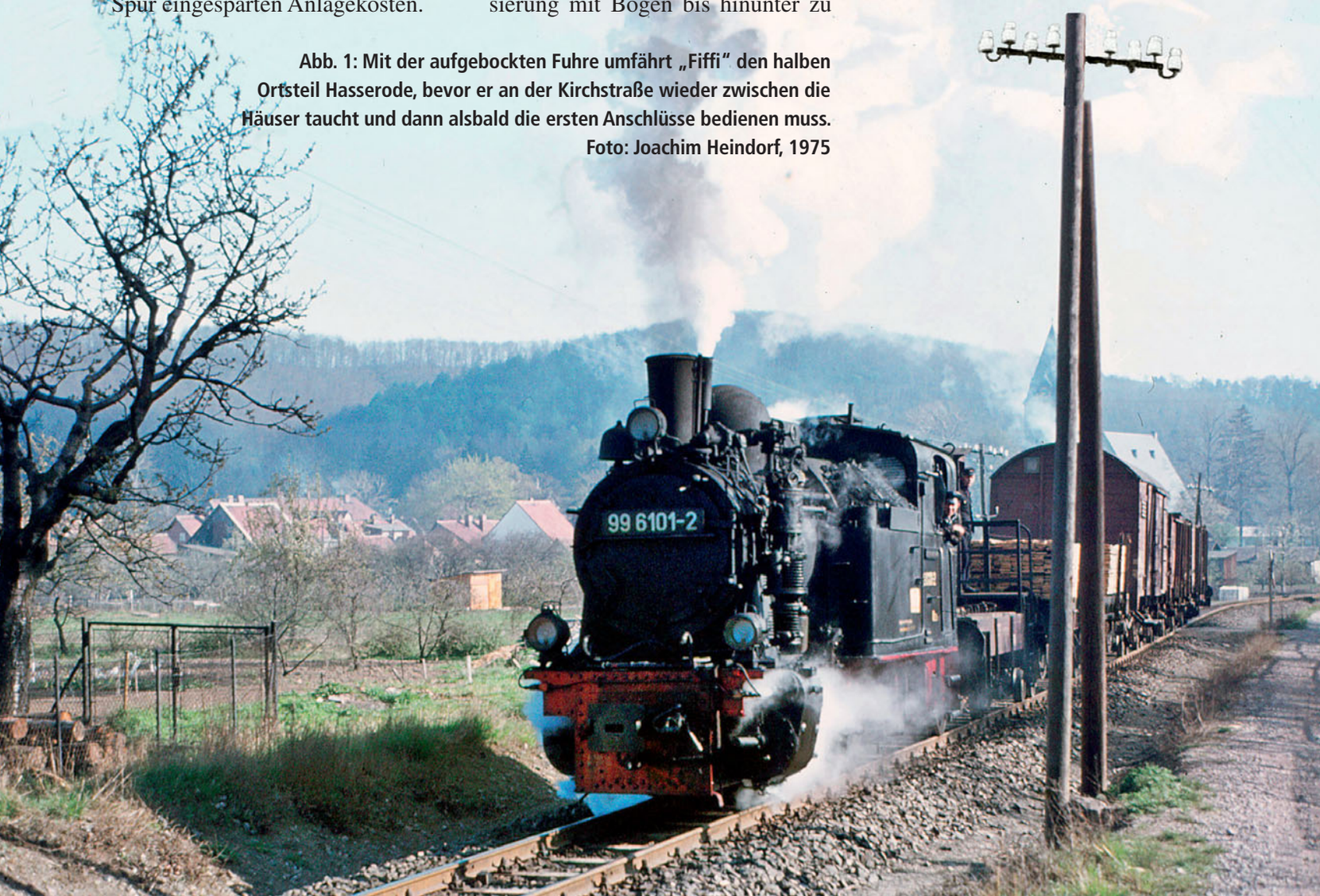
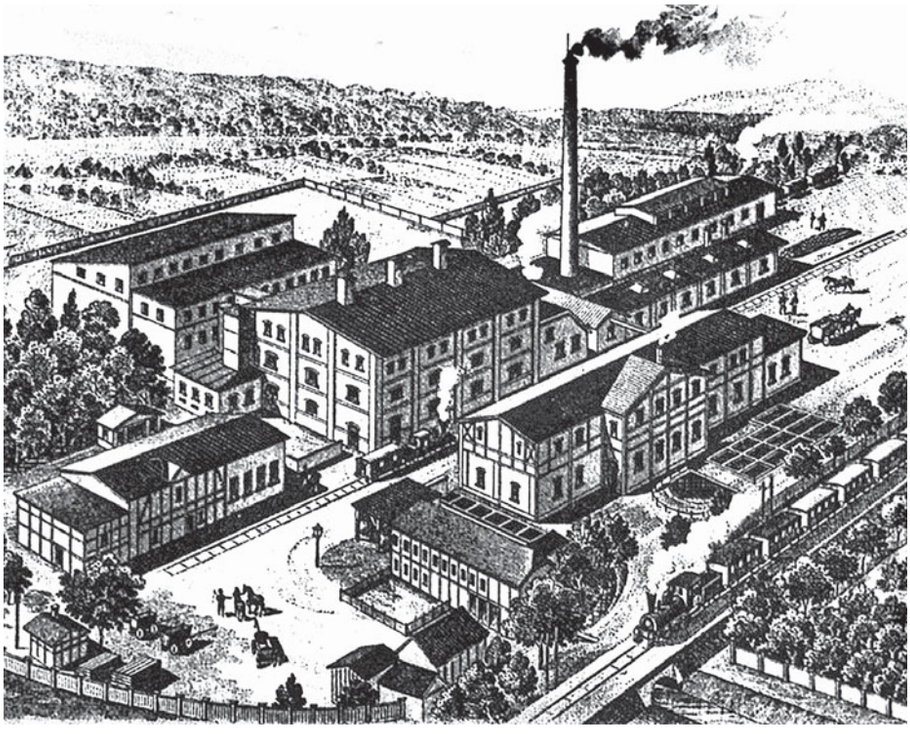


Abb. 1: Mit der aufgebockten Fuhre umfährt „Fiffi“ den halben Ortsteil Hasserode, bevor er an der Kirchstraße wieder zwischen die Häuser taucht und dann alsbald die ersten Anschlüsse bedienen muss. Foto: Joachim Heindorf, 1975



cken von Regelspurfahrzeugen zumindest in den flachen Abschnitten um Wernigerode und Nordhausen von Anfang an eingeplant, weshalb auch bei Aufnahme des Betriebes schon eine Grundausstattung an Rollböcken (sechs Paare) vorhanden

Abb. 2: Die „Königliche Papiermühle" am Brockenweg wurde 1852 von den Gebr. Marschhausen erworben und 40 Jahre später renoviert. Wenn diese Werksansicht auf dem Briefkopf von 1900 nur annähernd stimmt, dann war der Komplex mindest doppelt so groß wie die Papierfabrik weiter oben im Holtemmetal. Die Grafik ist jedenfalls stilisiert – Anschlussgleis und Strecke liefen nicht parallel, sondern in spitzem Winkel zueinander. Abb.: Slg Steimecke

Abb. 3: Fiffi hat seinen Rollbockzug im Bahnhof Westerntor inklusive Schutzwagen vorn und hinten zusammengestellt und wartet jetzt auf Hp 1 in Richtung Hasserode. Der Rangierleiter bzw. Zugführer ist in die Fahrdienstleitung gegangen, um den Schlüssel für die Gleissperre zum Anschluss Papierfabrik zu holen. Foto: Joachim Heindorf

war. Bezüglich weiterer Beschaffungen von Rollböcken und später auch Rollwagen durch die NWE sowie der Versuche zur Ausweitung des Verkehrs mit aufgerollten Fahrzeugen sei auf die ausführliche Darstellung in Bethke/Finke/Schweers: Die Fahrzeuge der Harzer Schmalspurbahnen (Verlag Schweers & Wall) verwiesen.

In diesem Artikel richten wir den Fokus auf den Rollbockverkehr innerhalb des Stadtbereichs von Wernigerode bis Hasserode zu DDR-Zeiten, also unter der Betriebsführung der DR.

Schon 700 Meter hinter der bekannten Westerntorkreuzung zweigte das Anschlussgleis der Papierfabrik Marschhausen ab. Dieses wurde bereits in den 1930er-Jahren stillgelegt und 1965 abgebaut und spielt somit für diese Betrachtungen keine Rolle mehr.

Kartonagen für die DDR-Wirtschaft

Doch schon einen Kilometer weiter lag beim Kilometer 57,6 (ab Nordhausen gezählt) die Abzweigweiche für den Anschluss Papierfabrik, der bis kurz nach der Wende bedient wurde. Offiziell war dies ursprünglich die Papierfabrik Heidenau, Werk Hasserode, zu DDR-Zeiten dann VEB Vereinigte Papierfabriken Ostharz, Werk III Wernigerode.

Die Inbetriebnahme des Anschlusses erfolgte zum 5. Juni 1909 und laut Rundschreiben der NWE-Di-

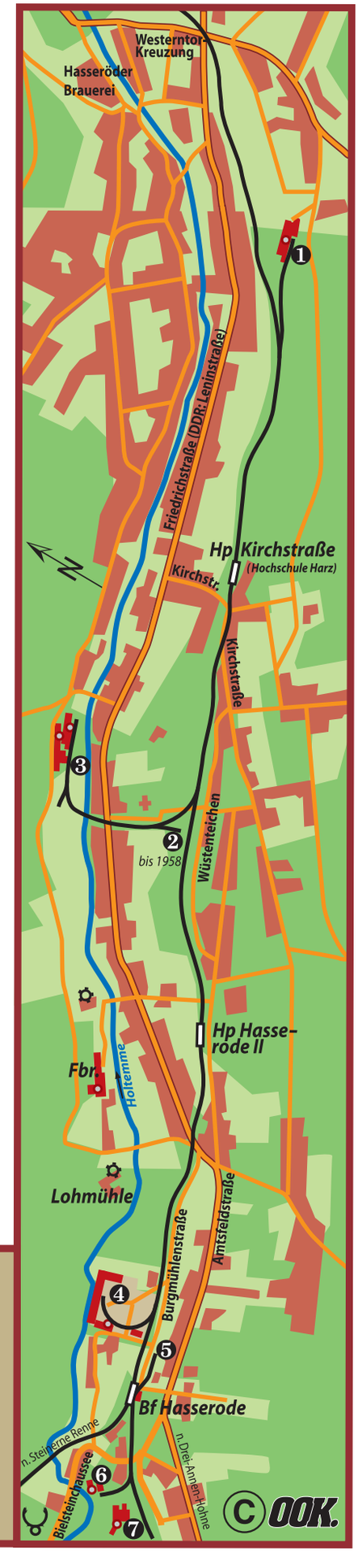


Abb. 4

Wernigerode-Hasserode

ca. 1932

1: 13.500

0 — 500 m — 1000 m

1. Fa. Marschhausen (Papierfabrik)
2. Zementdämmplattenwerk
3. Papierfabrik
4. Schokoladenfabrik Burgmühle
5. Wegener Baustoffe
6. Hasseröder Mühle
7. Kistenfabrik Niewerth

Fabrik mit Schornstein

Abb. 6: Ein weiterer Beleg für die Bedienung des Anschlusses Papierfabrik bei der Rückfahrt von Hasserode. Die Übergabe hat am 30. Januar 1976 die mit Paletten beladenen Wagen von der Fa. Niewerth inklusive hinterem Schutzwagen im Streckengleis stehen gelassen und ist in den Anschluss gefahren, um die zwei G-Wagen abzuholen, mit denen sie sich sogleich wieder vor den Restzug setzen wird. Der flache Gebäudekomplex in der Bildmitte war einst eine Presskohle- und später eine Dämmplattenfabrik, zeitweise mit eigenem Gleisanschluss. Foto: Rejke

Abb. 5 (oben): Fiffi kommt im Oktober 1989 mit einigen G-Wagen von der Papierfabrik zurück und wird im Hauptgleis sogleich den dort stehengelassenen zweiten Schutzwagen wieder aufnehmen.
Foto: Steffen Fischer, Slg Steimecke

rektion konnten *„die Züge gezogen und geschoben werden“*. Weiters wurde verfügt: *„Ein Aufenthalt eines Rangierzuges während der Zeit, wo die Anschlussweiche im Hauptgleis durch sonstige Betriebszüge passiert wird, also eine Kreuzung im Anschlussgleis mit einem anderen Zuge, wird untersagt.“* Das bedeutet nach heutiger Lesart ein Verbot des Einschlusses von Sperrfahrten. Die Frage, ob das kurze

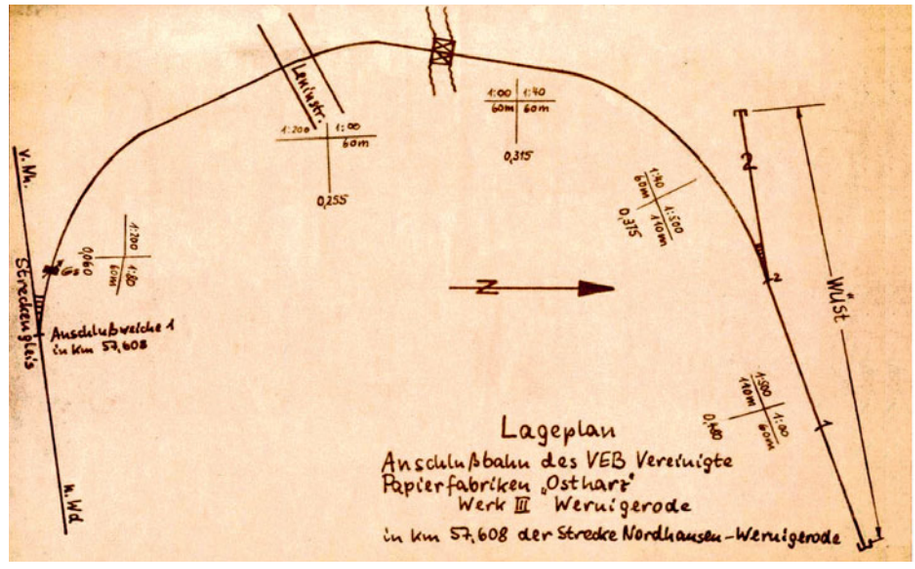
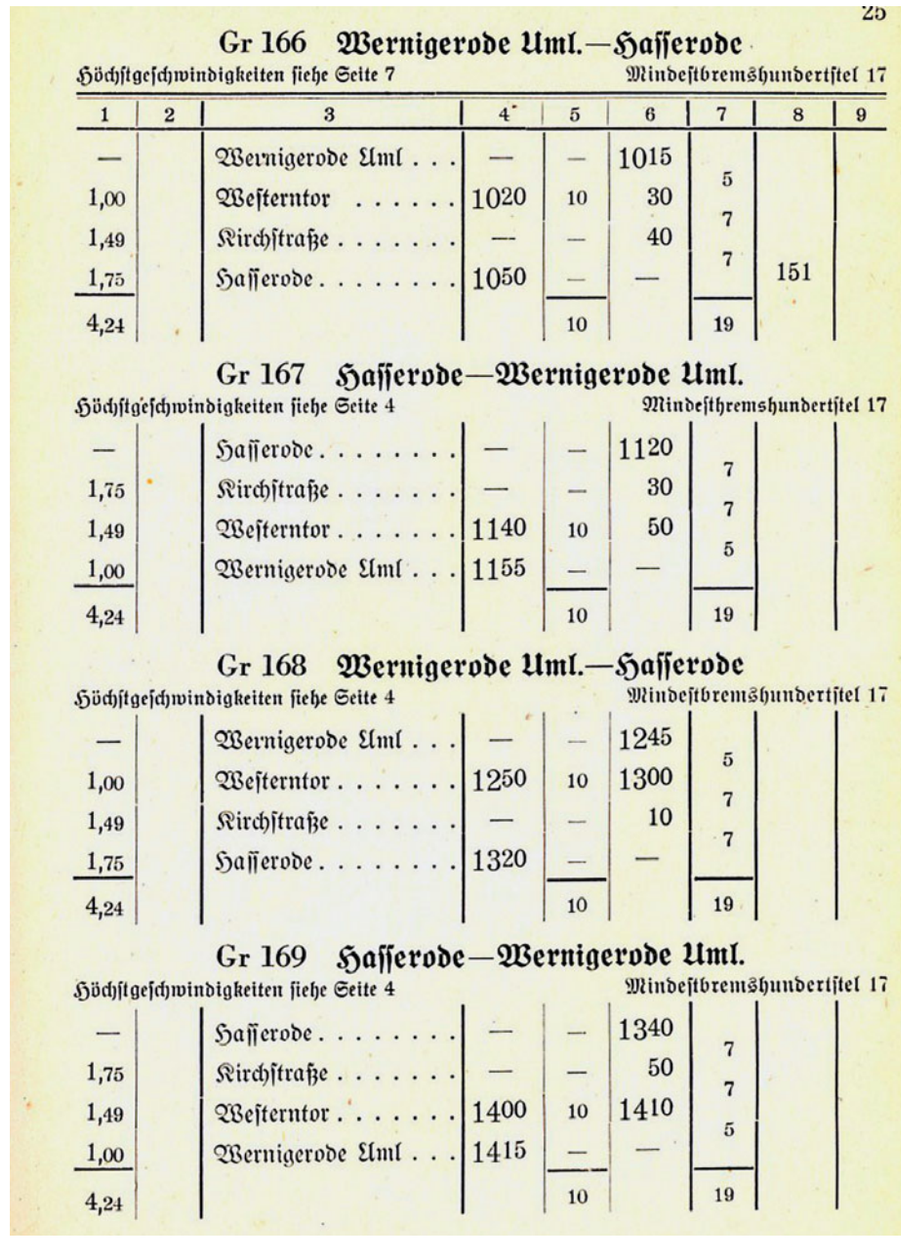


Abb. 7: Bahnamtlicher Lageplan des Anschlusses Papierfabrik von 1972, als das Werk noch dem Volke gehörte. Interessant sind die Details wie Radien (r_{min} = 60 m), Neigungen, Gleis- und Weichennummern. Abb.: Slg Steimecke (2)



25

Gr 166 Wernigerode Uml.—Hasserode

Höchstgeschwindigkeiten siehe Seite 7 — Mindestbremshundertstel 17

1	2	3	4*	5	6	7	8	9
—		Wernigerode Uml . . .	—	—	1015	5		
1,00		Westerntor	1020	10	30	7		
1,49		Kirchstraße	—	—	40	7		
1,75		Hasserode	1050	—	—		151	
4,24				10		19		

Gr 167 Hasserode—Wernigerode Uml.

Höchstgeschwindigkeiten siehe Seite 4 — Mindestbremshundertstel 17

—		Hasserode	—	—	1120	7		
1,75		Kirchstraße	—	—	30	7		
1,49		Westerntor	1140	10	50	5		
1,00		Wernigerode Uml . . .	1155	—	—			
4,24				10		19		

Gr 168 Wernigerode Uml.—Hasserode

Höchstgeschwindigkeiten siehe Seite 4 — Mindestbremshundertstel 17

—		Wernigerode Uml . . .	—	—	1245	5		
1,00		Westerntor	1250	10	1300	7		
1,49		Kirchstraße	—	—	10	7		
1,75		Hasserode	1320	—	—			
4,24				10		19		

Gr 169 Hasserode—Wernigerode Uml.

Höchstgeschwindigkeiten siehe Seite 4 — Mindestbremshundertstel 17

—		Hasserode	—	—	1340	7		
1,75		Kirchstraße	—	—	50	7		
1,49		Westerntor	1400	10	1410	5		
1,00		Wernigerode Uml . . .	1415	—	—			
4,24				10		19		

Stumpfgleis von Anfang an vorhanden war, wird durch folgenden Satz im erwähnten Rundschreiben beantwortet: *„Die nach der Fabrik anzubringenden Wagen werden in das westliche Stummelgleis abgesetzt, und die abzuholenden Wagen werden auf dem Fabrikhofgleise abgeholt, sodass die Zufahrten stets mit der Lokomotive vorn ausgeführt werden können. Sollte in Einzelfällen eine andere Zuführung erforderlich werden, so können die Züge, unter Beachtung der bestehenden Vorschriften auch geschoben werden."*

Abb. 8: Eine beispielhafte Buchfahrplanseite für die Übergabezüge von 1949: fünf Übergabepaare zwischen 6 Uhr morgens und 23 Uhr.

Abb. 9: Eine ganz besondere Schranke sperrte in der einen Stellung den Zugang zum Betriebsgelände, in der anderen den Bürgersteig der Leninstraße (zumindest von der Seite Wernigerode her), wenn Übergabefahrten diese vielbefahrene Straße kreuzen sollten. Foto: Ralph Steffmann

Abb.10 (rechts): So sieht die Stelle heute aus. Vom Gleisanschluss ist nichts mehr zu sehen. Der dicke Baum ist weg, die Schranke auch, nur das markante Haus mit der Dachziegel-verkleideten Westwand steht unverändert da an einem nachwendisch erneuerten Gehweg an der Straße, die nun wieder (wie einst) Friedrichstraße heißt. Foto: OOK

Die Einhaltung dieser Vorschrift setzte voraus, dass die Wagen innerhalb des Fabrikgeländes ohne Zutun der Eisenbahn bewegt werden konnten. Das wurde durch zwei Seilwinden ermöglicht, die hinter den beiden Prellböcken aufgestellt waren. Diverse Umlenkrollen ermöglichten Wagenbewegungen auch „um die Ecke“, zum Beispiel in das Kohlengleis des Heizhauses, das vom Ende des Gleises 1 über eine Wa-

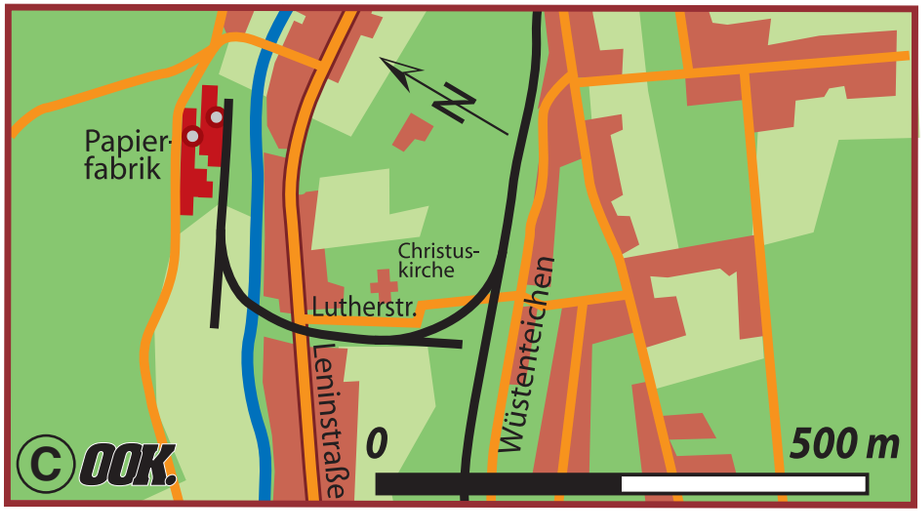


Abb. 11: Vergrößerter Ausschnitt aus der Übersichtskarte Abb. 4. Die Positionen der Abb. 6 (Weiche im Streckengleis) und Abb. 9 (BÜ Leninstraße) sind leicht zu orten.

Abb. 12: Ein letzter Blick auf die Stelle, wo der Anschluss Papierfabrik an der Straße Wüstenteichen von der Harzquerbahnstrecke abzweigt. Fiffi hat soeben die von der Papierfabrik abgeholten Wagen (s. Abb. 5) gegen die im Hauptgleis abgestellte Rangierabteilung mit den Wagen von der Fa. Niewerth gedrückt und ist nun nach erfolgter Bremsprobe abfahrbereit Richtung Westerntor. Foto: Ralph Steffmann (2)

gendrehscheibe erreicht werden konnte. Als diese eines schönen Tages kaputtging, verzichtete man auf die Reparatur und stellte die Kohlenanlieferung auf LKW um. So schnell kann das gehen.

Presskohle und Dämmplatten

Im spitzen Winkel zwischen dem Streckengleis und dem Anschluss Papierfabrik befand sich ein niedriger Gebäudekomplex, der in Abb. 6 zwischen der Rangierabteilung und den im Hauptgleis abgestellten Wagen zu sehen ist. Hier wurde eine Zeit lang Braunkohlengrus zu kleinen für den Hausbrand nutzbaren Presslingen verarbeitet (Fa. Dettmer), später war es eine Dämmplattenfabrik.
In unserem Zusammenhang interessant ist, dass dieses kleine Werk die Anlage eines Stichgleises aus dem langen Anschlussgleis zur Papierfabrik heraus wert war. Die Karte Abb. 11 gibt Auskunft über dessen Lage. Von wann bis wann dieses zusätzliche Anschlussgleis existierte

Abb. 13: An manchen Tagen kann die Übergabe nach erfolgter Zustellung in Hasserode leer, also nur mit den beiden Schutzwagen, zurückkehren.

und bedient wurde, darüber gehen die Meinungen der alten Harzquerbahner auseinander. Unterlagen im Stadtarchiv geben einen Rückbau im Jahre 1958 an. Sicher ist, dass zur Zeit der Dämmplattenproduktion Zement in (regelspurigen) Zementbehälterwagen antransportiert und die Fertigprodukte in offenen und geschlossenen Wagen abgefahren wurden. Einen Fotobeleg gibt es leider nicht.

Hasseröder Paletten und Schokolade, aber kein Bier

Die bekannte Hasseröder Brauerei lag früher tatsächlich in Hasserode, aber weitab vom Schienenstrang und hat nie etwas über die Harzquerbahn bezogen oder versandt, allenfalls Stückgut.
Wenn der Fiffi also mit seinen beiden Schutzwagen und ein paar aufgebockten Regelspurwagen über

die Papierfabrik hinaus weiter nach Westen zog, dann gab es erst beim Bahnhof Hasserode, knapp dreieinhalb Kilometer von Westerntor entfernt, wieder etwas zu rangieren. Außer der öffentlichen Ladestraße existierten dort immerhin fünf verschiedene Anschließer, wenn auch nicht alle zur gleichen Zeit.

Abb. 14: Das eigentliche Empfangsgebäude von Hasserode ist der zweigeschossige Mittelbau, der Anbau vorn mit dem großen Stationsschild war ein Verkaufsraum der Schokoladenfabrik Karnatzki, der später zur Gaststätte umgebaut wurde. Foto: Slg Haßelmann

Ein Bahnhof mit wandernden Gleislagen

Doch zunächst werfen wir einen Blick auf den Bahnhof Hasserode, der heute infolge der Eingemeindung Wernigerode-Hasserode heißt.
Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Hasserode steht zwar heute immer noch dort, wo es beim Bau der NWE hingestellt worden ist. Nur fahren und halten hier keine Züge mehr wie auf der schönen alten Ansichtskarte unten auf dieser Seite zu sehen. Die unmittelbar am Gebäude liegenden Gleise sind heute verrostet und teilweise zugewachsen. Und in einen Zug nach Wernigerode Hbf steigt heute auch niemand mehr ein, sondern fährt stattdessen mit dem Stadtbus. Nach Ende des Ersten Weltkrieges machte sich die NWE daran, durch allerlei Streckenbegradigungen die beklagenswert niedrige Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und den Betriebsablauf glatter zu gestalten. Ein Dorn im Auge der Direktion war unter anderem der scharfe Bogen in der Ausfahrt von Hasserode in Richtung Steinerne Renne. Durch Verschwenken der gesamten Gleisanlage um 18° würde dieser Bogen praktisch entfallen. Die Idee wurde umgesetzt, allerdings beließ man die alten Gleise als Zufahrt zu den Gleisanschließern und baute

Abb. 15: Das waren noch Zeiten, als noch kein Stadtbus vom Hasseröder Floßplatz nach Wernigerode Zentrum fuhr und alles, was in die „große Stadt" wollte, sich auf dem Bahnhof der Schmalspurbahn ein Stelldichein gab. AK: Slg Haßelmann

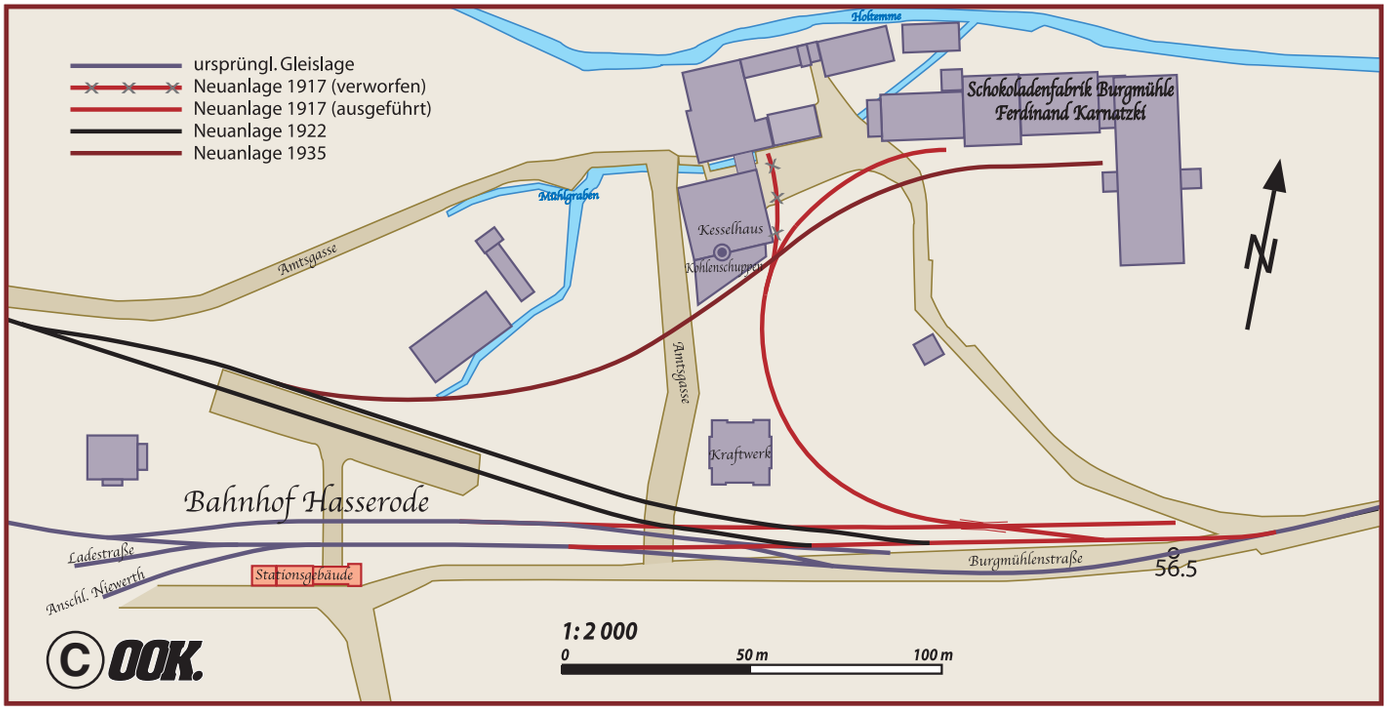


Abb. 16: Synoptische Darstellung der diversen Zustände und Lage der Gleise im Bahnhof Hasserode und im Anschluss Schokoladenfabrik. Es scheint, dass der Kohlenschuppen zur Anlage des neuen Anschlussgleises von Westen her seiner südöstlichen Ecke beraubt wurde. Die ursprüngliche Gleislage in der Burgmühlenstraße ist verschwunden, die im Westteil des Bahnhofes liegt heute noch.

eine neue zweigleisige Anlage mit Bahnsteigen. Aus dem Plan Abb. 16 ist dies gut ersichtlich.

Kurvenreich zur Schokolade

Das 1917 gebaute Anschlussgleis zur Schokoladenfabrik Burgmühle mit seiner komplizierten Ausfädelung und DKW als Schutzweiche war von Anfang an irgendwie unbefriedigend, zumal das Gleis bis zum letzten Zentimeter im Bogen lag. Auch hier sann die Direktion auf Abhilfe, die jedoch nicht beim Umbau der Station zum Tragen kam, sondern erst 1935 in Form eines völlig neuen leicht geschwungen S-förmig verlaufenden Anschlussgleises aus dem zweiten Gleis der neuen Gleisanlage heraus, das am Ende ein Stück gradlinig parallel zur Gebäudefront der Schokoladenfabrik verlief. Heute fragt man sich: Warum nicht gleich so? Vermutlich lag es am Kohlenschuppen des Kesselhauses, der der Gleisführung von Westen her im Wege stand. Bei der Neutrassierung musste er teilweise zurückgebaut werden. In dieser neu-

Abb. 17: Am Kraftwerk der Schokoladenfabrik vorbei rangiert Fiffi mit Wagen für den Anschluss Niewerth. Foto: Slg Steimecke

Abb. 18: Die 1916 gegründete Schokoladenfabrik Karnatzki erhielt 1917 ihr Anschlussgleis, wurde 1928 von der Karstadt AG übernommen und hieß fortan Burgmühlen Schokoladenfabrik und ab 1935 Argenta AG. Unter diesem Namen wird sie heute noch benannt, obwohl sie 1946 VEB Süßwaren wurde. Die Wende überlebte diese Fabrik, wie viele kleinere Betriebe in der DDR, nicht lange. 2002 war Schluss.

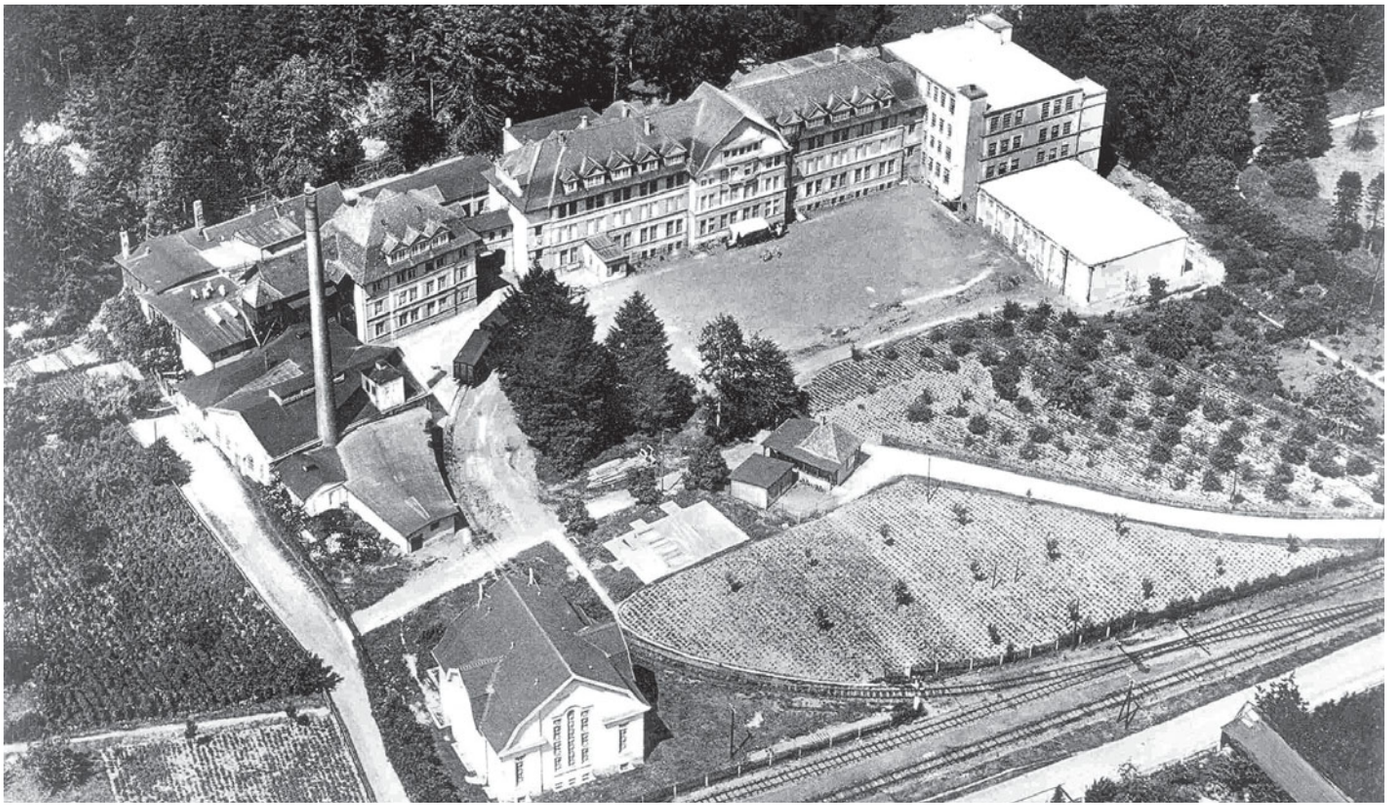


Abb. 19: Dieses vor 1935 aufgenommene Luftbild zeigt die ursprüngliche Lage des Anschlussgleises sowie rechts unten die doppelte Kreuzungsweiche als Schutzweiche. Auf dem bis zum Ende im Bogen liegenden Gleis war ein händisches Bewegen der zugestellten Waggons mittels Knippstangen o.ä. kaum möglich. Slg Steimecke

en Lage blieb das Anschlussgleis bis zur Betriebseinstellung 2002.
Das Rangieren im Bahnhof Hasserode wurde durch diese Umdrehung des Anschlusses allerdings ein wenig komplizierter. Konnten bis dahin alle Anschlüsse (mit Ausnahme von Wegener) mit der Lok am Talende der Rangierabteilung bedient werden, so war das nun bei der Schokoladenfabrik anders.
Eine aus Westerntor ankommende Übergabe rangierte also zunächst, solange die Lok noch am bergseitigen Ende war, den Anschluss Schokoladenfabrik, dann erst setzte die Lok um ans Talende, bevor in Richtung Ladestraße und Sägewerk rangiert wurde.

Abb. 20: Vier Jahre vor der Wende hat Fiffi einen der Ord-Wagen auf Gl 2 in Hasserode stehen lassen und fährt mit dem anderen Ord in den Anschluss Argenta hinein.
Foto: Joachim Heindorf

Abb. 21: In dem Kesselwagen, den die 99 7222 in den Argenta-Anschluss schiebt, war Fett oder Dieselöl für das werkseigene Kraftwerk.
Foto (1990): Slg Steimecke

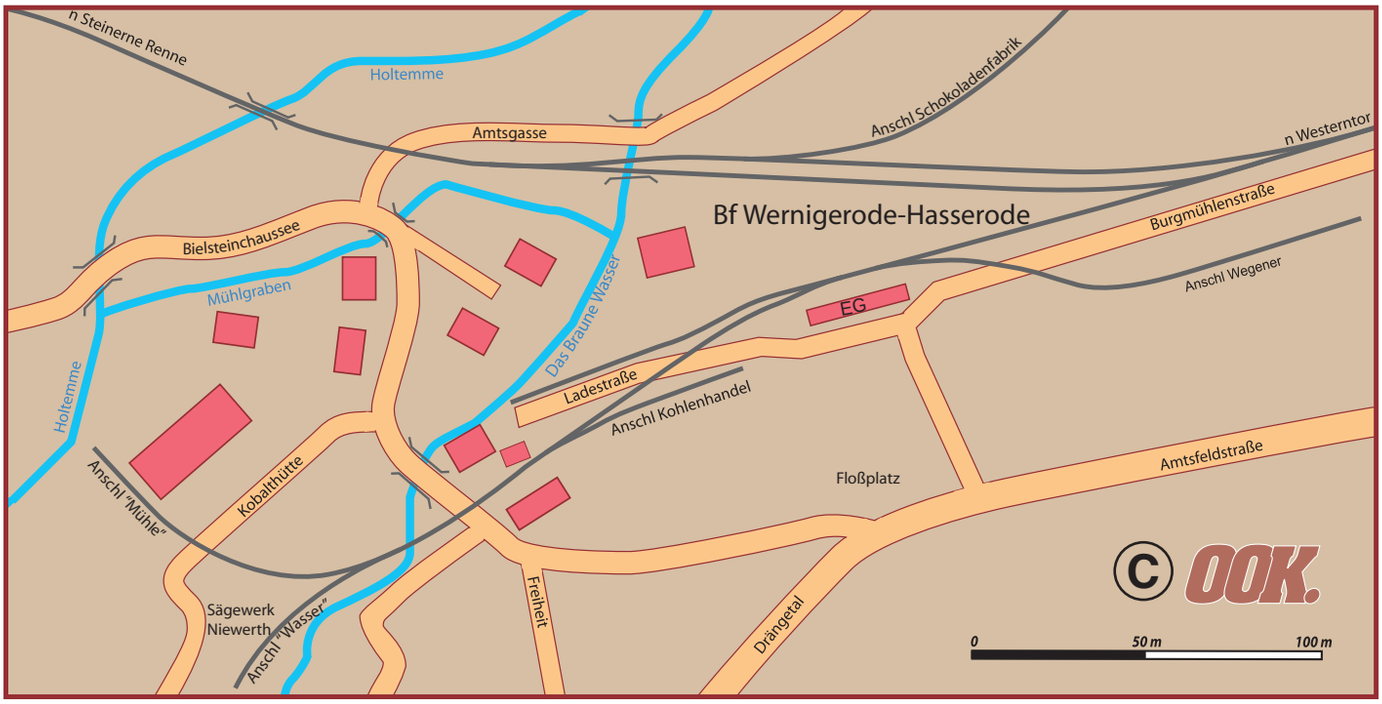


Abb. 22: Überblick über alle Anschlussgleise, die jemals vom Bf Hasserode ausgingen, immerhin fünf Stück neben dem Freiladegleis. Ein rangierfreudiger Modellbahner bräuchte nur diesen Bahnhof nachzustellen plus ein „OFF", also einen Fiddle-Yard, der den Bahnhof Wernigerode-Westerntor und die Strecke bis dorthin darstellt, und hätte alle Hände voll zu tun.

Abb. 23 (unten): Im Wendejahr 1989 ist die Palettenfabrikation in Hasselrode noch in vollem Gange. Hier ist die Neubaulok in das von den Harzquerbahnern „Wasser" genannte Gleis des Sägewerkes Niewerth (s. Karte oben) eingefahren, um mehrere mit Paletten beladene aufgebockte Wagen abzuziehen. Dieses komplizierte Prozedere hat aber leider keine Zukunft. Das nach rechts abbiegende Gleis (Anschluss Mühle) ist mit einer selbstgebauten Gleissperre gesichert. Foto (1989): Engel

Abb. 24 (rechts): Ein Bild des Anschlusses „Mühle" zur Zeit, als er noch bedient wurde, war leider nicht aufzutreiben. Hier der heutige Zustand der Gebäude. Die eigentliche Mühlenfunktion muss lange zurückliegen; in den letzten Betriebsjahren wurde hier Zement ent- und Dämmplatten (sog. Sauerkrautplatten) und Paletten verladen. Das Ladegleis verlief direkt vor den beiden Gebäuden (rote Linie) unter der kleinen klappbaren Brücke zur Toreinfahrt hindurch. Der rote Pfeil markiert die Laderampe.
Foto: Heidrun Wolf

Wasser und Mühle

H.C. J. Niewerth kaufte 1864 das Gelände des ehemaligen Blaufarbenwerkes und betrieb darauf zunächst eine Holzschleiferei, seit 1866 dann eine Sägemühle. Wie dem Lageplan Abb. 22 zu entnehmen, spaltete sich der Anschluss Niewerth in zwei Gleise. Das nach links biegende (Spitzname „Wasser", weil es parallel zum Bach „Das Braune Wasser" verlief) ging unter der Brücke des Überladekrans hindurch, hier wurde Schnittholz entladen und fertige Paletten aufgeladen. Das nach rechts führende Gleis (Spitzname „Mühle") bog in einem sehr scharfen Radius nach Norden um bis zu dem alten in Abb. 24 gezeigten Mühlenkomplex. Der Bogen war so eng, dass die vollständige Länge der Kupplungen zwischen den aufgebockten Wagen nicht reichte und sogenannte Langkupplungen eingehängt werden mussten.

Bretter ins Sägewerk

Ja, kaum zu glauben, aber es kamen laufend Wagenladungen mit Schnittholz an, die bei der Fa. Niewerth, die ja eigentlich ein Sägewerk war, abgeladen wurden. Daraus wurden dann im großen Stil Paletten hergestellt, die wiederum mit aufgebockten

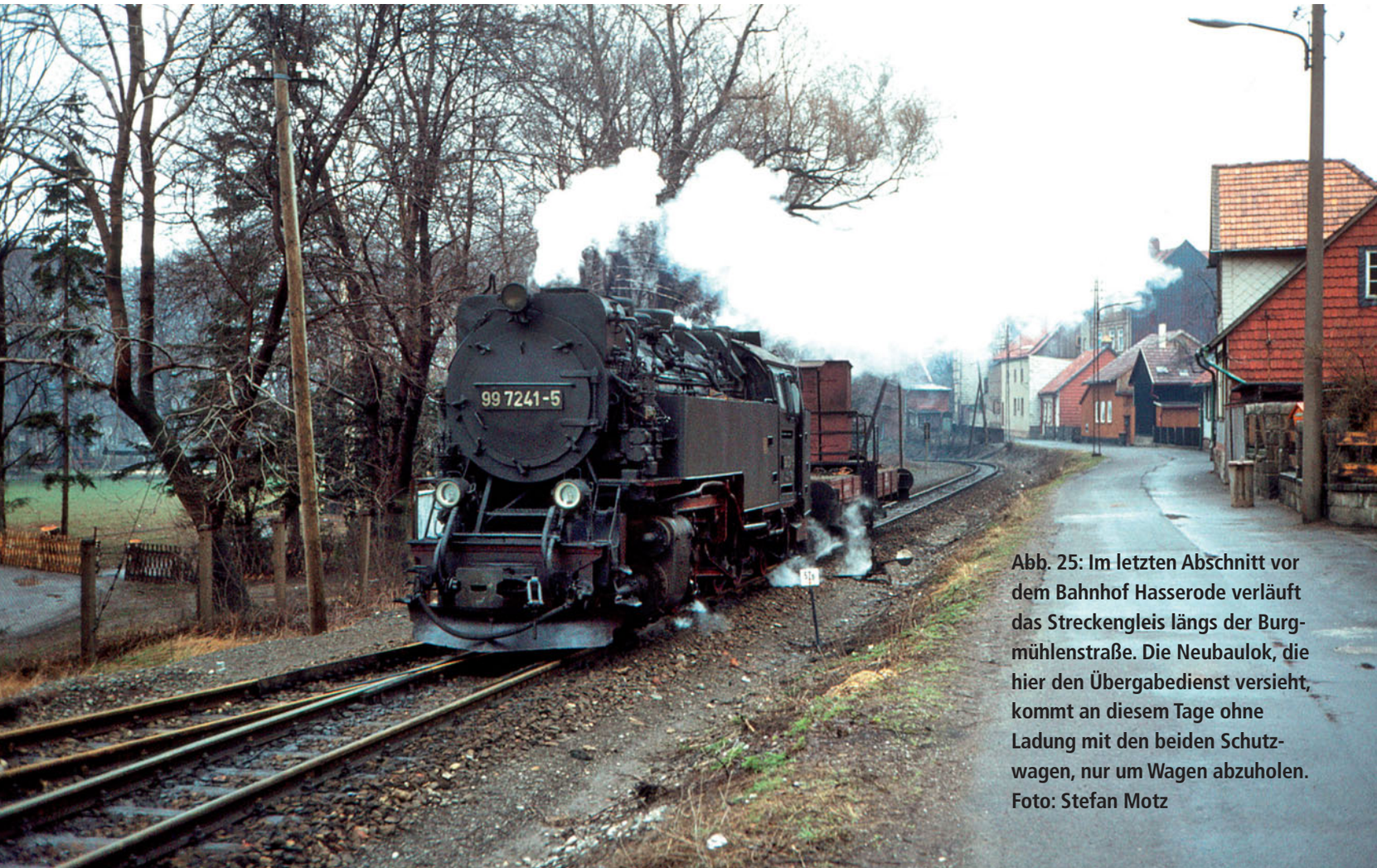


Abb. 25: Im letzten Abschnitt vor dem Bahnhof Hasserode verläuft das Streckengleis längs der Burgmühlenstraße. Die Neubaulok, die hier den Übergabedienst versieht, kommt an diesem Tage ohne Ladung mit den beiden Schutzwagen, nur um Wagen abzuholen.
Foto: Stefan Motz

Abb. 26: Dieses schöne Winterbild lässt ahnen, dass eisige Zeiten für den Hasseröder Rollbockverkehr heraufzogen. Da half es auch nichts, sich warm anzuziehen, das Ende nahte unerbittlich. Foto: Rejke

Abb. 27: Schluss, aus, vorbei. So sieht heute das Tor zum Anschluss Schokoladenfabrik aus. Die Schienen liegen noch immer unterm Gras, aber kein Rad wird hier je wieder rollen.
Foto: Slg Reiner Burggräfe

Abb. 28 (links) und 29: Still und verlassen liegt die ehemalige Bahnsteigseite des Empfangsgebäudes von Hasserode. Die alte Hebelbank des ehemaligen Stellwerks kann man durch die Fensterscheiben immer noch im Vorbau des EG bewundern. Überflüssig ist sie schon lange. Fotos: OOK (3)

Abb. 30: Auf dem ehemaligen Ladestraßengleis des Bahnhofs Hasserode stehen noch diverse schmalspurige Güterwagen und Drehgestelle, die offenbar niemand mehr will, dabei hätten sie durchaus historischen Wert.

Wagen abgefahren wurden, um überall in der DDR verteilt zu werden. So war das halt im Plan vorgesehen. Woher das Schnittholz kam? Das kann man heute nur vermuten, vielleicht von der Rinkemühle an der Selketalbahn? Eher unwahrscheinlich, aber nichts war unmöglich im Sozialismus.

(W)ende gut, alles gut?

Innerhalb des abgeschotteten sozialistischen Wirtschaftssystems galten andere Gradmesser für die Rentabilität von Betrieben als im Westen. Das bekamen die meisten Betriebe an der Hasseröder Strecke mit der Wende deutlich zu spüren. Sie kollabierten recht schnell und der Rollbockverkehr zwischen Wernigerode und Hasserode wurden ebenso schnell überflüssig.
Darüber Krokodilstränen zu vergießen ist müßig. Seien wir lieber dankbar, dass auf der Strecke durch Hasserode heute, ein Vierteljahrhundert nach der Wende, immer noch schmalspurige Züge fahren, und das mit Dampf! Rollbockzüge gibt es anderswo auf Museumsbahnen zu sehen. Das ist besser als nichts. Viel besser.

Diener zweier Herren

Je eine „Doppelhaushälfte“ für NWE und GHE im EG Eisfelder Talmühle

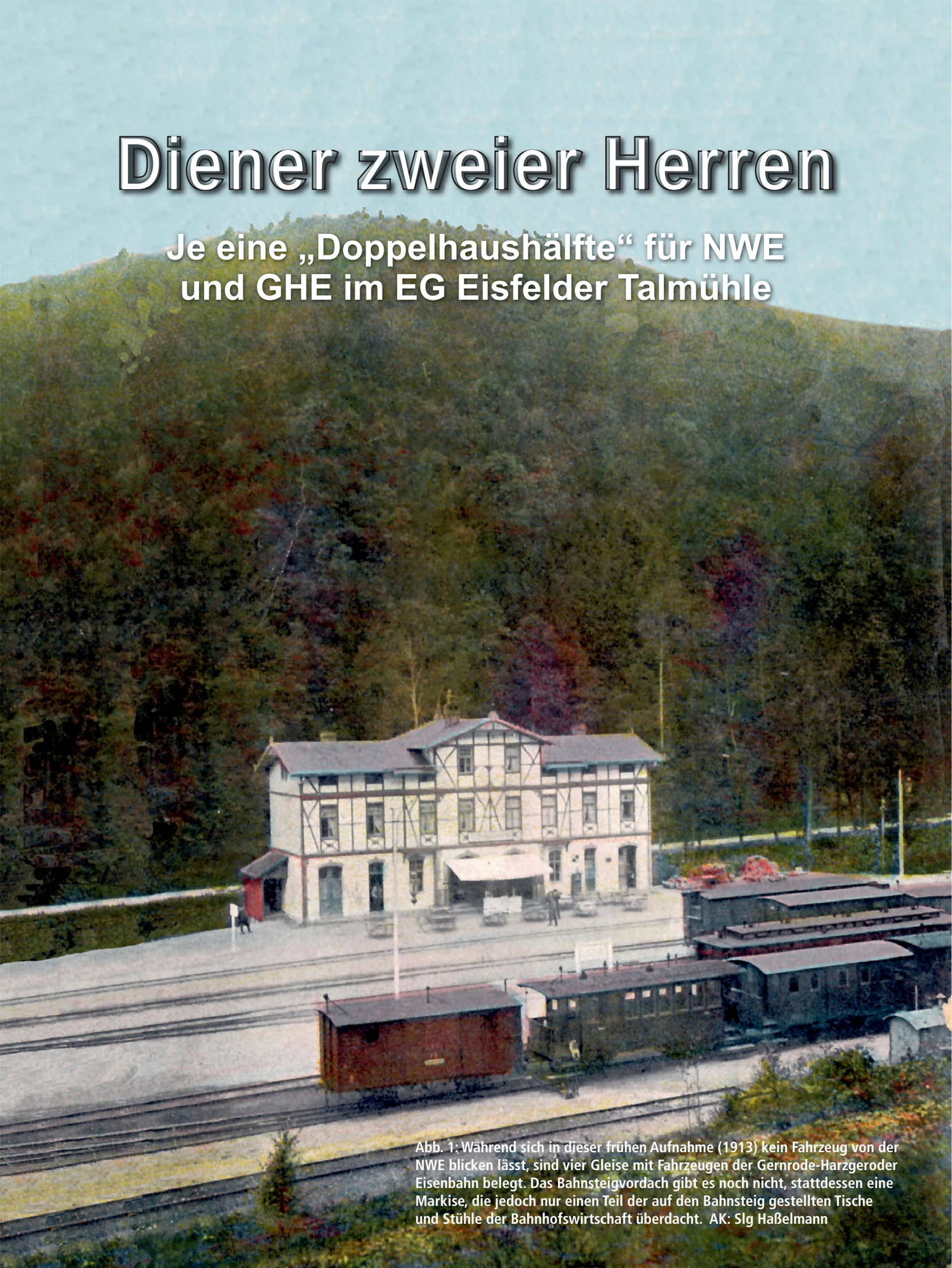


Abb. 1: Während sich in dieser frühen Aufnahme (1913) kein Fahrzeug von der NWE blicken lässt, sind vier Gleise mit Fahrzeugen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn belegt. Das Bahnsteigvordach gibt es noch nicht, stattdessen eine Markise, die jedoch nur einen Teil der auf den Bahnsteig gestellten Tische und Stühle der Bahnhofswirtschaft überdacht. AK: Slg Haßelmann

Abb. 2: An einem kalten Märzmorgen des Jahres 1974 ist der neu zusammengestellte „Traditionszug" zur Feier des 75. Geburtstags der Harzquerbahn im Bahnhof Eisfelder Talmühle eingetroffen. Lediglich eine Handvoll Eisenbahnfreunde aus der DDR lassen ihre Fotoapparate mit ORWO-Film klicken. Als einer der ganz wenigen Wessis, damals noch Westler genannt, durfte der Verfasser dem Jubiläum beiwohnen. Die Wanderung zum erhöhten Fotostandpunkt fand jedoch nicht ohne Herzklopfen statt, weil nicht klar war, wie die allgegenwärtige Trapo (Transportpolizei) dies aufnehmen würde. Foto: OOK

Großer Bahnhof in der Einöde

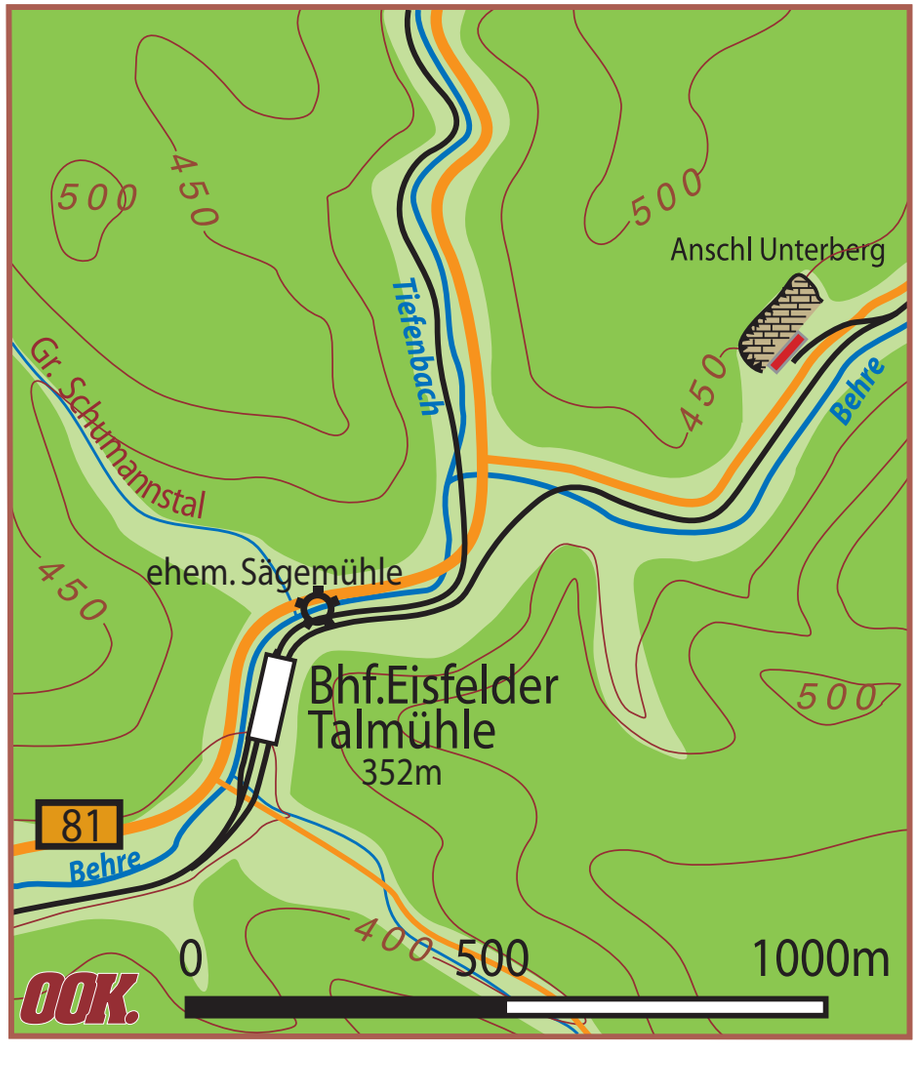
Als die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn ihre Verbindungsstrecke von Stiege zur Harzquerbahn plante, konnte sie sich nicht beliebig aussuchen, an welcher Stelle sie auf diese treffen wollte. Die Lage der Flusstäler zueinander war der bestimmende Trassierungsfaktor.

Eigentlich hätte der Knotenbahnhof am Zusammenfluss von Tiefenbach und Behre liegen können, aber man ließ dann doch die Trasse ein Stück weit parallel zur Harzquerbahn nach Süden laufen, bis zu der Stelle, wo die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn ihre kleine Kreuzungsstation angelegt hatte.

Hier war das Tal auch ausreichend weit, um einen siebengleisigen Bahnhof anlegen und ein stattliches Empfangsgebäude errichten zu können: Eisfelder Talmühle. Eine Siedlung gab es hier nicht, und es ist auch keine als Folge des Bahnbaus entstanden. Etwa einen halben Kilometer die Behre aufwärts befand sich die namensgebende Sägemühle, die auch eine Restauration enthielt. Am 8.10.1913 brannte sie ab. Seither war das große EG das einzige Gebäude im Umkreis von vielen Kilometern – und ist es bis heute.

Abb. 3: Zwei Gleise und ein winziges EG: das war Eisfelder Talmühle, bevor die GHE hier an die NWE anschloss. Der Bahnbeamte im Eingang zeigt, dass der Bahhof besetzt war. Der (geöffnete) Sperrbaum im Vordergrund hingegen deutet an, dass das zweite Gleis nicht nur für Zugkreuzungen genutzt wurde, sondern fallweise auch als Ladegleis. Foto: Slg Steimecke

Abb. 4: Etwas verblichen präsentiert sich das stattliche Empfangsgebäude von Eisfelder Talmühle in der Zeit vor der Wende. Vor dem Kriege diente es je zur Hälfte der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn und der Gernrode-Harzgeroder-Eisenbahn. Von den ehemals vier Diensteingängen zur Zeit von NWE und GHE – je zwei rechts und links des Vordaches – sind zwei zugemauert. Jede Gesellschaft hatte einen eigenen Dienstraum, einen eigenen Güterraum sowie Wohnungen in den oberen Geschossen. Die Warteräume II. und III. Klasse dienten den Reisenden beider Gesellschaften. Das kleine Gebäude rechts mit seinem wichtigen Inhalt war Gegenstand eines Kapitels im ersten Band. Foto: K.-H. Cramer



Dieser Situation entsprechend gab es hier ursprünglich auch nur zwei Gleise für Zugkreuzungen und eine kleine Wartehalle mit Dienstraum für einen Stationsbeamten.

A junction with interchange

Bahnhöfe, wo eine Strecke auf eine andere trifft, gibt es unzählige. Solche, wo auch zwei Bahnverwaltungen zusammentreffen, schon deutlich weniger. Die Station Eisfelder Talmühle ist eine, die man in Amerika *a junction with interchange* nennen würde. Die beiden Bahnverwaltungen hatten hier einen Wagenübergang für Güterwagen und auch für Personenwagen in der

Abb.5: Weit und breit keine Siedlung im Tal der Behre, aber ein großer Knotenbahnhof unterhalb der ehemaligen Sägemühle, die ihm den Namen gab. Die parallele Streckenführung von Harzquerbahn und Selketalbahn über einen halben Kilometer wird in jüngerer Zeit genutzt, um filmogene Parallelfahrten von Sonderzügen zu arrangieren.

Form von Kurswagen vereinbart. Wie sie das gehändelt haben, das soll unter anderem im Fokus unserer Aufmerksamkeit stehen.

Große Umwälzungen

Anfang Juli 1905 erreichte der Bau der Verbindungsstrecke der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn von Stiege zur Harzquerbahn, an dem sich Letztere mit einem Zuschuss von 100.000 Mark beteiligt hatte, die Station Eisfelder Talmühle. Als sie Mitte Juli in Betrieb ging, war das große Empfangsgebäude, das beiden Verwaltungen einen Dientraum mit Fahrkartenausgabe und eine Güterabfertigung sowie gemeinsame Wartesäle zur Verfügung stellen sollte, noch nicht fertiggestellt. Erst im September konnten hier die Beamten der NWE und der GHE in ihre jeweiligen Diensträume und in die Wohnungen im Obergeschoss einziehen.

Seit wann an den erweiterten Gleisanlagen für den Gemeinschaftsbahnhof – immerhin eine Zunahme von zwei auf sechs Gleise – gearbeitet worden war, ist nicht überliefert, immerhin war alles pünktlich zur Inbetriebnahme am 15. Juli 1905 fertig.

Der damals ausgeführte Gleisplan dürfte im Wesentlichen mit dem in Abb. 8 oben gezeigten identisch gewesen sein. Die Bereiche von NWE und GHE waren säuberlich getrennt, zwischen den Gleisen 3 und 4 gab es sogar einen Zaun in voller Bahnsteiglänge.

Wenn auch oft von der Sparsamkeit der Klein- und Schmalspurbahnen speziell hinsichtlich der Gleisanlagen gesprochen wird, so kann hiervon zumindest im NWE-Bereich von Eisfelder Talmühle keine Rede sein. Immerhin drei doppelte Kreuzungsweichen und eine Doppelweiche gab es von Anfang an. Allerdings sah sich die NWE auch nie als Neben- oder gar Kleinbahn, sondern als schmalspurige Hauptbahn.

Abb. 6: Diese im Plan von 1932 erstmals sichtbare Weichenkonfiguration am Südende des Bahnhofs mit einer Doppelweiche und einer Kreuzung zur Ausfädelung der Gleise 8 und 9 ist im Plan von 1962 immer noch vorhanden, 1974, dem Jahr dieser Aufnahme ebenfalls, 1984 jedoch nicht mehr. Das Vorhandensein von Weichenhebeln resultiert daraus, dass die verrohrten Drahtzüge nicht zum Stellen der Weichen, sondern zu deren Verriegelung und Sicherung bestimmter Fahrstraßen dienen. Foto: OOK

Abb. 7: Highlife in Eisfelder Talmühle! Der von Gernrode eingefahrene Zug (ganz links) hat Anschluss an die Harzquerbahnzüge nach Nordhausen (Mitte) und Wernigerode. 1990 unmittelbar nach der Wende haben wir noch den im Plan von 1984 gezeigten Zustand der Gleisanlagen. Das früher durchgebundene Gleis 3b endet jetzt an einem Betonprellbock, der zwischen den beiden linken Zügen zu sehen ist. Noch gibt es keine Rückfallweichen, der Fdl muss noch zur Weiche 10 laufen, um die Fahrstraße für den Zug nach Wernigerode herzustellen. Foto: Volker Dehnke

Gleisplan im Wandel der Zeiten

Die Abbildungen auf der nächsten Seite zeigen die Entwicklung des Gleisplans in 20- bis 30-Jahres-Schritten.

Die größte Veränderung dürfte Anfang der 1930er-Jahre stattgefunden haben, als im Zusammenhang mit der Verkürzung des Gleises 3 eine neue Weichenverbindung zwischen den Gleisen 1, 3 und 4 in der Mitte des Bahnhofs entstand und gleichzeitig zwei der drei doppelten Kreuzungsweichen wegfielen.

Diese Maßnahme brachte Verbes-

Gleispläne Eisfelder Talmühle 1910 bis heute

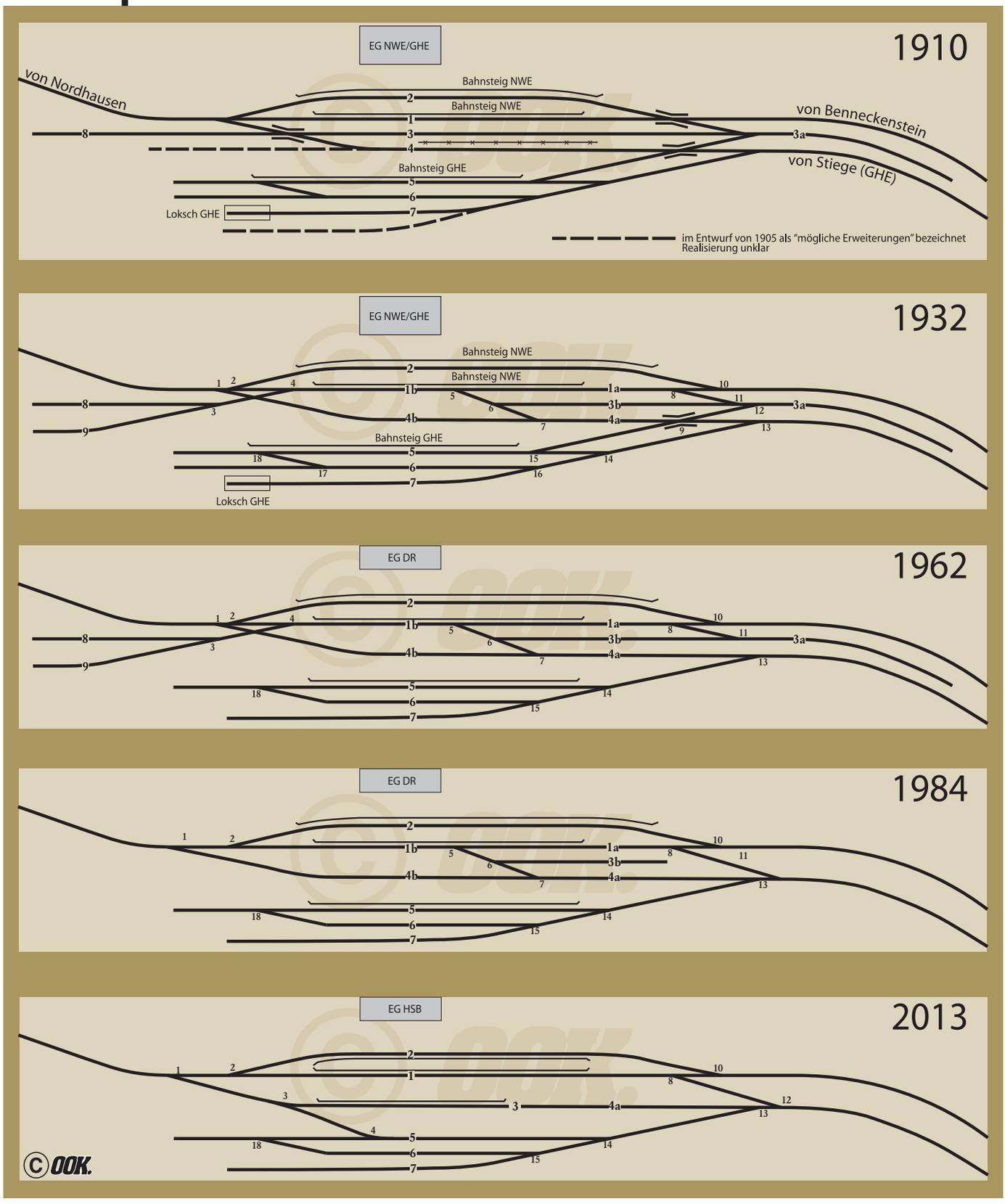


Abb. 8a-e: Der Gleisplan von Eisfelder Talmühle hat sich manchem Wandel unterziehen müssen (nur die eigenartige Gleisnummerierung – Hausgleis = Gleis 2 – ist immer gleich geblieben), wobei die Zahl der Weicheneinheiten schon etwas über die Funktionalität aussagt: 1905 13 WE (DKW als zwei Einheiten gezählt), 1932 19 WE, 1962 14 WE, 1984 12 WE und aktuell 11 WE. Die deutliche betriebliche Trennung zwischen NWE und GHE (sogar mit Zaun!) wurde schon zu Reichsbahnzeiten verwischt, weil eh alles dem Volke gehörte. Das Personenwagenabstellgleis 3a hatte 1984 seine zweite Anbindung auf der Benneckensteiner Seite verloren und ist im aktuellen Gleisplan ganz entfallen. Grafiken: OOK nach Unterlagen von Bernd Schnabel

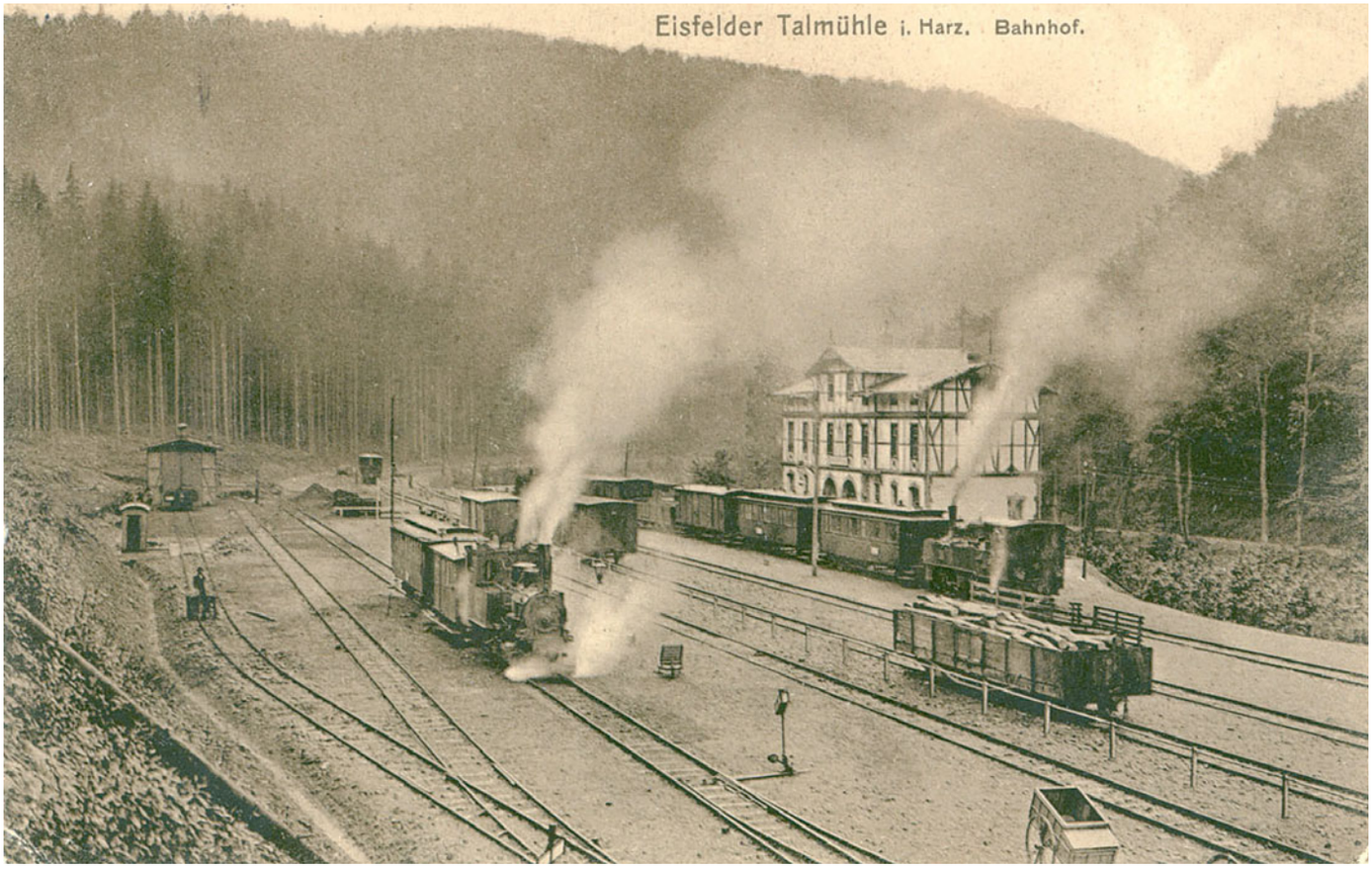
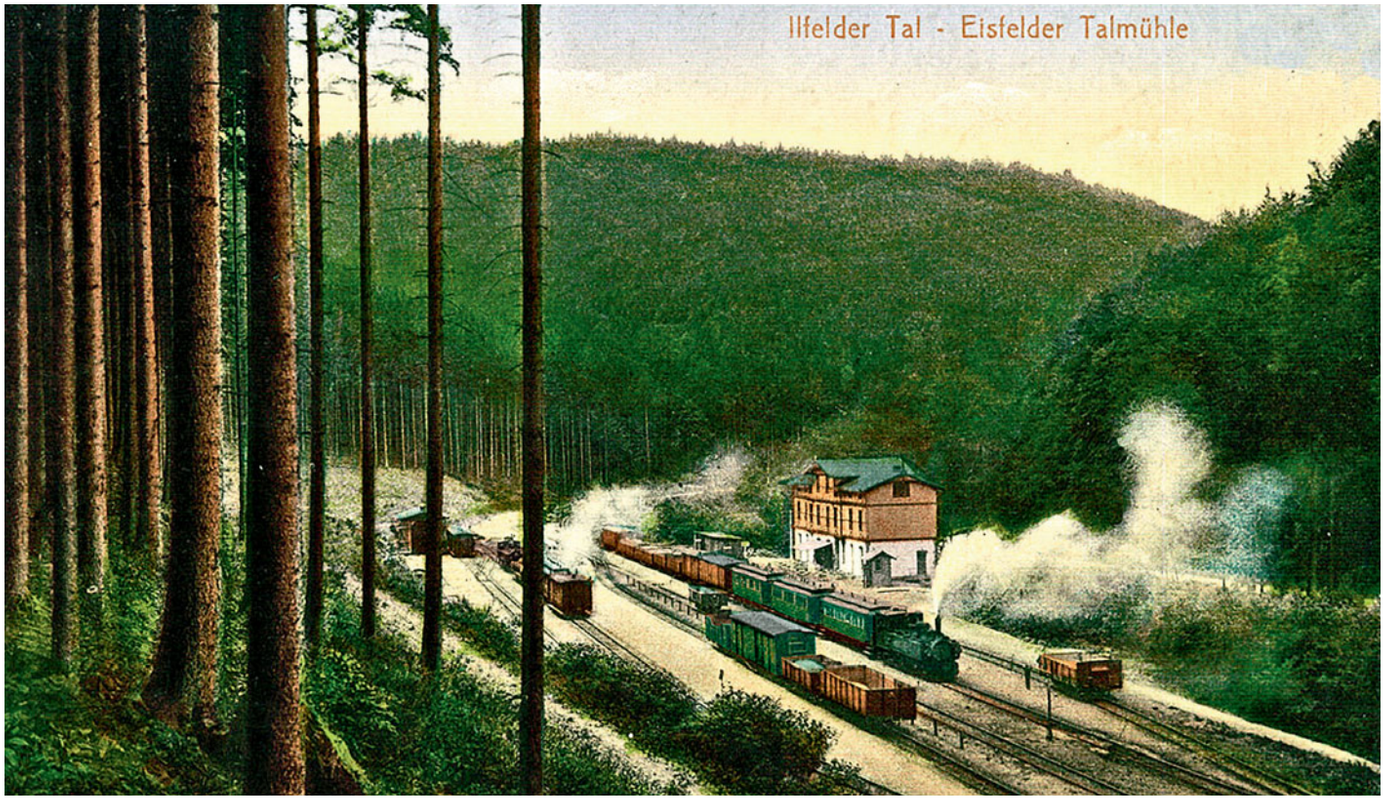


Abb. 9 und 10: Zwei frühe Ansichtspostkarten, die uns viel über den Betrieb im Anschlussbahnhof Eisfelder Talmühle erzählen: Die GHE-Züge sind kurz. Im Bild oben reichen ein Personenwagen und ein PwPost. Beim NWE-Zug ist es ein Personenwagen mehr, aber es sind zahlreiche Güterachsen angehängt. In Gleis 3 stehen Güterwagen, die von der GHE zur NWE übergehen sollen, auf Gleis 4 solche der Gegenrichtung. Wenn die Aufnahme unten, die frühestens 1911 entstanden sein kann (s. Stellwerksbude neben dem EG!) einigermaßen korrekt coloriert ist, dann können wir zwischen Güterwagen der NWE (rotbraun) und denen der GHE unterscheiden, die grün waren. Beide AK: Slg Steimecke



serungen in der Abwicklung des Übergabeverkehrs mit Güter- und Kurswagen, wovon noch detailliert die Rede sein wird.
Der GHE-Teil des Bahnhofes war immer sparsamer ausgestattet, obwohl es hier ein kleines Bw mit Lokschuppen und Übernachtungsmöglichkeit gab. Die zweifache Gleisverbindung zwischen dem Streckengleis nach Stiege und dem Gleis 5 wurde nach Übernahme beider Bahnen durch die Reichsbahn bald kassiert.
Der Gleisplan von 2013 wirkt schon arg „bereinigt“, weist aber immerhin noch vier durchgebundene Gleise auf. Von Benneckenstein aus ist jedoch nur noch eine Einfahrt in die Gleise 1 und 2 möglich. Ende März 1991 wurden Rückfallweichen eingebaut, die das Stellen der Weichen bei gewöhnlichen Zugkreuzungen sowie beim Umsetzen der Stieger Züge überflüssig machten und damit am Ende auch den örtlichen Fahrdienstleiter. Die Einfahrsignale aus Richtung Benneckenstein und Ilfeld wurden durch Trapeztafeln Ne 1 ersetzt.
Bei der Renovierung des Empfangsgebäudes wurde der Hausbahnsteig zur Restaurantterrasse umfunktioniert, jedoch im Gegensatz zu der Titelaufnahme von 1913 gegen das Gleis abgezäunt. Der ehemalige Bahnsteig 1 entfiel hiermit, stattdessen erhielt der Bahnsteig zwischen den Gleisen 1 und 2 eine zweite Kante. Mittlerweile ist die Terrasse mit einer Art geschlossener Veranda umgeben, sodass ein optischer oder gefühlsmäßiger Kontakt zu den Schmalspurzügen nicht mehr möglich ist. Ob das wohl attraktiver ist?

„Direkte Wagen“ zwischen Gernrode und Nordhausen: Kurswagenübergang in Eisfelder Talmühle

Die schmalspurige Kurswagenrelation zwischen Braunlage und Wernigerode bzw. dem Brocken (siehe „SHE trifft NWE“ ab Seite 80) ist relativ bekannt, da sie bis Kriegsbeginn in den Reichbahnkursbüchern verzeichnet war. Dass es „so etwas“ einst auch zwischen Nordhausen und Hasselfelde/Gernrode gab, wissen hingegen die wenigsten. Vermutlich war es die GHE, die von Anfang an auf die Durchführung von Wagendurchläufen oder ganzen Zügen drängte, denn die Verbindung von Hasselfelde nach Nordhausen war ja der eigentliche Grund für den Bau der Verbindungsstrecke nach Eisfelder Talmühle gewesen.
Der ursprüngliche Vertrag über die gemeinsame Nutzung des Emp-

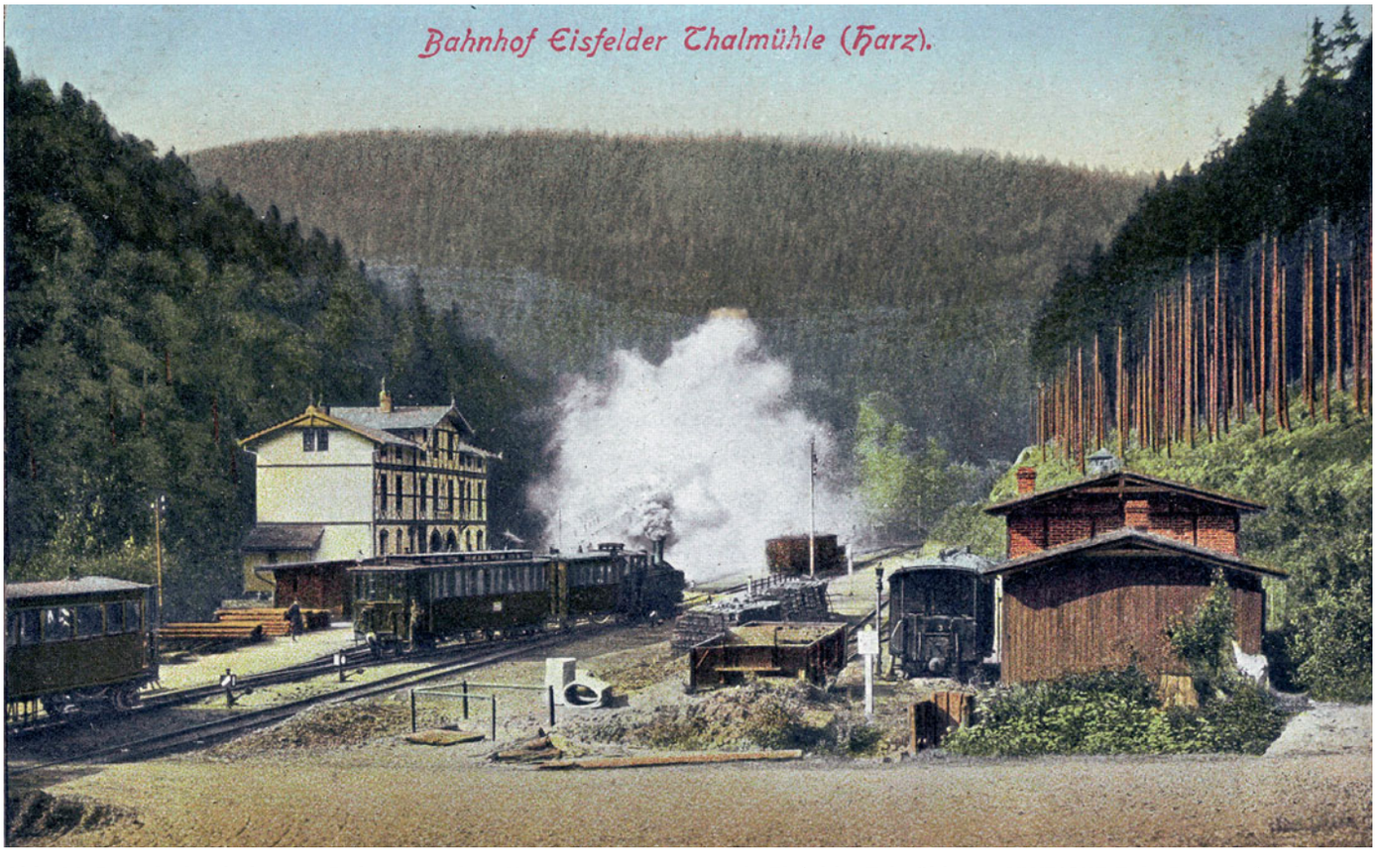


Abb. 11: Das einzige bekannte Dokument einer Kurswagenumsetzung in Eisfelder Talmühle zur NWE/GHE-Zeit. Damals fand man das interessant genug für eine Ansichtskarte. Eine Borsig-Mallet der GHE rangiert mit ihrem Zugstamm an den oder die Kurswagen, die der NWE-Zug aus Nordhausen vor Weiche 1 abgehängt hat und dann vorgezogen ist. Entweder ist der NWE-Zug nach Wernigerode schon abgefahren oder er wird durch die GHE-Rangiereinheit und den Dampf verdeckt. AK: Slg Steimecke

16b. Gernrode-Alexisbad-Harzgerode-Hasselfelde-Eisfeld. Talmühle. Anschl. s. 8 u. 14a

km																												
0.0	—	—	§745	850	1120	—	§120	244	325	54	—	§737	ab Gernrode	an	712	828	§110	—	—	—	24	243	§448	715	§932	—
1.3	—	—	749	854	1124	—	124	248	329	58	—	741	„ Osterteich	× ab	78	824	|	—	—	—	20	239	|	711	928	—
5.7	—	—	86	912	1142	—	142	36	347	526	—	757	„ Sternhaus	× „	651	87	1040	—	—	—	143	223	428	654	911	—
10.2	—	—	824	931	121	—	22	325	415	545	—	816	„ Mägdesprung	„	632	747	1022	—	—	—	122	25	411	635	854	—
11.7	—	—	|	937	127	—	28	331	421	551	—	|	„ Drahtzug	× „	625	738	|	—	—	—	115	150	|	628	848	—
14.6	—	—	839	947	1217	—	218	341	431	61	—	821	an Alexisbad	ab	615	728	105	—	—	—	15	140	355	618	838	—
14.6	543	—	—	106	1224	—	—	357	—	—	—	845	ab Alexisbad	an	60	705	—	—	—	1211	11	—	—	611	—	—
17.5	554	—	—	1017	1235	—	—	48	—	—	—	855	an Harzgerode	ab	60	712	—	—	—	120	1250	—	—	60	—	—
14.6	—	—	843	—	—	**1222	229	—	—	—	—	840	ab Alexisbad	an	537	—	1011	—	—	—	—	—	352	—	834	—
17.8	—	—	854	—	—	1233	243	—	—	—	—	851	„ Silberhütte	ab	526	—	951	—	—	—	120	—	342	—	824	—
21.9	—	—	97	—	—	1246	257	—	—	—	—	94	„ Lindenberg	„	512	—	938	—	—	—	1147	—	330	—	812	—
27.1	—	—	923	—	—	13	314	—	—	—	—	923	„ Güntersberge	„	455	—	922	—	—	—	1130	—	315	—	758	—
30.6	—	—	934	—	—	1224	325	—	—	—	—	931	„ Friedrichshöhe	„	—	—	99	—	—	—	1119	—	34	—	748	—
31.4	—	—	936	—	—	140	326	—	—	—	—	933	„ Albrechtshaus	× „	—	—	96	—	—	—	1116	—	31	—	746	—
35.7	—	—	949	—	—	129	338	—	—	—	—	946	an Stiege	ab	—	—	853	—	—	—	113	—	249	—	734	—
35.7	—	*855	956	—	—	—	345	—	—	—	735	1051	ab Stiege	an	—	541	847	*945	—	—	—	—	243	65	—	—
40.6	—	910	1011	—	—	—	40	—	—	—	750	116	an Hasselfelde	ab	—	528	832	930	—	—	—	—	228	550	—	—
35.7	542	—	954	—	—	134	342	—	—	—	67	950	ab Stiege	an	—	—	849	—	1059	—	—	—	245	—	730	1050
43.0	64	—	1016	—	—	156	44	—	—	—	629	1012	„ Unterberg	× ab	—	—	827	—	1037	—	—	—	224	—	70	1028
44.3	68	—	1020	—	—	20	47	—	—	—	633	1016	an Eisfeld. Talmühle	ab	—	—	823	—	1033	—	—	—	220	—	75	1024

§ durchgeführt bis bezw. von Nordhausen. * verkehrt nur Sonn- und Festtags. ** verkehrt nur im Juli und August.

Gültig vom 1. Juli ab
Tage der Eröffnung der Talstrecke
Stiege-Eisfelder Talmühle voraussichtlich

Abb. 12: Dieses Dokument ist ein Glücksfall, trotz altersbedingter Verfärbungen: Hierdurch wissen wir, dass mit der Eröffnung der Verbindungsstrecke von Stiege nach Eisfelder Talmühle am 1. Juli 1905 ein Wagendurchlauf zwischen NWE und GHE eingeführt worden ist. Gleich drei Zugpaare verkehren in der Relation Gernrode–Eisfelder Talmühle–Nordhausen. Slg Jörg Künhold

fangsgebäudes und der Gleisanlagen liegt uns nicht vor, wohl aber die *„Dienstanweisung für den Zug- und Rangierverkehr auf Bahnhof Eisfelder Talmühle“* von 1932, ein äußerst informatives Dokument.

In dem Buch von Röper/Zieglgänsberger über die drei meterspurigen Harzbahnen („Die Harzer Schmalspurbahnen“, Transpress-Verlag, Stuttgart) ist diese Dienstvorschrift in voller Länge als Faksimile abgedruckt – das sind immerhin viereinhalb Seiten in Fraktur gesetzter umständlich formulierter Paragraphen, die jeden Rangiervorgang unübersichtlich und in Teilen mehrfach beschreiben.

Wir wollen uns hier auf ein paar Auszüge beschränken und haben dabei auch einige Umstellungen vorgenommen, um die für unser Thema relevanten Rangierbewegungen klarer darzustellen. Wer unbedingt alles wissen möchte, kann ja an der genannten Stelle nachlesen.

Aus Dienstanweisung 1932

§ 1: 1. Zwischen Nordhausen und Gernrode bzw. Hasselfelde und umgekehrt verkehren in bestimmten Zügen direkte Personen- und Gepäckwagen, welche auf Bahnhof Eisfelder Talmühle ... von einer Bahn auf die andere übergehen.

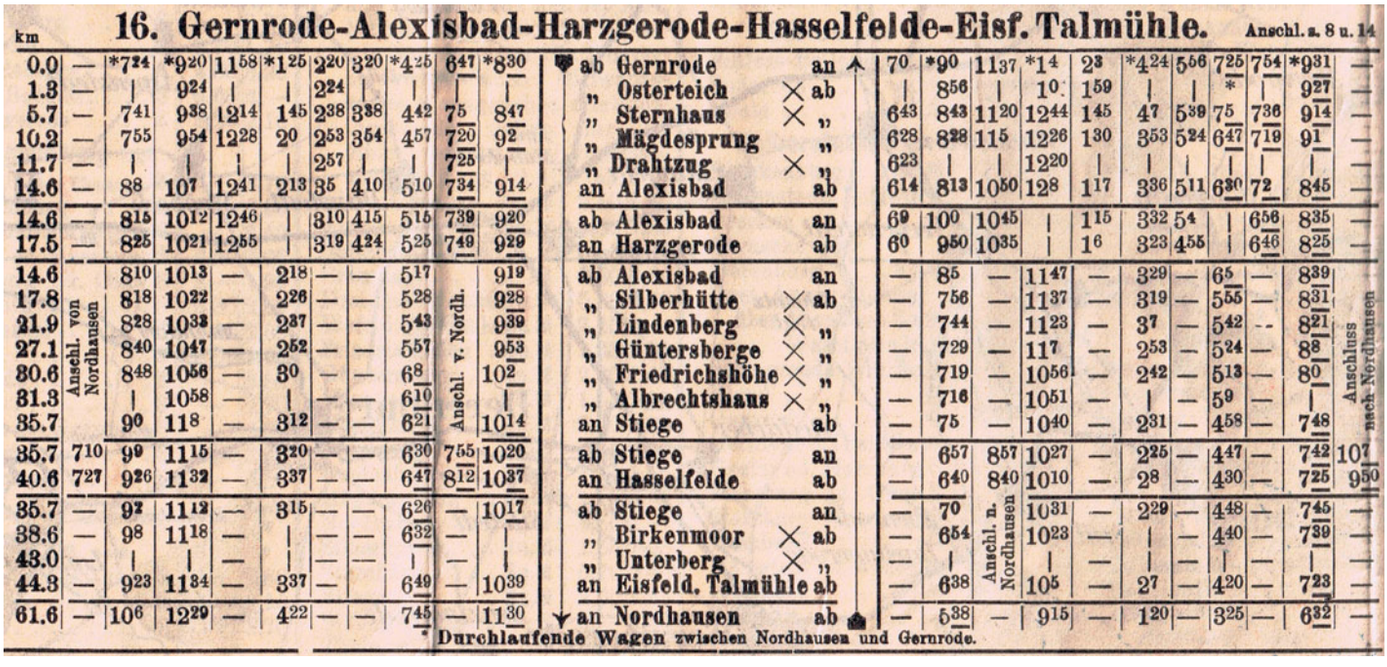
2. Welche Züge hierfür in Frage kommen, wird bei jedem Fahrplanwechsel bekannt gegeben.

3. Ferner werden Güterwagen von einer Bahn zur anderen überführt.

§ 2: Dem Gemeinschaftsdienst dienen die Gleise 3a und 4b und die Weichen 5, 6, 7, 9, 12.

§ 5: Einfahrt der Züge:

Stehen bei der Einfahrt eines GHE-Zuges in Gleis 4a Übergangswagen im Gleise 4b, so ist vor diesen vom Fahrdienstleiter der GHE eine Haltescheibe (Signal 6b) aufzustellen.



16. Gernrode-Alexisbad-Harzgerode-Hasselfelde-Eisf. Talmühle. Anschl. s. 8 u. 14

km																												
0.0	—	*724	*920	1158	*125	220	320	*425	647	*830		ab Gernrode	an	70	*90	1137	*14	23	*424	556	725	754	*931	—		
1.3	—	|	924	|	|	224	|	|	|	|		„ Osterteich	× ab	|	856	|	10	159	|	|	*	|	927	—		
5.7	—	741	938	1214	145	238	338	442	75	847		„ Sternhaus	× „	643	843	1120	1244	145	47	539	75	736	914	—		
10.2	—	755	954	1228	20	253	354	457	720	92		„ Mägdesprung	„	628	828	115	1226	130	353	524	647	719	91	—		
11.7	—	|	|	|	|	257	|	|	725	|		„ Drahtzug	× „	623	|	|	1220	|	|	|	|	|	|	—		
14.6	—	8	107	1241	213	35	410	510	734	914		an Alexisbad	ab	614	813	1050	128	117	336	511	630	72	845	—		
14.6	—	815	1012	1246	|	310	415	515	739	920		ab Alexisbad	an	69	100	1045	|	115	332	54	|	656	835	—		
17.5	—	825	1021	1255	|	319	424	525	749	929		an Harzgerode	ab	60	950	1035	|	16	323	455	|	646	825	—		
14.6	Anschl. von Nordhausen	810	1013	—	218	—	—	517	Anschl. v. Nordh.	919		ab Alexisbad	an	—	85	—	1147	—	329	—	65	—	839	Anschluss nach Nordhausen		
17.8		818	1022	—	226	—	—	528		928		„ Silberhütte	× ab	—	756	—	1137	—	319	—	555	—	831			
21.9		828	1033	—	237	—	—	543		939		„ Lindenberg	× „	—	744	—	1123	—	37	—	542	—	821			
27.1		840	1047	—	252	—	—	557		953		„ Güntersberge	× „	—	729	—	117	—	253	—	524	—	88			
30.6		848	1056	—	30	—	—	68		102		„ Friedrichshöhe	× „	—	719	—	1056	—	242	—	513	—	80			
31.3		|	1058	—	|	—	—	610		|		„ Albrechtshaus	× „	—	716	—	1051	—	|	—	59	—	|			
35.7		90	118	—	312	—	—	621		1014		an Stiege	ab	—	75	—	1040	—	231	—	458	—	748			
35.7	710	99	1115	—	320	—	—	630	755	1020		ab Stiege	an	—	657	857	1027	—	225	—	447	—	742	107		
40.6	727	926	1132	—	337	—	—	647	812	1037		an Hasselfelde	ab	—	640	840	1010	—	28	—	430	—	725	950		
35.7	—	92	1112	—	315	—	—	626	—	1017		ab Stiege	an	—	70	Anschl. n. Nordhausen	1031	—	229	—	448	—	745	—		
38.6	—	98	1118	—	|	—	—	632	—	|		„ Birkenmoor	× ab	—	654		1023	—	|	—	440	—	739	—		
43.0	—	|	|	—	|	—	—	|	—	|		„ Unterberg	× „	—	|		|	—	|	—	|	—	|	—		
44.3	—	923	1134	—	337	—		649	—	1039		an Eisfeld. Talmühle	ab	—	638		105	—	27	—	420	—	723	—		
61.6	—	106	1229	—	422	—	—	745	—	1130		an Nordhausen	ab	—	538	—	915	—	120	—	325	—	632	—		

* Durchlaufende Wagen zwischen Nordhausen und Gernrode.

Abb.13: Im Sommerfahrplan 1914 (hier in der vom Harz-Klub herausgegebenen Form) gibt es fünf Kurswagenverbindungen Gernrode-Nordhausen und zurück, die höchste Zahl, die es gegeben hat. Vermutlich ahnte man bei Erstellung des Fahrplans noch nichts vom Kriegsausbruch. Die Fahrpläne der folgenden Jahre wiesen dann nur noch drei Kurswagen-Paare auf, Tendenz fallend. Slg Jörg Kühnhold

Kurswagenumsetzung von Gernrode nach Nordhausen

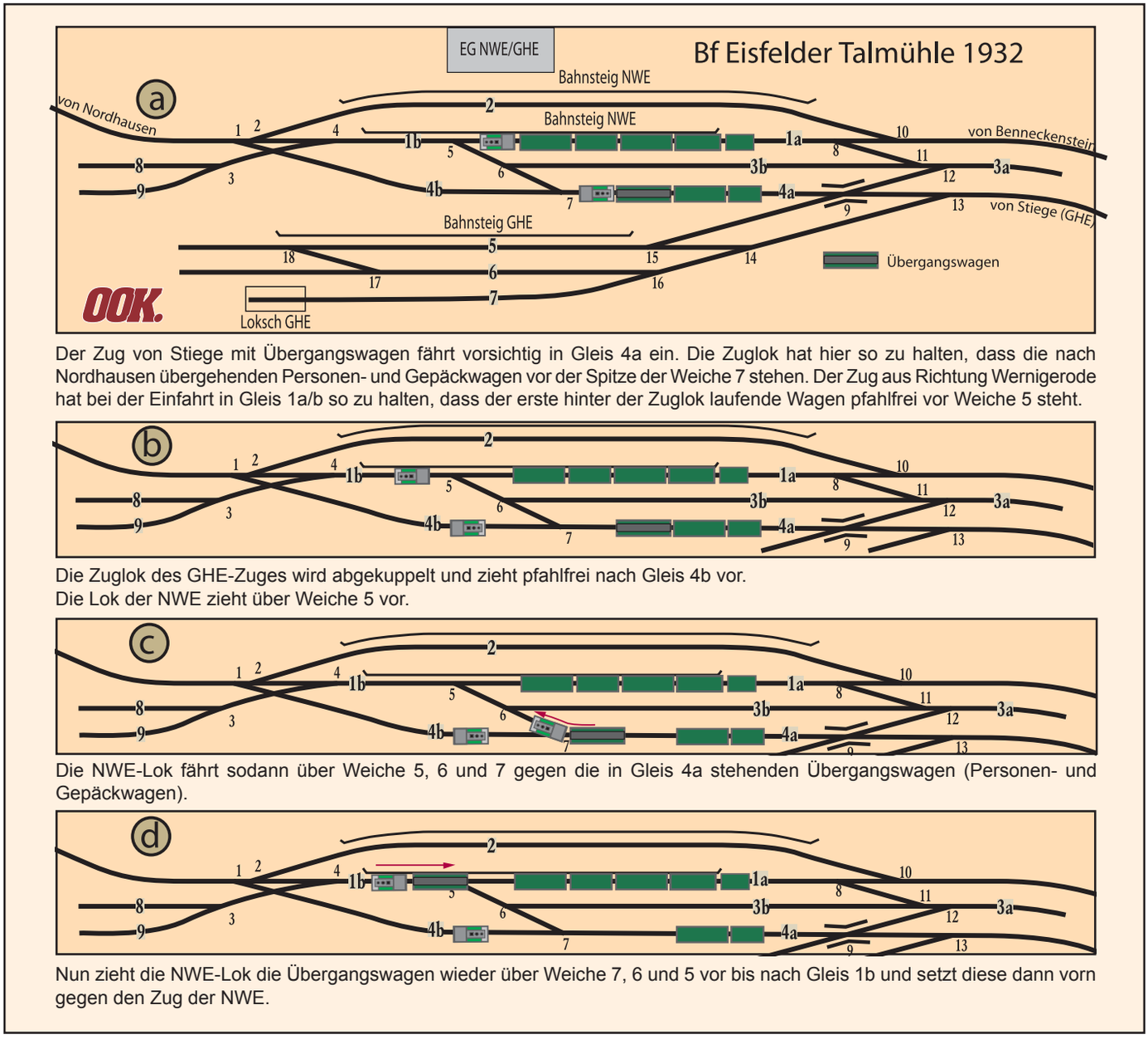


Abb. 14: Kurswagenumsetzung von Gernrode nach Nordhausen: GHE-Züge mit Kurswagenübergang fuhren gar nicht in den eigenen GHE-Teil des Gemeinschaftsbahnhofes ein, sondern in das speziell dafür vorgesehene Gleis 4a. Die grafische Darstellung soll die in der Dienstanweisung kompliziert beschriebenen Vorgänge besser nachvollziehbar machen. Die Unterschriften sind jedoch der Dienstanweisung entlehnt. Grafiken: OOK

4. Nach Abfahrt eines Zuges von Stiege, der in Gleis 4a einfahren soll, dürfen in den Gleisen 4a und 4b Rangierbewegungen nicht mehr vorgenommen werden.

§ 7.a. Fahrordnung für die Züge der GHE:

Der Zug der GHE von Stiege fährt normalerweise mit Übergangswagen vorsichtig in Gl. 4a ein. Der Zug von Stiege mit Übergangswagen fährt vorsichtig in Gleis 4a ein. Die Zuglok hat hier so zu halten, dass die nach Nordhausen übergehenden Personen- und Gepäckwagen vor der Spitze der Weiche 7 stehen. Hierauf wird die Zuglok abgekuppelt, die pfahlfrei nach Gleis 4b vorzieht. Die Übergangswagen werden alsdann von der Zuglok des NWE-Zuges aus Gleis 4a abgeholt und vor den in Gleis 1 oder 2 haltenden Zug gesetzt.

7.b. Fahrordnung für die Züge der NWE:

Die von den Zügen der GHE in Gleis 4a abgesetzten Übergangswagen werden in die Züge der NWE vorn aufgenommen. Der Zug aus Richtung Wernigerode hat bei Einfahrt in Gleis 1a/b (Signal B1) in Gleis 1 so zu halten, dass der erste hinter der Zuglok laufende Wagen pfahlfrei vor Weiche 5 steht. Die Lok der NWE fährt über Weiche 5,6,7 gegen die in Gleis 4a stehenden Übergangswagen (Personen- und Gepäckwagen) und setzt

Abb.15: In den 1970ern, als das Gleis 3a noch existierte, war es jahrelang ein gewohnter Anblick, dieses vollgestellt mit „Sachsen" zu sehen, jenen schmalbrüstigen Personenwagen ex Zittau–Oybin, die hier schon umgespurt auf die Anpassung der Zug- und Stoßeinrichtungen warteten. Einer ist schon fertig, sogar rot-creme umgespritzt, und darf schon mitfahren – der erste Wagen links im Vordergrund. Davor ein Wagen der zweiten Wismar-Serie, dann einer der ersten Wismar-Serie, also ein „Sargdeckelwagen". Foto: K.-H. Cramer

diese gegen den Zug der NWE.
§ 9: Übergabe von Güterwagen
Die Übergabe von Güterwagen erfolgt in den Gleisen 3a und 4b. Gleis 3 dient zur Übergabe von Wagen von der GHE nach der NWE, Gleis 4 zur Übergabe von der NWE nach der GHE.
Sollen Güterwagen bei einzelnen Zügen sofort übergehen, ist wie beim Übergang von Personen- und Gepäckwagen zu verfahren. Die Güterachsen sind dann stets hinter den evtl. gleichzeitig zu überführenden Personen- und Gepäckwagen einzustellen.
So weit also wichtige Passagen der Dienstvorschrift im Originalwortlaut. Die für den Kurswagenübergang wichtigen Passagen findet man etwas lesbarer formuliert in den Unterschriften unter den Rangiergrafiken auf der Seite gegenüber.

Abb. 16: Das waren noch Zeiten, als es bei der Harzquerbahn noch richtige Güterzüge gab. Dazu noch komplett mit schmalspurigen Güterwagen. Hier läuft die 1'C1'-Maschine 99 6001 im Jahre 1959 aus Richtung Nordhausen in Eisfelder Talmühle ein. Foto: Slg OOK

Interessanter Beifang

So ganz nebenbei erfährt man auch manch andere interessante Kleinigkeit, etwa, dass die GHE in Eisfelder Talmühle einen eigenen Fahrdienstleiter hatte. Oder dass die Schutzhaltscheibe, die heute Sh2-Tafel heißt, damals die Bezeichnung 6b hatte. Oder dass bei gleichzeitigem Übergang von Personen- und Güterwagen Letztere im neuen Zug zwischen die Personenwagen der beiden Bahnen gereiht wurden, wer hätte das gedacht!?
Wie lange der Kurswagenverkehr beibehalten wurde, ließ sich nicht eruieren, die bekannten Fahrpläne verzeichnen keinen mehr. Vermutlich hat sich der Aufwand nicht gelohnt und man hat diesen Service sang- und klanglos wieder eingestellt.
Aber der Bahnhof Eisfelder Talmühle ist auch ohne Kurswagenbe-

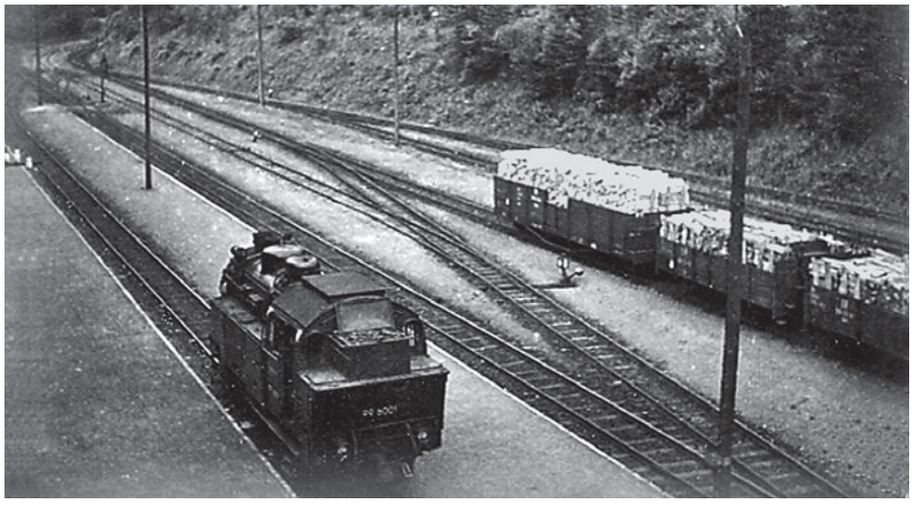


Abb. 17: Die gleiche Lok wie in Abb. 16, das gleiche Jahr (1959) – vielleicht sogar der gleiche Tag? Auf Gleis 4b warten mit Abfallholz (Schwarten) beladene Güterwagen, vermutlich aus dem Sägewerk Buchholz in Hasselfelde, auf die Weiterbeförderung. Slg OOK.

Abb. 18: Eine ähnliche Situation (unten) aus der Sammlung Dorner (Kreisarchiv Nordhausen)

trieb interessant. Ein Abzweigbahnhof war er ja immer, selbst nach der Demontage der Selketalbahn, weil der Abschnitt Hasselfelde–Stiege–Eisfelder Talmühle von der Demontage ausgenommen war und nach dem Kriege als Teil der Harzquerbahn betrieben wurde.

Systematisch lässt sich hier nichts belegen, aber diverse Einzelbildfunde setzen sich zu einem bunten Mosaik zusammen, das einen Eindruck von der ehemaligen betrieblichen Vielfalt dieses ganz besonderen Bahnhofes vermittelt. Davon ist heute nicht viel geblieben. Aber einen letzten Höhepunkt gab es gleich nach der Wende.

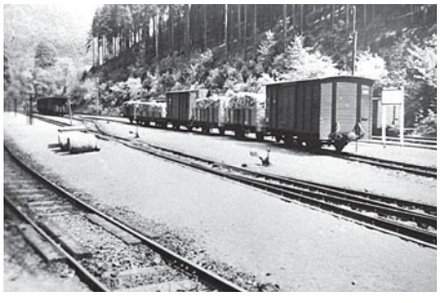


Abb. 19 (links): Wer die drei Herren sind, darf uns egal sein. Uns interessieren die Tische und Stühle der Bahnhofswirtschaft auf dem Bahnsteig. Damals konnte man noch direkt am Gleis sein Bierchen trinken und dabei „Züge gucken".
Foto: Slg Reiner Burggräfe

Abb. 20: Noch mal die gleiche Lok 1959 in Eisfelder Talmühle, diesmal vermutlich mit einem Sonderzug auf Gleis 5. Warum Gleis 5, einem Stumpfgleis? Vermutlich hatte es eine spitze Kreuzung gegeben und der Zug nach Hasselfelde ist soeben aus Gleis 4 ausgefahren. Der Zug auf Gleis 5 wird in Kürze zurückdrücken – der Schaffner marschiert schon in Richtung Weiche –, dann nach Gleis 4 umsetzen und anschließend nach Nordhausen weiterfahren. Foto: Slg. Heinz-Rudolf Ott

Kurswagenumsetzung nachwendisch

Abb. 21: Eisfelder Talmühle, 10:27 Uhr. Der Zug von Nordhausen nach Wernigerode läuft auf Gleis 1 ein. Auf Gleis 3 wartet der von Gernrode gekommene Zug, der zwei Kurswagen zum Brocken mitführt. Foto: OOK

Machen Sie doch einmal

Die ganz große Harzreise

mit dem Kurswagen Gernrode - Brocken und zurück

Schmalspurbahn

§	km	Harzer Schmalspurbahnen		§
08.01	00	ab Gernrode	an	19.41
08.50	15	an Alexisbad	ab	18.52
08.55	15	ab Alexisbad	an	18.38
09.56	36	an Stiege	ab	17.37
09.57	36	ab Stiege	an	17.25
10.26	46	an Eisfelder Talmühle	ab	17.00
10.32	46	ab Eisfelder Talmühle	an	16.49
11.43	75	an Drei Annen Hohne	ab	15.39
11.57	75	ab Drei Annen Hohne	an	15.22
12.50	94	an Brocken	ab	14.34

§ verkehrt täglich bis 24. X. 93 und ab 1. V. 94

Fast 2oo km hinter 1'E1'-Dapflokomotiven; Rangiermanöver in Eisfelder Talmühle und Drei Annen Hohne; ohrenbetäubender Auspuffschlag auf den 3,3%-Rampen der Brockenbahn und den 4%-Rampen der Selketalbahn. Ein Schmalspurerlebnis der Spitzenklasse.

Abb. 22: Im Oktober 1993 erschien in der Erstausgabe der Zeitschrift „Mittelpuffer" diese Anzeige für die damalige Kurswagenverbindung Gernrode–Brocken und zurück. Nein, die hatte nicht die HSB geschaltet – das war das Privatvergnügen des Autors gewesen. Man beachte die kurze Übergangszeit bei der Hinreise.

Gleich nach ihrer Gründung hatte die HSB die Idee, den ehemaligen Kurswagenverkehr zwischen Selketal- und Harzquerbahn wieder aufleben zu lassen, was sich insofern anbot, als die Lücke zwischen Straßberg und Stiege ja rechtzeitig vor der Wende wieder geschlossen worden war.

Natürlich wäre es im neu vereinten Deutschland nicht sinnvoll gewesen, wieder eine Relation von Gernrode nach Nordhausen anzubieten (das hätte niemanden interessiert), sondern natürlich zum Brocken, wo nun alle hinwollten und -wollen.

Das war mutig, denn die Reisedauer

Abb. 23 (rechts Mitte): Der Zug von Gernrode hat über die Einfahrweiche Richtung Ilfeld vorgezogen und wird gleich zurück nach Gleis 1 (hierzu siehe Abb. 14) stoßen. Ein besonderes Vergnügen für die Fahrgäste auf der Plattform.

Abb. 24 (rechts): Die beiden Kurswagen nähern sich dem auf Gleis 1 wartenden Zug nach Wernigerode. Der Rangierer steht zum Ankuppeln bereit.

Fotos: OOK (2)

Abb. 25: Die Kurswagen von Gernrode sind dem von Nordhausen gekommenen Zug angehängt worden, während ein fleißiger Zugbegleiter am Gernröder Zug schon die Schlussscheiben umgesteckt hat. Foto: OOK

betrug fast fünf Stunden, wobei die Übergangszeit in Eisfelder Talmühle auf der Hinreise mit sechs Minuten wohl etwas knapp angesetzt war. In diesen sechs Minuten sollte alles, was auf den Bildern Abb. 21 bis 26 dargestellt wird, geschehen sein. Mit 90 Minuten Aufenthalt auf dem Brocken war man nach knapp zwölf Stunden wieder in Gernrode. Eine solch lange Reise in mäßig komfortablen Kleinbahnwagen war natürlich nicht jedermanns Sache, und das anfänglich begeisterte Interesse von Touristen und Eisenbahnfreunden ebbte recht schnell wieder ab. Nach nur wenigen Saisons lohnte der Aufwand nicht mehr. Da außerdem der Dampflokeinsatz auf die lukrative Brockenstrecke konzentriert werden sollte, kamen kaum noch Dampfzüge über die Harzquerbahn nach Eisfelder Talmühle. Nach und nach kehrte Stille ein in dem einst so lebhaften Gemeinschaftsbahnhof.

Das Empfangsgebäude ist restauriert, es gibt eine moderne Bahnhofsgaststätte und auch ein paar Zimmer zum Übernachten, aber der Reiz, dies auch zu tun, ist vom Zugverkehr her kaum noch gegeben. Und so wunderbar auf dem Bahnsteig sitzen wie in Abb. 19 kann man heute auch nicht mehr.

Abb. 26: Nach dem Absetzen der Kurswagen hat die Gernröder Lok zum Wasserkran zurückgesetzt und lässt sich erst einmal die Kästen volllaufen, während der Gegenzug von Wernigerode nach Nordhausen auf Gleis 2 (!) einläuft. Dessen Fahrgäste haben auch Anschluss nach Harzgerode und Gernrode, denn die von dort gekommene Lok wird nach dem Wassernehmen durch Gleis 4 umlaufen und sich vor den Gernröder Zug setzen. Foto: OOK

Ein extrem „schönes“ Gebäude

Die Harzer Bahnen haben viele Empfangsgebäude, die man als besonders schön bezeichnen kann. Das von Eisfelder Talmühle ist nicht nur eins davon, sondern auch noch besonders stattlich. Sein Fachwerk geht durch die teilweise Verwendung von gebogenen Balken weit über das normale Maß an Ästhetik hinaus. Während es vom Fachwerk der Gleisfront zahlreiche Aufnahmen gibt, ist dem bei den Schmalseiten infolge früher Verbretterung nicht der Fall. Lediglich in Abb. 9 können wir uns überzeugen, dass es hier ein ebenso schönes Fachwerk gegeben hat.
Der Grundriss verdeutlicht noch den „Doppelhaus“-Charakter des Gebäudes. Die Diensträume sind zweimal vorhanden, jeweils für NWE und GHE.

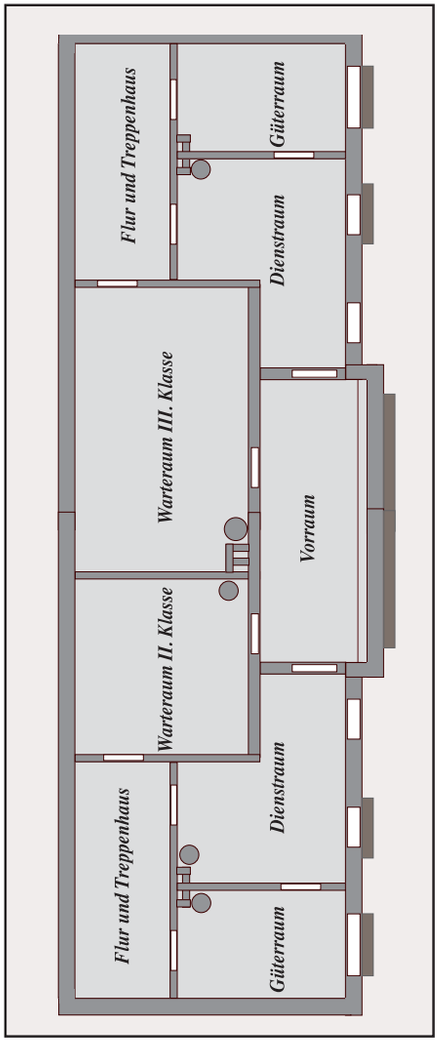


Abb. 27a: EG Eisfelder Talmühle, Grundriss

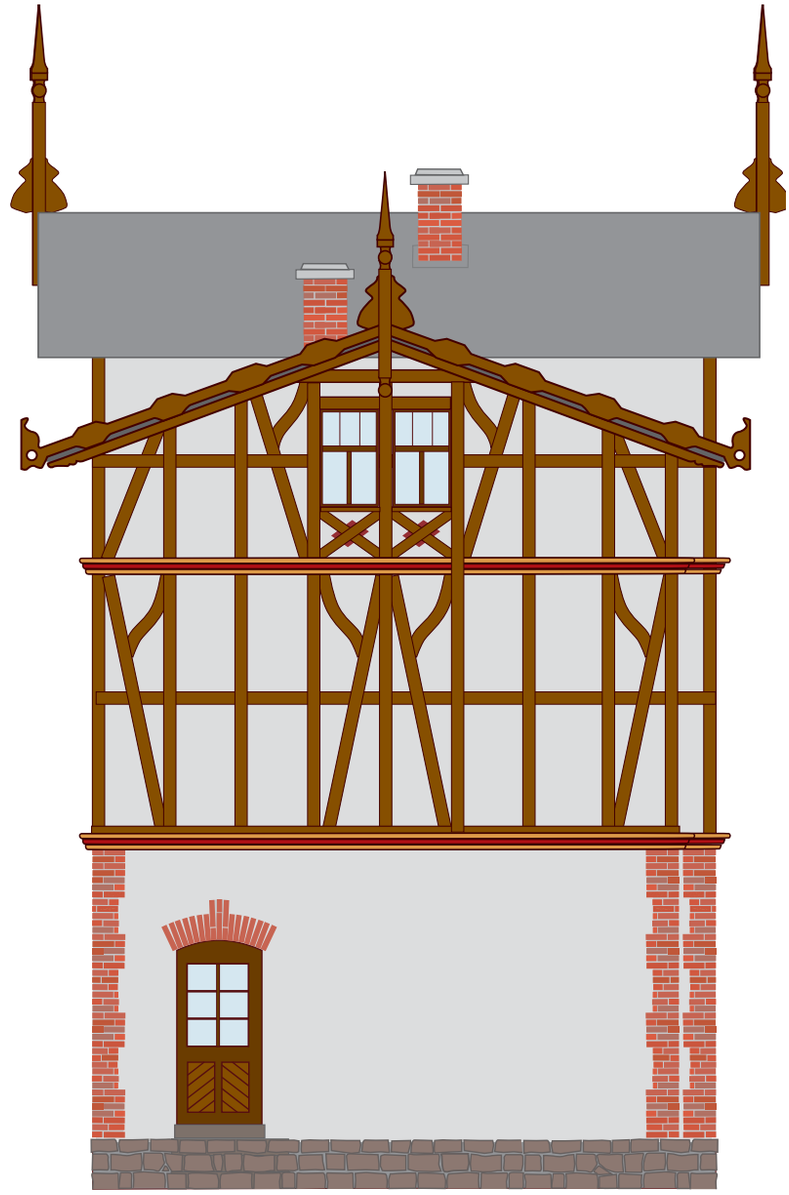


Abb. 27b: EG Eisfelder Talmühle 1: 87, Nordseite

Abb. 28: Die unverbretterte Nordseite des EG sieht man nur in Abb. 9. Hier ist die zu DR-Zeiten stets verplattete Südseite des EG zu sehen. Foto: Michael Franze

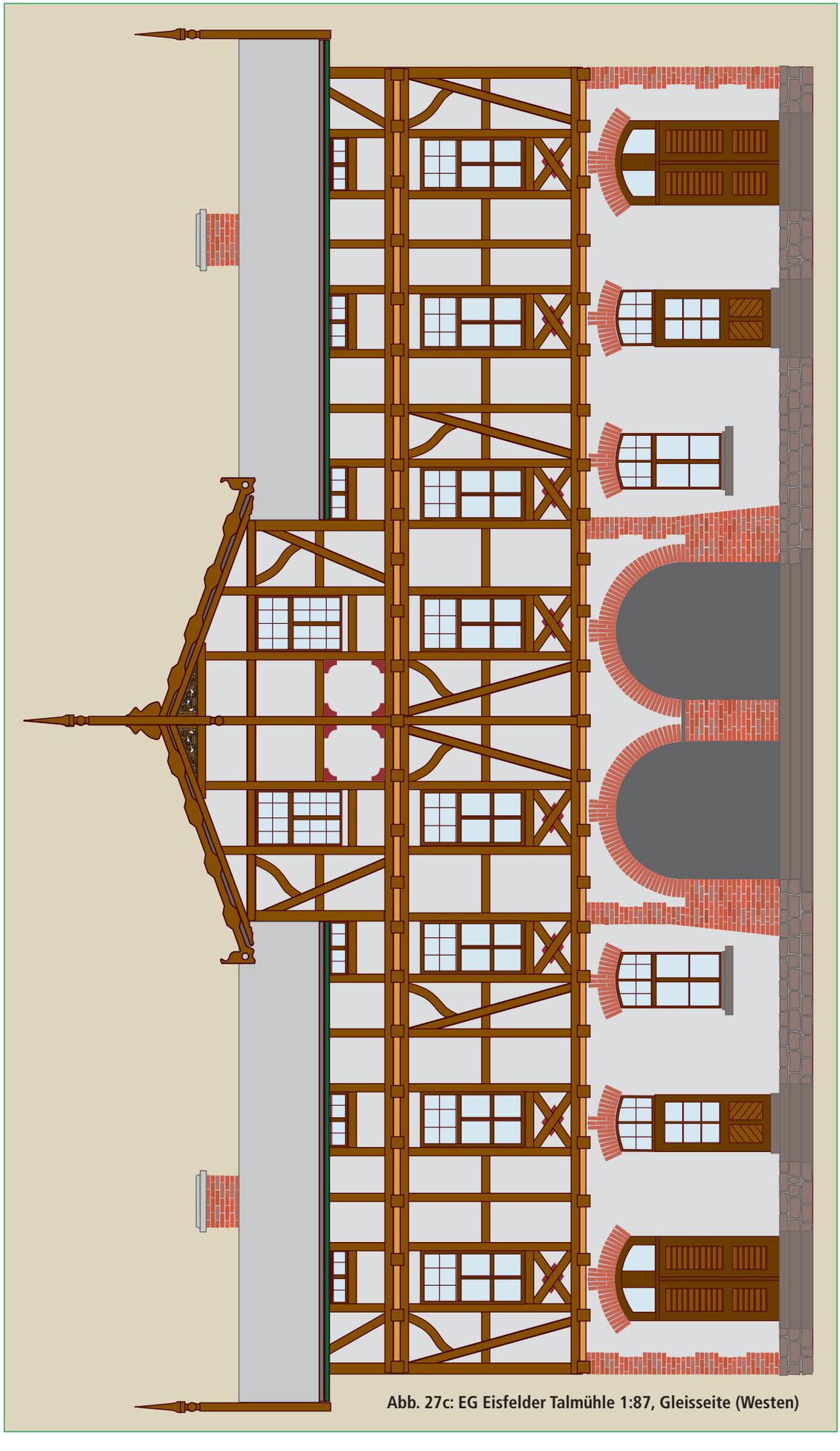


Abb. 27c: EG Eisfelder Talmühle 1:87, Gleisseite (Westen)

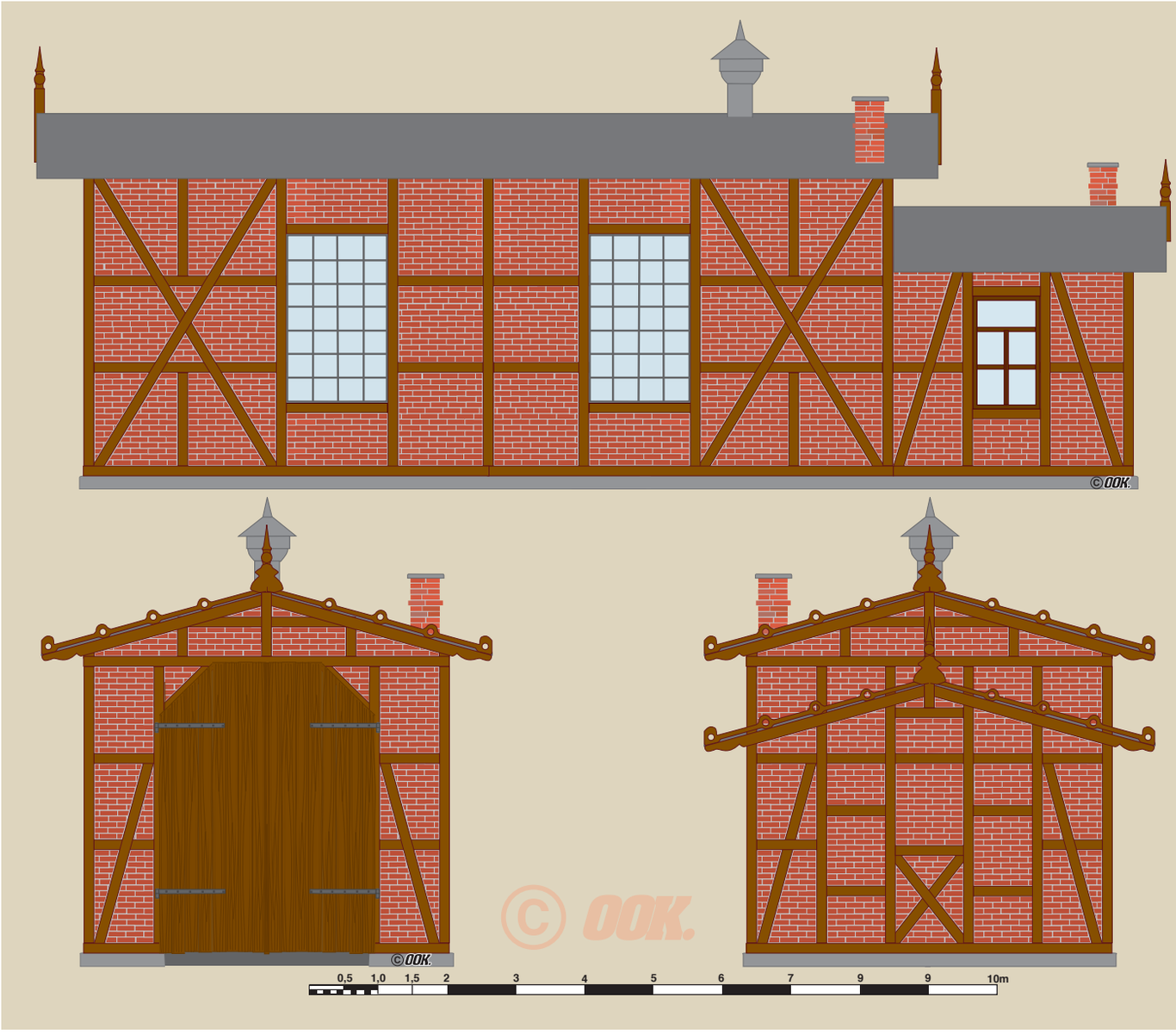


Abb. 29: GHE-Lokschuppen in Eisfelder Talmühle 1:87

Ein knuffiger Kleinbahnlokschuppen

Gleichzeitig mit dem Bau der Verbindungsstrecke von Stiege nach Eisfelder Talmühle im Jahre 1905 errichtete die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn am neuen Endpunkt Eisfelder Talmühle einen einständigen Lokschuppen. Der rückwärtige Anbau mit Übernachtungsmöglichkeit für das Personal war übrigens nicht von Anfang an vorhanden. Auf dem Foto rechts fehlt er noch.

Im Eröffnungsfahrplan von 1905 (s. Abb. 12) gab es noch keine Übernachtung in Eisfelder Talmühle, aber beispielsweise im Fahrplan von 1914 (Abb. 13) kommt der letzte GHE-Zug um 10.39 Uhr abends an, der erste fährt morgens um 6.38 Uhr ab, der klassische Fall für eine Übernachtung von Lok und Personal am Endpunkt einer Bahnlinie.

Der zunächst fehlende Anbau für das Personal war vermutlich der Grund dafür, dass der Fahrplan nicht von Anfang an Übernachtungen enthielt.

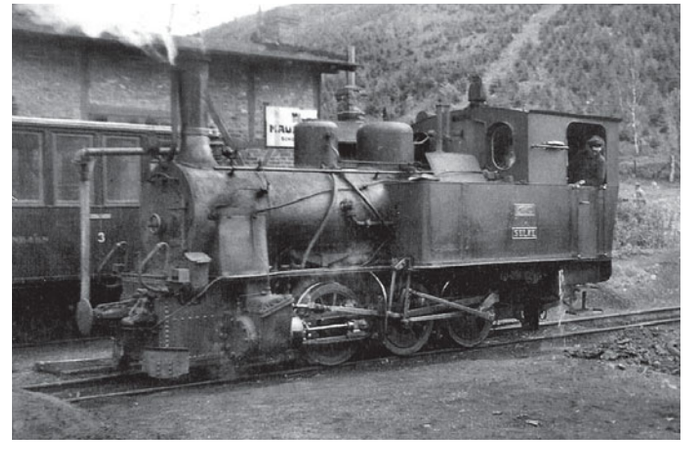


Abb. 30: GHE-Lok SELKE (baugleich mit GERNRODE) neben dem GHE-Lokschuppen in Eisfelder Talmühle mit großer Werbetafel für die seinerzeit gängige MAUXION-Schokolade. Repro: Slg OOK

SHE trifft NWE

Kurswagenübergang in Sorge

Dass zwei benachbarte Orte „Elend“ und „Sorge“ heißen können, hat außerhalb des Harzes und auch bei so manchem Erstbesucher dieses norddeutschen Mittelgebirges ein gewisses Lächeln oder auch schon mal einen ironischen Kommentar hervorgerufen. Kennern der Harzer Schmalspurbahnen gehen die beiden Orts- und Stationsnamen jedoch ohne Hintergedanken über die Lippen.

Über den heutigen Haltepunkt Sorge der HSB gäbe es eigentlich nichts zu sagen, außer dass seine Einrichtung die Folge eines Verbesserungsvorschlags irgendeines Eisenbahners war, der zu DDR-Zeiten schriftlich einreichte, der Bahnhof Sorge läge zu nahe an der Staatsgrenze West.

In der Tat konnte man vom Bahnhof aus den äußersten Grenzzaun sehen. Dennoch stand hinter dem mit 1400 Mark prämierten Vorschlag wohl eher der langjährige Wunsch der Sorger Einwohnerschaft, endlich eine Station im Orte zu haben anstatt einen Kilometer Fußweg zu den Zügen zurücklegen zu müssen.

Wenn man von Braunlage kommend die B 242 in Richtung Hasselfelde fährt, kommt schon nach wenigen hundert Metern von links her die Harzquerbahn in einem scharfen Bogen um ein Brückenwiderlager herum, um dann am linken Straßenrand parallel mitzulaufen. Nach weiteren zweihundert Metern ist man schon an der Stelle, wo sich einst der „richtige“ Bahnhof Sorge befand, von dem allerdings nicht mehr die geringste Spur zu erkennen ist.

Das erwähnte Widerlager gehörte zu der stählernen Brücke der Südharzbahn über die Harzquerbahn. Das andere Widerlager sowie die gesamte steinerne Brücke der SHE über die Straße nach Elend sind von den DDR-Grenztruppen zur Erzielung von Übersichtlichkeit und freiem Schussfeld gesprengt worden.

Die nachwendische Verbreiterung der Bundesstraße hat einen Teil des ehemaligen Bahnhofsgeländes verschlungen, und heute ist es kaum noch vorstellbar, dass sich an dieser Stelle eine dreigleisige Station mit einem stattlichen Empfangsgebäude befunden hat.

Und das war zunächst einmal nur

Abb. 1: Nicht weniger als sechs Eingänge zählte das stattliche Empfangsgebäude auf der Bahnsteigseite. Von links: Gepäckraum, Dienstraum, Fahrkartenausgabe, Wartesaal III. Klasse, Wartesaal II. Klasse sowie Posteingang. Foto: Slg Hasselmann

Abb. 2: Ganz im Vordergrund links kommt die Harzquerbahn von Benneckenstein und quert die Warme Bode auf einer steinernen Brücke. Dann kreuzt sie die Straße 242 und schwenkt nach Westen ein. Zwischen der Straße und der rechts sichtbaren höher gelegenen Südharzbahn eingeklemmt befindet sich der NWE-Bahnhof mit zwei durchgehenden Gleisen sowie einem Ladegleis. Foto: ca. 1935, Slg Steimecke

eine Station der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (Harzquerbahn). Die Südharzbahn kreuzte die Harzquerbahn mittels der schon erwähnten Eisenbrücke und verlief dann parallel zu dieser und auch parallel zu den Gleisen des NWE-Bahnhofes, jedoch sieben Meter höher. Dort oben legte die SHE einen Haltepunkt mit Wartehäuschen an, Weichen gab es hier jedoch keine.

Da beide Bahnen meterspurig waren und auch kompatible Zug- und Stoßeinrichtungen an den Fahrzeugen besaßen, lag die Schaffung einer Gleisverbindung nahe, die einen Wagenübergang ermöglichen würde. Dieses Verbindungsgleis wurde auch tatsächlich gebaut, jedoch erst 1913 in Betrieb genommen. Damit wurde das möglich, was den Gegenstand dieses Berichtes ausmacht: der Übergang von Kurswagen von der Südharz- zur Harzquerbahn und umgekehrt.

Ganz zufrieden war man in Braun-

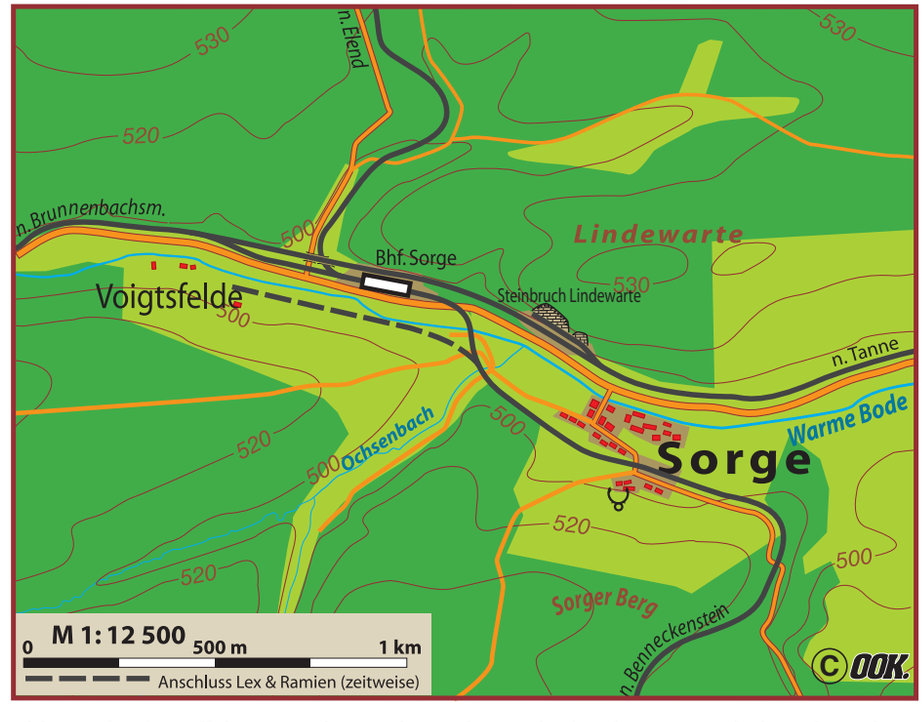


Abb. 3: Die eigentlich von Süden nach Norden verlaufende Harzquerbahn schwenkt bei Sorge im Tal der Warmen Bode ein Stück weit parallel zur Reichs- bzw. Bundesstraße und zur Südharzbahn ein, bevor sie Letztere kreuzt. Da die Harquerbahntrasse in der Ortslage Sorge 1:50 in Richtung Süden steigt, hatte man den Bahnhof nicht dort, sondern in der Ebene angelegt. Damit gab es zwar eine gemeinsame Station beider Bahnen, die jedoch den Reisenden größere Fußmärsche abverlangte.

Abb. 4: Von den Brücken der Südharzbahn bei Sorge über die Harzquerbahn und das Sträßchen nach Elend gibt es kaum Bildbelege. Daher muss dieses spezielle Foto von einem Schneeräumeinsatz des Reichsarbeitsdienstes ca. 1935 herhalten. Foto: Slg Steimecke

lage mit der ausgeführten Lösung nicht. Man hatte sich vorgestellt, die SHE-Trasse würde insgesamt abgesenkt und auf der Ostseite des Bahnhofes Sorge wieder auf das höhere Niveau geführt. Dass hätte dazu geführt, dass alle Tanner Züge durch den NWE-Bahnhof fahren würden.

Wagenübergang zwischen Südharzbahn und Harzquerbahn

Die Harzquerbahn war, wiewohl meterspurig, keine Kleinbahn, sondern eine schmalspurige Hauptbahn mit intensivem Verkehr. Dazu passten natürlich auch Kurswagen nach dem Vorbild der Reichsbahn für spezielle Reiseverbindungen, die nicht mit durchgehenden Zügen bedient wurden oder werden konnten.

Da diese Harzer Kurswagen nicht nur auf eine andere Strecke, sondern auch auf eine andere Bahnverwaltung übergingen, musste natürlich ein Vertrag zwischen den beiden beteiligten Verwaltungen geschlossen werden. Diesen zu lesen ist eine hochspannende

Abb. 5: Bürgerbegehren waren vor dem Kriege eher unüblich. Die Einwohner von Sorge protestierten jedoch heftig und erfolgreich gegen den Steinbruch Lindewarte der Südharzbahn. Dessen halbkreisförnige Steilwände reflektierten den Schall der Spreng- und Hauarbeiten genau mitten ins Dorf. Der Lärm war unerträglich. 1928 verfügten die Behörden die Schließung. Foto: Slg Steimecke

Abb. 6: Vermischung von Nachricht und Kommentar schon 1913, wie dieser komisch-bissige Bericht über den Bau der Verbindungsbahn in den Bad Sachsaer Nachrichten, zeigt zudem mit falsch dargestelltem Umstellungsmanöver mit einer „besonderen Maschine". Slg Kühnhold

Braunlage, 18. Febr. In der Richtung von Braunlage her, und zwar von dem Weiler Voigtsfelde ab, ist jetzt mit den Erdarbeiten zur Verlegung des Verbindungsgleises zwischen der Südharzbahn und der Harzquerbahn begonnen worden. Die Südharzbahn bekommt aber keineswegs Durchgangs-, Ein- und Ausfahrt nach und von Station Sorge der Harzquerbahn, wie man das bisher allgemein angenommen hat, sondern sie bleibt hüsch oben und die Harzquerbahn dito unten. Der „Durchgangsverkehr" zwischen beiden Bahnen wird auf eine ganz andere Art erreicht, als gewöhnliche Sterbliche sich das gedacht haben. Die von Wernigerode oder Nordhausen kommenden Harzquerbahnzüge hängen ihre für Braunlage bestimmten „Durchgangswagen" unten in Sorge ab und während oben der von Tanne kommende Südharzbahnzug bis nach Voigtsfelde fährt, der Mündungsstelle des neuen Verbindungsgleises, und dort hält, werden auf diesem Gleis von Sorge her mittels besonderer Maschine die Wagen nach oben auf das Südharzbahngleis geschoben und dem dort haltenden Zug angehängt. Ebenso umgekehrt. Ueber das neue Verbindungsgleis wird nur Personenverkehr stattfinden, Güterverkehr und -Austausch zwischen beiden Bahnen jedoch nicht. Die Hoffnungen, die man im allgemeinen Verkehrsinteresse auf die Schaffung einer tatsächlichen und in jeder Beziehung gemeinsamen Station Sorge beider Bahnen gesetzt hatten, werden sich also keineswegs erfüllen. Und was jetzt in Sorge geschaffen wird, das wird, wenn man sich nicht noch besinnt, nur den Wert eines Kuriosums haben wie an jener Stelle schon so viele gehabt . . . !

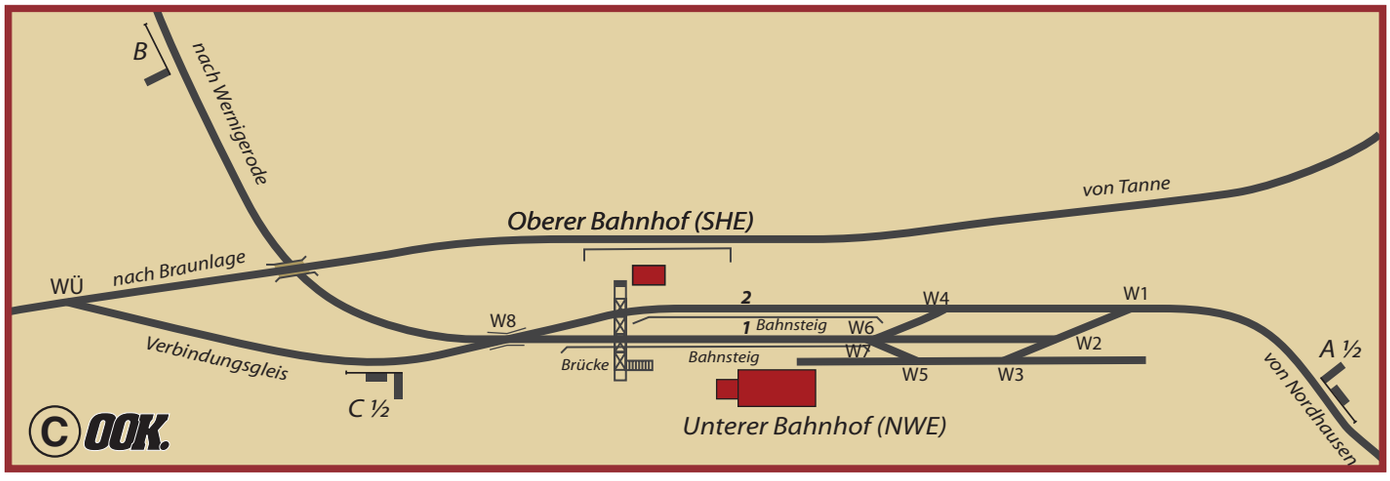


Abb. 7: Gleisplan des Bahnhofes Sorge nach dem der Betriebsanweisung beigegebenen Originalplan. Die für einen Knotenbahnhof recht knapp bemessenen Gleisanlagen resultieren auch aus der beengten Lage zwischen SHE und Reichs-/ Bundesstraße.

Angelegenheit, ihn abzudrucken würde aber den Rahmen sprengen. Daher hier nur einige Details:
„Grundsätzlich wird daran festgehalten, daß die Leistungen der Personen- und Gepäckwagen und der Lokomotiven der einen Verwaltung auf den Strecken der anderen Verwaltung durch Naturalgegenleistungen ausgeglichen werden sollen. "Hierzu gehörte auch, dass jede Verwaltung die Versorgung der Wagen mit Beleuchtung und Schmiermate-

Abb. 8 (links): Um die grenzzeichenfreie Länge der Gleise 1 und 2 nicht zu verkürzen, fädelte man das 1912 erbaute Verbindungsgleis über eine doppelte Kreuzungsweiche (W8 im Plan Abb. 7) ein. Blickrichtung Westen. Foto: Slg Steimecke
Abb. 9 (unten): Viel Betrieb auf wenigen Gleisen. Der Zug im Vordergrund hat offenbar Güterwagen für die andere Bahn abgesetzt. Erstaunlich zahlreiche Reisende warten auf den Gegenzug. Im Hintergrund liegt Langholz zur Verladung bereit. Foto: Slg Marco Staartjes

Abb. 10: Von Wernigerode kommend rumpelt ein NWE-Personenzug in den Bahnhof Sorge auf Gleis 1 ein. Der erste Personenwagen hinter dem PwPost4 ist einer der sogenannten schweren Stahlwagen (s. Kapitel 3). Rechts oben lugt die Wartehalle am SHE-Bahnsteig hervor, zu dem die eiserne Brücke führt, die auf dem Bild schon gesperrt ist und 1935 abgebrochen wurde. Foto: Slg OOK.

Abb. 11: Die gleiche Stelle jedoch ohne die Brücke, also nach 1935 aufgenommen: Der SHE-Personenzug aus Tanne hat nach Durchfahren des oberen Bahnhofes, dessen Wartehäuschen über der Lok zu sehen ist, in den unteren Bahnhof zurückgedrückt. Der NWE-Anschlusszug ist schon abgefahren, der SHE-Zug wird gerade abgefertigt. Foto: Slg Steimecke

rial auch beim Einsatz auf der fremden Bahn sicherzustellen hatte. Für das Lokbekohlen beim Einsatz auf der anderen Bahn wurden Entgelte nach kompliziertem Berechnungsmodus festgesetzt, Wassernehmen sollte jedoch kostenlos sein.

Pingelige Regelungen

Fahrzeuge der SHE durften auf der NWE nur bis Wernigerode eingesetzt werden, NWE-Fahrzeuge auf der SHE nur bis Braunlage. Eine „Ablenkung" der Fahrzeuge auf andere Strecken zu anderen Zielen bedurfte besonderer Absprache.
Ganz besonders pingelig war der Vertrag bezüglich des Übergangs von Güterwagen. Dazu folgender Auszug:
§1. 3. Die Vertragschließenden verpflichten sich gegenseitig, etwaige Bestrebungen auf Freigabe oder Ausbau der Bahnverbindung für den Durchgangsgüterverkehr nach und von den anschließenden Normalspurbahnen, mögen dieselben von wem auch immer ausgehen, unter keinen Umständen zu unterstützen und mit Bezug auf Bestimmungen dieses Vertrages und unter Hinweis darauf, daß der Gleisanschluß für den Durchgangsgüterverkehr nicht gebaut und nicht eingerichtet ist und ein Umbau der vorhandenen Anlagen bei den sehr beengten Raumverhältnissen in Sorge ganz unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde, entschieden abzulehnen."
Was hier verhindert werden und welcher Schaden von wem abgewendet werden sollte, bleibt der Spekulation und Interpretation überlassen. Ein vielsagender Passus noch zum Schluss:
„Der Übergang von Regelspurwagen auf Rollböcken ist ausgeschlossen."
Einen nennenswerten Umfang hat der Wechselverkehr wohl nie gehabt, gegeben hat es ihn jedoch. Das bezeugen einzelne Bildbelege von SHE-Güterwagen auf NWE- und sogar GHE-Gleisen. Den deutlichsten Beweis lieferte die Grenzziehung 1945, die auch die Strecke Sorge–Brunnbachsmühle und damit die Verbindung SHE-NWE zerschnitt.

Unvollständige Rückführung

Auf Geheiß der Alliierten musste ein spezieller Übergabezug zur Rückführung von SHE-Wagen von der NWE auf die Heimatbahn gefahren werden. Dabei sind nicht einmal alle Fahrzeuge erfasst worden, vergessen hatte man wohl, im Bereich der GHE nach SHE-Fahrzeugen zu suchen.
Ein Personenwagen und vier offene Güterwagen verblieben jedenfalls im Osten. Im Bestand der museal aufgearbeiteten Fahrzeuge, die fallweise im Traditionszug auf den HSB mitlaufen, befinden sich ein Güter- und ein Personenwagen ex SHE. Und diverse Hochbordwagen, die lange Zeit auf verschiedenen Bahnhöfen als Schlackenwagen dienten, stammten ebenfalls von der SHE.

Abb. 12: „Auf der Weide" heißt diese Postkarte mit der Harzer Rotviehherde auf den Wiesen von Voigtsfelde. Dieser Titel deutet darauf hin, dass das, was uns interessiert, eher zufällig mit draufkam: der T 02 der Südharzbahn mit angehängtem Stückgutwagen fährt das Verbindungsgleis hinunter zum „unteren Bahnhof", dessen EG rechts zwischen den Bäumen hervorlugt. Man beachte das Hp2 zeigende Signal C1/2 (vgl. Gleisplan Abb. 7). AK: Slg Chr. Resow

Unabgestimmtes Nebeneinander

Der vom Harz-Klub herausgegebene Fahrplan für 1909 zeigt, dass überhaupt nur drei Harzquerbahn-Zugpaare pro Tag den Bahnhof Sorge berühren, während die Südharzbahn immerhin vier Zugpaare auf die Tanner Strecke schickt. Eine Anstimmung der Fahrzeiten zur Herstellung von Anschlüssen scheint es aber überhaupt nicht gegeben zu haben.

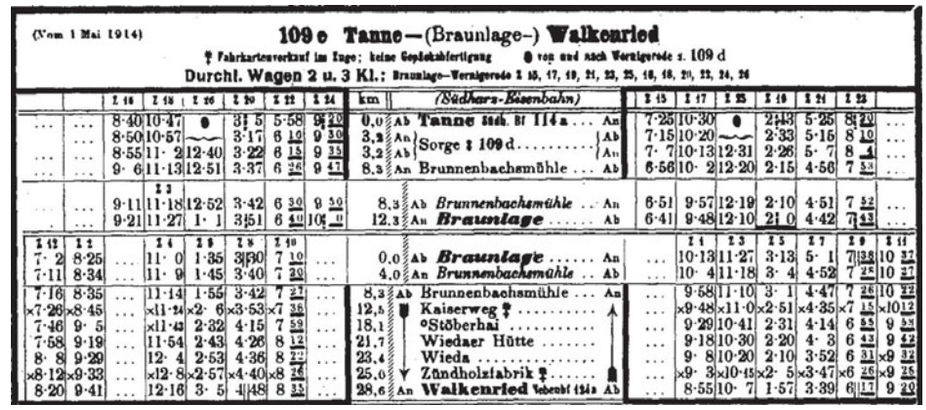
NWE v. Wern.	SHE n. Brl.
10.43	9.55
...	12.13
15.08	15.29
21.12	21.10

SHE v. Brl.	NWE n.Wern.
8.58	9.18
11.30	...
14.42	15.40
20.13	20.15

Abb. 13: Vor dem Bau der Verbindungsbahn schien man den Bedürfnissen der fahrgäste kaum Beachtung zu schenken. Entweder waren die Übergänge zu kurz oder viel zu lang. Dem Bahnhofswirt mag Letzteres gefallen haben.

Die Sache mit den Kurswagen

Auch wenn Sorge, wie von den Bad Sachsaer Nachrichten bemängelt, kein wirklicher Kreuzungsbahnhof wurde, sondern lediglich zwei Strecken mit einem Verbindungsgleis verbunden wurden, stellte diese Station dennoch eine brauchbare Verknotung von SHE und NWE her.
Für Übergangsreisende gab es, je nachdem, um wie viel Uhr sie ab Braunlage fuhren, prinzipiell drei Möglichkeiten, um in einen Zug der Harzquerbahn zu gelangen: a) am oberen Bahnhof aussteigen, die Treppe zum sieben Meter tiefer gelegenen NWE-Bahnsteig hinunterzugehen, b) einen SHE-Zug zu benutzen, der in den unteren Bahnhof


(Vom 1 Mai 1914) 109 e Tanne—(Braunlage-) Walkenried
Fahrkartenverkauf im Zuge; keine Gepäckabfertigung — von und nach Wernigerode s. 109 d
Durchl. Wagen 2 u. 3 Kl.: Braunlage—Wernigerode 1 15, 17, 19, 21, 23, 25, 16, 18, 20, 22, 24, 26

		1 16	1 18	1 20	1 20	1 22	1 24	km	(Südharz-Eisenbahn)		1 15	1 17	1 25	1 19	1 21	1 23	
...	...	8·40	10·47	●	3 5	5·58	9 20	0,0	Ab Tanne Stch. Bf 114 a	An	7·25	10·30	●	2 43	5·25	8 20	...
...	...	8·50	10·57	~	3·17	6 10	9 30	3,2	An Sorge 1 109 d	Ab	7·15	10·20	~	2·33	5·16	8 10	...
...	...	8·55	11· 2	12·40	3·22	6 15	9 35	3,2	Ab	An	7· 7	10·13	12·31	2·26	5· 7	8 4	...
...	...	9· 6	11·13	12·51	3·37	6 26	9 47	8,3	An Brunnenbachsmühle	Ab	6·56	10· 2	12·20	2·15	4·56	7 53	...
			1 3														
...	...	9·11	11·18	12·52	3·42	6 30	9 50	8,3	Ab *Brunnenbachsmühle*	An	6·51	9·57	12·19	2·10	4·51	7 52	...
...	...	9·21	11·27	1· 1	3 51	6 40	10 0	12,3	An *Braunlage*	Ab	6·41	9·48	12·10	2 0	4·42	7 43	...
1 12	1 1		1 4	1 8	1 8	1 10							1 4	1 3	1 5	1 7	1 9 1 11
7· 2	8·25	...	11· 0	1·35	3 30	7 10	...	0,0	Ab *Braunlage*	An	...		10·13	11·27	3·13	5· 1	7 38 10 37
7·11	8·34	...	11· 9	1·45	3·40	7 20	...	4,0	An *Brunnenbachsmühle*	Ab	...		10· 4	11·18	3· 4	4·52	7 25 10 27
7·16	8·35	...	11·14	1·55	3·42	7 27	...	8,3	Ab Brunnenbachsmühle	An	...		9·58	11·10	3· 1	4·47	7 26 10 22
×7·26	×8·45	...	×11·24	×2· 6	×3·53	×7 38	...	12,5	Kaiserweg ?		...		×9·48	×11·0	×2·51	×4·35	×7 15 ×10 12
7·46	9· 5	...	×11·43	2·32	4·15	7 59	...	18,1	°Stöberhai		...		9·29	10·41	2·31	4·14	6 55 9 53
7·58	9·19	...	11·54	2·43	4·26	8 12	...	21,7	Wiedaer Hütte		...		9·18	10·30	2·20	4· 3	6 43 9 42
8· 8	9·29	...	12· 4	2·53	4·36	8 22	...	23,4	Wieda		...		9· 8	10·20	2·10	3·52	6 31 ×9 32
×8·12	×9·33	...	×12· 8	×2·57	×4·40	×8 26	...	25,0	Zündholzfabrik ?		...		×9· 3	×10·45	×2· 5	×3·47	×6 26 ×9 25
8·20	9·41	...	12·16	3· 5	4 48	8 35	...	28,6	An Walkenried Lebenst. (Stadt)	Ab	...		8·55	10· 7	1·57	3·39	6 17 9 20

Abb. 14: Beim Entwurf des Sommerfahrplans 1914 konnte man nicht ahnen, dass zwei Monate nach Gültigkeitsbeginn der Erste Weltkrieg ausbrechen würde. Sechs Zugpaare auf beiden Strecken, einen bis Wernigerode durchlaufenden Zug, alle Tanner Züge mit Kurswagen nach bzw. von Wernigerode. In den folgenden Fahrplanperioden wurde dann nach und nach abgespeckt, bis schließlich eine einzige Kurswagenrelation übrig blieb. Slg J. Kühnhold

einfuhr und in den Anschlusszug umsteigen oder c) einen Zug mit „direkten Wagen“ zu benutzen und umsteigefrei in Richtung Norden weiterzufahren. Dieser letzteren Variante soll nun unser spezielles Augenmerk gelten.
Auch wenn es kaum noch Kurswagen gibt, weiß zumindest jeder Eisenbahnfreund noch, was das Wort bedeutet, in der allgemeinen Bevölkerung ist der Begriff schon weitgehend in Vergessenheit geraten. Im Sommerfahrplan 1966 (das war mitten im Studium des Verfassers) hatten beispielsweise von den pro Tag

Endgültiger Entwurf! — Gültig ab 1. Oktober 1918.
Fahrplan der Südharz-Eisenbahn.
Braunlage—Sorge—(Wernigerode) Tanne — Durchlaufende Wagen II.—III. Kl. bei den Zügen 19 u. 22 zwischen Braunlage—Wernigerode und umgekehrt. — (Wernigerode) Tanne—Sorge—Braunlage.

Km	17	19	21		Zug-Nr. II.—III. Klasse. Zug-Nr.		18	20	22
0,0	5 55	11 15	4 55	ab	Braunlage (I)	an	10 39	2 12	6 51
3,97	×	11 24	5 05	an	Brunnenbachsmühle	ab	10 30	2 02	6 41
	6 04	11 28	5 10	ab		an	10 28	1 59	6 38
9,08	6 20	11 39	5 21	an	Sorge	ab	10 14	1 48	6 27
Anschlüsse d. Nordhausen-Wernigerod. E.	6 23	11 56	5 30	ab	Sorge	an	10 08	1 44	6 22
	6 48	12 25	5 58	„	Elend	ab	9 41	≥ 1 22	6 03
	7 00	12 40	6 11	an	Drei Annen-Hohne	„	9 26	1 04	5 45
	9 52	≥ 1 28	2 22	an	Schierke Anschlüsse	ab	—	12 35	5 14
	10 38	2 20	3 05	an	Brocken bis 13. Oktober	„	—	11 50	4 32
	7 52	1 52	7 04	an	Wernigerode	ab	8 20	≥ 12 06	4 36
9,08	6 25	11 43	5 24	ab	Sorge	an	10 08	1 40	6 20
12,28	6 35	11 53	5 34	an	Tanne	ab	9 58	1 30	6 10
Anschlüsse d. Halberst.-Blankenbg. Eisenbahn.	6 45	12 05	6 13	ab	Tanne	an	9 45	—	4 45
	9 09	2 56	9 11	an	Blankenburg (Harz)	ab	6 50	—	1 45
	10 40	6 18	—	„	Halberstadt	ab	—	—	11 05

Abb. 15: Im September 1918 reicht die SHE den endgültigen Entwurf für den Winterfahrplan 1918/19 ein. Obwohl der auf der Tanner Strecke kriegsbedingt auf drei Zugpaare reduziert ist, gibt es wie eh und je die Kurswagen nach Wernigerode. Offenbar sind in den Vorjahren häufiger die Kurswagenangaben nicht übernommen worden, denn der Entwurf ist mit diesem Vermerk versehen: „Die Ausgabestellen der Kursbücher werden ersucht, auch die Angabe über die durchlaufenden Wagen zwischen Braunlage und Wernigerode aufzunehmen. Ebenso außer den Abfahrts- auch die Ankunftszeiten in Sorge, damit der Anschluß dortselbst an die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zweifellos ersichtlich ist.“ Slg J. Kühnhold

15. Braunlage - Walkenried und Braunlage - Sorge - Tanne. Anschl. s. u. 4, 9 u. 14

—	740	—	820	1007	1206	1220	238	434	540	605	919	ab	Braunlage	an	—	845	927	1128	—	221	329	458	657	757	1032
—	749	—	830	1017	1215	1229	247	444	549	615	928	an	Brunnenbachsmühle	ab	—	835	918	1118	—	211	319	448	647	747	1022
—	750	—	↓	1019	1217	↓	249	↓	550	↓	930	ab	Brunnenbachsmühle	an	—	↑	916	1114	—	209	↑	446	646	↑	1021
—	801	—		1020	1228		300		601		941	an	Sorge (s. Nr. 14)	ab	—		905	1103	—	158		435	635		1010
—	802	—		1133	—		305		603		942	ab	Sorge (s. Nr. 14)	an	—		900	1100	—	—		432	628		1008
—	812	—		1143	—		315		613		952	an	Tanne (s. Nr. 4)	ab	—		850	1050	—	—		422	618		958
—	—	—	832	—	—	1235	—	450	—	618		ab	Brunnenbachsmühle	an	—	831	—	1115	—	—	316	—	—	745	
—	—	—	843	—	—	1245	—	500	—	628		„	Kaiserweg ×	ab	—	|	—	1105	—	—	305	—	—	735	
—	—	—	905	—	—	104	—	521	—	648		„	Stöberhai	„	—	802	—	1046	—	—	245	—	—	715	
—	—	—	917	—	—	116	—	532	—	701		„	Wieda'er Hütte	„	—	750	—	1034	—	—	234	—	—	704	
—	—	—	928	—	—	126	—	542	—	712		„	Wieda	„	—	739	—	1024	—	—	223	—	—	650	
—	—	—	|	—	—	130	—	546	—	716		„	Zündholzfabrik ×	„	—	|	—	1019	—	—	218	—	—	645	
—	—	—	941	—	—	138	—	554	—	724		an	Walkenried	ab	—	727	—	1011	—	—	210	—	—	635	

Sonnabends — Sonnabends

† Durchlaufende Wagen II und III. Kl. zwischen Braunlage-Wernigerode und umgekehrt nach Bedarf.

Abb. 16: Im Sommerfahrplan 1926 hat zwar die Zahl der Züge auf der Tanner Strecke nicht abgenommen, aber eine einzige Kurswagenverbindung von und nach Wernigerode ist übrig geblieben. Unklar bleibt, wie „nach Bedarf" zu deuten ist. Zudem hat man vergessen, die entsprechenden Züge mit dem Signum † zu bezeichnen. Slg J. Kühnhold

Braunlage—Sorge—Tanne (Wernigerode) — Durchlaufende Wagen 2.—3 Kl. zwischen Braunlage-Wernigerode und umgekehrt in den Zügen 3, 21 und 22 — **(Wernigerode) Tanne—Sorge—Braunlage**

Km	■15	■17	17	b■19	■21	■23	25	Zug-Nr. 2. 3. Klasse. Zug-Nr.	■16	■18	■20	■22	b■24	■28 Sa	■26
0,0	743	928	950	1203	1418	1733	1811	ab Braunlage	857	1109	1352	1610	1840	2000	2212
3,97	752	937	959	1212	1427	1802	1849	an Brunnenbachsmühle ab	848	1100	1343	1601	1832	—	2203
	753	939	1001	1213	1428	1804	1850	ab Brunnenbachsmühle an	845	1059	1342	1600	1831	—	2202
9,08	804	951	1013	1224	1440	1815	1902	an Sorge ab	834	1048	1331	1549	1820	1940	2151
Anschlüsse Nordhausen-Wernigerod. E.	835	S1008 (v. 23. 5. b. 13. 9.)		1226	1444	1835		ab Sorge an	831	1044	1328	1546	1759	1939	2146
	907	S1041		1257	1514	1907		an Drei Annen-Höhne ab	801	1013	1258	1516	1727	1908	2115
	1030 / 1110	1115 / 1155 (S. b. 27. 9. u. tägl. v. 23. 5. b. 31. 8.)		1320 / 1400	1537 / 1610 (Sa)	— / —	— / —	an Schierke ab	—	—	1240	1456	1703 / 1626	1830 / 1800 (W v. 23. 5. bis 31. 8.)	1900 / 1830 (S. bis 27. 9.)
								an Brocken ab			1202	1418			
	950	S1136 (vom 23. 5.)		1340	1600	1950	—	an Wernigerode ab	712	915	1205	1420	1636	1814	2028

Abb. 17: Fünf Jahre später hat sich wenig verändert, nur der „Eilzug" 28 Sa ist neu. Die Züge 21/22 befördern den Wernigeröder Kurswagen, einen durchgehenden Zug nach Wernigerode gibt es nicht mehr. Die Kurswagen zum Brocken sind noch nicht erfunden. Sehr bedeutsam jedoch die kleinen schwarzen Quadrate. Die im Scan leider nicht enthaltene Fußnote besagte (mit schönstem Harzer Akkusativ): „Zug fährt auf den unteren Bahnhof Sorge ein." Und das waren in diesem Fall fast alle. Slg J. Kühnhold

176 n Südharz Eisenbahn **Braunlage-Sorge-Tanne** Alle Züge 2. 3. Kl.

	15		17	19		21		23	25		km	Zug Nr		Zug Nr		16		18		20		22		24	26
						a)			b)													a)			b)
....	7.47	...	10.07	12.05	...	14.12	...	17.41	vS 19.13	...	0,0	ab	Braunlage 176 m	an	...	8.57	...	10.56	...	13.37	...	16.01	...	18.50	vS 19.58
....	7.56	...	10.16	12.13	...	14.21	...	17.50	19.21	...	4,0	an	Brunnenbachsmühle	ab	...	8.48	...	10.47	...	13.28	...	15.52	...	18.42	19.49
....	7.57	...	10.17	12.14	...	14.22	...	17.51	19.21	...	4,0	ab		an	...	8.44	...	10.46	...	13.27	...	15.51	...	18.41	19.48
....	8.08	...	10.28	12.25	...	14.33	...	18.02	vS 19.32	...	9,1	an	Sorge 182 b	ab	...	8.33	...	10.35	...	13.16	...	15.40	...	18.30	vS 19.37
....	8.10	...	...	12.30	...	...	...	18.05	...	...	9,1	ab		an	...	8.31	...	...	...	13.11	...	...	...	18.27	...
....	8.18	...	...	12.39	...	...	...	18.13	...	...	12,3	an	Tanne 182 a	ab	...	8.23	...	...	...	13.03	...	...	...	18.18	...

a) Kurswagen Braunlage-Wernigerode und zurück vom 20. XII. 35 bis 15. II. 36 — b) vom 14. XII. 35 bis 15. II. 36

Abb. 18: Einer der wenigen erhaltenen Winterfahrpläne, nämlich der von 1935/36, belegt, dass in der Hochsaison von Weihnachten bis Mitte Februar die Wernigeröder Kurswagen ebenfalls verkehrten. Slg J. Kühnhold

von Hamburg in Richtung München fahrenden Schnellzügen achtzehn einen oder mehrere Kurswagen. Die Vergleichsjagd der Eisenbahn mit dem Auto und teilweise auch mit dem Flugzeug hinsichtlich der Reisezeiten machte die sukzessive Abschaffung der Kurswagen mit ihren zeitraubenden Umstellungen notwendig. Eine Umsteigeverbindung ist a priori wesentlich schneller als eine mit Kurswagen.

Die Zeit für die Kurswagenumsetzung fällt jedoch umso weniger ins Gewicht, je geringer die Reisegeschwindigkeit der einzelnen Züge ist. Bei einer Schmalspurbahn, die für sechzig Kilometer zweieinhalb Stunden braucht, macht der Zeitverlust relativ wenig aus.

Lieber kuppeln als Treppen steigen

In Sorge war das Umsteigen von der Harzquerbahn zur Südharzbahn oder umgekehrt normalerweise dadurch erschwert, dass eine steile Treppe erklommen oder heruntergegangen werden musste. Die teilweise Einfahrt der Tanner Züge in den unteren Bahnhof brachte zwar umsteigenden Fahrgästen einen Gewinn, den Reisenden von oder nach Tanne jedoch einen deutlichen Zeit-

Brocken-Ausflugsfahrten

Montags u. Donnerstags vom 15. Juni bis 31. August 36 in **durchlaufenden Wagen (kein Umsteigen)** unter geländekundiger Führung

ab Walkenried Südh. E.	10.14	ab Brocken	16.15
ab Wieda	10.27	an Wiedaerhütte	19.32
ab Wiedaerhütte	10.34	an Wieda	19.39
an Brocken	14.02	an Walkenried Südh. E.	19.51

Ausflugs- und Wanderfahrten zu erheblich ermäßigten Fahrpreisen.

Ausgabe an Jedermann, gültig am Lösungstage von Walkenried, Wieda, Wiedaerhütte nach Stöberhai, Kaiserweg und Rübeland.

Die Fahrpreise sind aus d. besonderen Aushängen zu ersehen.

Auskunft erteilen bereitwilligst die Bahnhöfe Walkenried Südh. E. (Fernruf 67), Wieda und Wiedaerhütte und die Bahnverwaltung Braunlage (Fernruf 233).

Südharz-Eisenbahn.

Abb. 19: 1933 bewarb die SHE in Zeitungsanzeigen die Brocken-Kurswagen, die von Walkenried bis zum Gipfel drei Stunden und achtundvierzig Minuten benötigten. Slg Kühnhold

Sommerfahrplan 1938

176 m Südharz Eisenbahn Braunlage-Walkenried

Alle Züge 2. 3. Kl.

1	3	5	7	...	...	...	11 b)	km	Zug Nr	Zug Nr	2		4 b)		6		8			12	
5.05	... 8.27	... 12.32	... 15.15	...	...	...	18.51	0,0	ab **Braunlage** 176 n	an	8.05	...	11.09	...	15.06	...	17.59	...	...	21.40	...
5.14	... 8.36	... 12.41	... 15.23	...	...	...	19.00	4,0	an Brunnenbachsmühle....	ab	7.55	...	11.00	...	14.57	...	17.50	...	...	21.31	...
5.15	... 8.39	... 12.42	... 15.24	...	...	...	19.02	4,0	ab	an	7.54	...	10.59	...	14.56	...	17.47	...	...	21.30	...
5.24	... 8.49	... 12.51	... 15.32	...	...	...	19.11	8,2	Kaiserweg ×		7.46	...	10.50	...	14.47	...	17.37	...	...	21.20	...
5.38	... 9.03	... 13.05	... 15.44	...	...	...	19.24	13,8	Stöberhai ×		7.33	...	10.36	...	14.34	...	17.23	...	...	21.07	...
5.48	... 9.14	... 13.15	... 15.53	...	...	...	19.33	17,4	Wiedaerhütte		7.24	...	10.26	...	14.25	...	17.13	...	...	20.58	...
5.54	... 9.21	... 13.22	... 15.59	...	...	...	19.40	19,1	Wieda		7.17	...	10.19	...	14.18	...	17.06	...	...	20.52	...
5.57	... 9.24	... 13.25	... 16.02	...	...	...	19.43	20,7	Wieda Süd ×		7.13	...	10.14	...	14.14	...	17.01	...	...	20.48	...
6.05	... 9.32	... 13.32	... 16.09	...	...	...	19.51	24,3	an **Walkenried** 176.....	ab	7.05	...	10.06	...	14.06	...	16.53	...	...	20.40	...
8.07	11.17	... 15.15	17.03	18.52	...	...	20.53		an *Northeim* (Han) 176	ab	4.54	↗	8.43	↖	12.46	13.10	15.36	...	...	19.21	...
10.02	14.03	... 16.47	18.22	18.33	20.22	...	...	22.35	an *Hannover* Hbf 180	ab	3.00	w5.13	S5.30	7.05	9.06	9.53	12.55	13.31	...	16.14	Sa 17.05
8.47	8.54 12.14	15.46	...	17.55	20.15	...	...	21.19	an *Göttingen* 180.....	ab	S 3.45	...	7.37	8.20	10.43	12.34	15.07	15.02	...	17.59	18.50
10.26	10.06 14.40	17.11	...	19.07	22.09	...	...	22.31	an *Kassel* Hbf	ab	1.36	...	5.57	7.05	9.22	11.25	13.29	13.44	...	16.26	17.39
6.39	... 10.26	... 14.21	... 16.51	17.16	...	...	21.04		an *Nordhausen* 176	ab	6.33	...	9.30	...	13.20	...	15.53	...	...	19.34	...

b) vom 13. VI. bis 29. VIII. am Montag und Donnerstag Kurswagen nach dem Brocken und zurück

176 n Südharz Eisenbahn Braunlage-Sorge-Tanne

Alle Züge 2. 3. Klasse

13	15	17	19 b)	21 a)	23	km	Zug Nr	Zug Nr	14	16	18	20	22 a)	24 b)
... 7.45 (nur S, Di u. Fr)	8.27 ...	10.02	12.03	14.12	17.40	0,0	ab **Braunlage** 176 m.....	an	nur S, Di u. Fr	9.16	10.51	13.34	15.59	18.50
... 7.53	8.36 ...	10.11	12.12	14.21	17.48	4,0	an Brunnenbachsmühle....	ab		9.07	10.42	13.25	15.51	18.41
... 7.55	8.38 ...	10.12	12.13	14.22	17.49	4,0	ab	an	8.37	9.06	10.41	13.24	15.50	18.40
... ×8.05	8.48 ...	10.23	12.24	14.33	18.00	9,1	an Sorge 182 b.....	ab	×8.27	8.55	10.30	13.13	15.39	18.29
... ×8.06	... ...	...	12.27	...	18.03	9,1	ab	an	×8.26	...	...	13.08	...	18.27
... 8.14	... ...	...	12.36	...	18.12	12,3	an **Tanne** 182 a.....	ab	8.18	...	...	13.00	...	18.17

a) Kurswagen Braunlage-Wernigerode und zurück. b) vom 13. VI. bis 29. VIII. am Montag und Donnerstag Kurswagen von Braunlage nach dem Brocken und zurück

182 b - e

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn

182 b Wernigerode (- Brocken) - Nordhausen und zurück

Alle Züge 2. 3. Klasse bis auf 50, 57, 57a, 59, 61, 62a

	Hannover Hbf 181.....ab	...	...	...	p S 3.47	6.30	...	S 7.15	...	9.44	9.58	...	13.52	...	13.58	...	16.23	z 16.57	18.36
	Braunschweig Hbf 184n.ab	...	...	...	S 5.15	7.18	...	8.00	8.00	10.52	11.49	...	13.42	...	15.00	...	18.00		19.00
	Berlin Potsdamer Bf 183 ab	...	...	...	...	...	...	...	7.12 7.45	...	10.20	...	12.46	...	13.50 vS 14.10	...	17.12		17.12
	Magdeburg Hbf 183 .....ab	...	...	...	... S 5.43	6.51	...	...	9.31	...	12.26	...	14.41	...	15.36 vS 16.33	...	18.57		19.31
	Halberstadt 182f .....ab	...	...	...	6.33 S 7.02	8.13	...	9.34	10.52	12.05	13.22	...	15.50	...	17.23	...	19.48		21.35
km	Zug Nr		w □	w 100	2	S 100	4	102	104	36	106	6	108	8	w 110	□	S 62 a	w □	□	□
0,0	**Wernigerode** (NWE).....ab	...	...	...	7.32	c 7.55	9.12	...	d 10.14	T 11.50	12.45	★14.18	...	16.33	...	18.05	S 18.18	w 18.50	20.25	k 22.22
1,7	Wernigerode Westerntor....	...	w6.25	...	7.37	8.00	9.17	...	10.19	11.55	12.49	14.23	...	16.37	...	18.11	18.23	18.56	20.31	22.28
2,9	Kirchstraße	...	6.30	...	7.42	8.05	9.22	...	10.24	12.00	12.54	14.28	...	16.42	...	18.15	18.28	19.00	20.35	22.32
4,7	Hasserode	...	w6.35	...	7.47	8.10	9.27	...	10.29	12.05	12.59	14.33	...	16.47	...	18.20	18.33	w 19.05	20.41	k 22.38
6,3	Steinerne Renne	...	an	...	7.52	8.15	9.34	...	10.34	12.10	13.04	14.38	...	X16.51	...	an	18.38	an		an
14,5	**Drei Annen Hohne** 182a an	...		...	8.12	c 8.35	9.54	...	d 10.55	T 12.30	13.25	14.58	...	17.11	...		S 18.58		21.00	
14,5	**Drei Annen Hohne** ...ab	...	...	b 8.15		c 8.41		...	9.58 d 10.57		13.30		e 15.08		h 17.15	...	S vom	nur w v. 1. VI. bis 31. VIII.	21.01	...
19,9	Schierke	...	...	b 8.36		8.58		...	10.19 11.17		13.55		15.24		h 17.30	...	1. VI.		21.25	...
28,1	Goetheweg	...	...	b 8.59		9.19		...	10.42 11.40		14.20		15.45		an	...	bis		an	...
33,4	**Brocken** .....an	...	...	b 9.14		c 9.34		...	10.57 d 11.55		14.35		e 16.00		...	...	31. VIII.		Postamt	...
14,5	**Drei Annen Hohne** 182a ab	...	...	...	8.18	...	10.00	...	...	T 12.36	...	T15.07	...	17.18	...	...	S 19.01	1. VI. bis 31. VIII.	21.01	...
19,3	Elend	...	...	...	8.29	...	10.10	...	...	12.48	...	15.17	...	17.32	...	...	19.10		21.13	...
26,7	**Sorge** .....an	...	...	...	8.47	...	10.28	...	...	T 13.06	...	15.35	...	17.52	...	...	S 19.28		nach Schierke	...
	Braunlage 176n.....an	S □	w T 50	w □	9.16	...	10.51	...	...	13.34	□	★15.59	...	18.50	62	...	...	...	...	...
26,7	**Sorge** .....ab		...	...	8.51	...	10.30	...	...	T 13.09	...	15.38	...	18.02	...	...	S 19.29	...	...	...
31,1	**Benneckenstein**		w5.28	...	9.05	...	10.41	...	...	13.26	...	15.49	...	18.19	...	...	19.39	...	...	...
43,6	**Eisfelder Talmühle** 158k an		5.52	...	9.31	...	11.07	...	...	T 13.52	...	16.15	...	18.46	...	...	20.03	...	...	...
43,6	**Eisfelder Talmühle** 158k ab		5.54	...	9.34	...	11.11	...	...	14.00	...	16.16	...	18.49	...	...	20.04	...	...	...
46,9	Netzkater		6.01	...	9.41	...	11.18	...	...	14.07	...	16.23	...	18.57	f 20.17	←	S 20.10	...	...	...
50,2	Ilfeld	S 6.05	6.10	w 7.10	9.49	...	11.26	...	...	14.14	14.55	16.30	...	19.06	20.26	...	nur S v. 1. VI. bis 31. VIII.	...	...	...
53,9	Niedersachswerfen (NWE)	6.13	6.18	7.18	9.57	...	11.34	...	...	14.22	15.03	16.38	...	19.14	20.34	...		...	...	...
58,7	Altentor		6.28		10.08	...	11.45	...	...	14.33		16.48	...	19.25	20.45	...		...	...	...
60,9	**Nordhausen** (NWE).....an	S 6.35	w 6.33	w 7.41	10.13	...	11.50	...	...	14.38	15.25	T16.53	...	19.30	f 20.50	...		...	...	...
	Halle (Saale) 177 .....an	8.13	8.13	9.43	13.10	...	13.22	...	...	16.26	...	18.58	...	22.56	22.56	...	...	...	...	...
	Kassel Hbf 177 .....an	11.00	11.00	11.00	...	...	14.45	...	...	17.38	17.38	21.05	...	22.31	2.15	...	...	...	...	...
	Erfurt 159f .....an	9.03	9.03	9.15	12.14	...	16.39	...	...	...	...	18.45	...	22.19	24.00	...	...	...	...	...
	Erfurt 159f .....ab	...	...	...	5.40	...	6.06		7.29	...	11.48	12.35	...	...	...	12.35	14.31	...	...	17.46	19.29
	Kassel Hbf 177 .....ab	...	...	3.31	3.31	...	6.16		7.18	...	10.06	...	...	...	...	12.50	12.50	...	15.33	15.33	19.33
	Halle (Saale) 177 .....ab	...	...	...	...	...	5.06		7.40	...	11.07	11.43	...	...	...	14.00	14.06	...	...	17.46	20.01
km	Zug Nr	w □	□	S 51	w T 1	T 1	S 53	□	3	105	5	57	S 57 a	w 111	□	7	□	w 59	T 61	S □
0,0	**Nordhausen** (NWE) ....ab	...	...	S 6.50	w 7.25	...	S 8.45	8.50	10.58	...	13.15	g 14.40	S vom 1. VI. bis 31. VIII.	...	15.40	17.05	...	w 18.01	19.40	S 23.10
2,2	Altentor	...	...	6.56	7.31	...	8.51		11.04	...	13.21	14.46		...		17.11	...	18.07	19.46	
7,0	Niedersachswerfen (NWE)	...	...	7.06	7.42	...	9.02	9.14	11.15	...	13.32	14.56		...	16.04	17.22	...	18.18	19.57	23.34
10,7	Ilfeld	...	...	7.14	7.50	...	9.11	9.24	11.25	...	13.40	15.04		...	16.12	17.30	...	w 18.25	20.05	S 23.44
14,0	Netzkater	...	...	7.21	7.57	...	9.19	nach	11.33	...	13.48	g 15.10	S 15.11	...	an	17.38	...	an	20.12	nach
17,3	**Eisfelder Talmühle** 158k an	...	Von Schierke	7.27	8.03	...	S 9.25	Neustadt	11.40	...	13.54	an	15.17	...	...	17.44	...	...	20.18	Neustadt
17,3	**Eisfelder Talmühle** 158k ab	...		7.33	8.05	...	...	...	11.46	...	T13.58	...	15.21	...	...	17.50	...	...	20.20	...
29,8	**Benneckenstein**	...		8.01	w 8.31	→ 8.35	...	...	12.14	...	14.25	...	16.22	...	...	18.18	...	...	20.45	...
34,2	**Sorge** .....an	...		S 8.10	an	8.44	...	...	12.23	...	T14.34	...	S 16.32	...	...	18.28	...	...	an	...
	Braunlage 176 n .....ab	...	...	S 7.45	...	8.27	...	...	12.03	...	★14.12	107	...	...	109	17.40	...	...	...	...
34,2	**Sorge** .....ab	...	...	S 8.11	...	8.50	...	...	12.26	...	T14.37	...	S 16.35	...	...	18.30	...	...	...	...
41,6	Elend	...	7.05	8.30	...	9.06	...	...	12.47	...	14.54	...	16.55	...	...	18.50	...	...	...	...
46,4	**Drei Annen Hohne** 182a an	...	7.15	S 8.39	...	9.14	...	...	12.56	...	T15.03	...	S 17.04	...	...	19.00	...	...	...	...
0,0	**Brocken** .....ab	...	ab	...	...		u 9.42	12.05		d 14.04		16.15		...	e 17.45		...	...	...	...
5,3	Goetheweg	...	Postamt	...	...		9.57	12.20		14.19		16.30		...	18.00		...	...	...	...
13,5	Schierke	...	6.55	...	...		10.20	12.44		14.49		16.54		q 17.47	18.24		...	...	...	...
18,9	**Drei Annen Hohne** ..an	...	7.15	...	...		u 10.34	12.58		d 15.04		17.08		18.01	e 18.38		...	...	...	...
46,4	**Drei Annen Hohne** 182a ab	...	7.16	...	...	9.15	u 10.36	↳	13.04	↳	15.10	17.12	↲	18.05	e 18.40	19.02	...			
54,6	Steinerne Renne			...	...	9.33	X 10.54		13.24		15.29	17.31	□	18.24	19.00	19.22	...			
56,2	Hasserode	w6.37	7.35	...	...	9.38	10.59		13.29		15.34	17.36	18.25	18.29	19.05	19.27	k 22.40			
58,0	Kirchstraße	6.42	7.40	...	...	9.43	11.04		13.34		15.39	17.41	18.31	18.34	19.10	19.32	22.46			
59,2	Wernigerode Westerntor....	6.46	7.44	...	...	9.48	11.09		13.40		15.45	17.47	18.35	18.40	19.16	19.37	k 22.49			
60,9	**Wernigerode** (NWE) .....an	w6.52	7.50	...	...	9.51	u 11.12		13.43		★15.48	17.50	18.41	q 18.43	e 19.19	19.40	an			
	Halberstadt 182f .....an	7.31	8.41	...	...	10.39	11.50		14.39		16.55	18.32	19.26		20.24		...	...	...	...
	Magdeburg Hbf 183 .....an	8.27	10.23	...	...	12.22	w 15.01		15.53		17.53	20.16	20.30		S 21.37	23.19	...	...	...	...
	Berlin Potsdamer Bf 183 an	10.21	13.22	...	...	14.27	15.56	w 17.02	17.51		19.51	22.34	22.34		a S 23.54		...	...	...	...
	Braunschweig Hbf 184n.an	9.02	9.46	...	...	11.36	13.06		15.58		19.47	19.47	20.41		S 21.52	22.55	...	...	...	...
	Hannover Hbf 181 .....an	p 9.57	11.53	...	...	12.40	14.32		16.22		20.54	20.54	21.13	a 21.59	S 23.13	23.38	...	...	...	...

Weitere Halte: Einzelne Züge halten außerdem in Tiefenbachmühle km 41,4 nach Bedarf.

Weitere Halte: Einzelne Züge halten außerdem in Tiefenbachmühle km 19,5 nach Bedarf.

a Nur S außer am 5. VI. b Verkehrt w vom 4.—8. VI. und vom 1. VII.—20. VIII. c Verkehrt S vom 5. VI.—11. IX. d Verkehrt S bis 25. IX. und täglich vom 4. VI.—31. VIII.
e Verkehrt täglich vom 4. VI.—31. VIII. und am 4. u. 11. IX. f Verkehrt S bis 28. VIII. sowie Mi vom 1. VI.—31. VIII. g Verkehrt Mi und S vom 1. VI.—31. VIII.
h Verkehrt vom 4.—5. VI. und w vom 1. VII.—31. VIII. k Verkehrt nur vom 4.—8. VI. und vom 1. VII.—31. VIII. p Ueber Braunschweig. q Verkehrt w vom 1. VII.—31. VIII.
★ Direkte Wagen Wernigerode-Braunlage und umgekehrt. □ Autobusverbindung. u Verkehrt S vom 5. VI.—11. IX. und täglich vom 4.—8. VI. u. 1. VII.—20. VIII. z Nur vS bis 30. IX.

Abb. 20: Die Tabelle 176n (Südharzbahn) verzeichnet in der Fußnote die Kurswagen nach Wernigerode (täglich) und zum Brocken (montags und donnerstags). Bei der Tabelle 182b (Harzquerbahn) werden zwar die direkten Wagen von Braunlage nach Wernigerode benannt, nicht jedoch die zum Brocken, obwohl diese, wie man der Tabelle 176m entnehmen kann, ab und bis Walkenried laufen. Kursbuchlesen war damals eine ebenso notwendige wie geläufige Kunst. Um die Verbindung ab Walkenried zum Brocken herauszuarbeiten, musste man die Tabellen 176n und m durchsehen, dann zu 182b weiterblättern, schließen, dass der Zug 3 den Kurswagen weiterbefördert, der 12.56 Uhr in Drei Annen Hohne ankommt. Die in der Tabelle anschließende Brockenstrecke nützt nichts, denn es ist die Gegenrichtung. Ganz oben in der Tabelle der Gegenrichtung ist ersichtlich, dass der nächste Zug zum Brocken um 13.30 Uhr fährt und 14.35 Uhr oben ankommt. Gesamtreisezeit 4 Stunden 29 Minuten. Slg OOK.

Dienstanweisung

für den Zug- und Rangierdienst auf Bahnhof Sorge

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Wagenübergang.
Zwischen Braunlage und Wernigerode und umgekehrt verkehren in bestimmten Zügen direkte Personenwagen und nach Bedarf auch Gepäckwagen, welche auf Bahnhof Sorge nach einer besonderen Fahrordnung (s. Abschnitt III) von der einen Bahn durch das Verbindungsgleis (s. Lageplan Seite 3) auf die andere Bahn überführt werden.
(Zugbildungspläne s. Abschnitt II). Die fraglichen Züge werden bei jedem Fahrplanwechsel bekannt gegeben.

§ 2. Bezeichnung der Bahnhöfe.
Der Bahnhof der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn erhält die Bezeichnung „unterer Bahnhof" und der Bahnhof der Südharzbahn „oberer Bahnhof".

§ 3. Bedienung der Weichen und Signale.
Die im Hauptgleis der Südharzbahn gelegene Abzweigweiche Ü wird durch den Zugführer der Südharzbahn, das Einfahrsignal an dem Verbindungsgleise zwischen dem oberen und dem unteren Bahnhofe dagegen durch Bedienstete der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn bedient.
Das Rangiergeschäft auf dem unteren Bahnhofe wird gleichfalls von Bediensteten der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn besorgt. Das Personal der Südharzbahn hat hierbei Hilfe zu leisten.

§ 4. Grundstellung der Weiche Ü.
Die Weiche Ü ist mit einer Signallaterne versehen, die bei Dunkelheit durch einen Bediensteten der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn beleuchtet wird. Die Grundstellung der Weiche Ü bestimmt freie Fahrt für die Strecke Braunlage – Tanne. Die Weiche muß von dem Zugführer der Südharzbahn nach Benutzung wieder in Grundstellung verschlossen werden.

§ 5. Einfahrt der Züge der Südharz-Eisenbahn in den unteren Bahnhof.
1. Die Fahrten der Züge und Rangierabteilungen von dem oberen Bahnhofe bzw. von der Strecke Braunlage – Sorge nach dem unteren Bahnhofe werden durch das vor dem unteren Bahnhofe aufgestellte Bahnhofs-Abschlußsignal C 1/2 freigegeben.
2. Für die Weichenstellung und Sicherungsanlagen des unteren Bahnhofes besteht eine besondere Bahnhofs-Dienstanweisung und Bahnhofs-Fahrordnung der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

§ 6. Einfahrsignal C 1/2 am Verbindungsgleis.
Bei Einfahrt in den unteren Bahnhof haben die Lokomotivführer auf die Stellung des Abschlußsignales zu achten; ist dasselbe in Haltstellung, muß der Zug unbedingt vor dem Haltsignal zum Stillstand gebracht werden.

§ 7. Zugmeldedienst für die Züge der Südharz-Eisenbahn.
Für sämtliche auf der Strecke Brunnenbachsmühle – Sorge – Tanne verkehrenden Züge hat Bahnhof Sorge mit den benachbarten Bahnhöfen die vorgeschriebenen telegrafischen Zugmeldungen zu wechseln. Hierzu ist im Dienstraum des Bahnhofes Sorge ein Morseapparat aufgestellt.

§ 8. Abfertigung der Züge.
1. Welche Züge, außer den mit Übergangswagen versehenen, in den unteren Bahnhof einfahren, wird bei jedem Fahrplanwechsel bestimmt.
2. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Sorge gibt den Zügen der S.H.E. auf dem unteren Bahnhof mündlichen Abfahrauftrag. Für die auf dem oberen Bahnhofe abzufertigenden Züge holt sich der Zugführer den Abfahrauftrag von der Brücke; er wird ihm vom Fahrdienstleiter durch Signal 31b gegeben.
3. Wegen des Haltens der Züge von Tanne auf dem oberen und unteren Bahnhofe s. Abschnitt III B3.

II. Zugbildungspläne für die Züge, welche in Sorge Übergangswagen absetzen oder aufnehmen.
a) Südharzbahn
1. Richtung Braunlage – Tanne
Die Züge sind ab Brunnenbachsmühle in folgender Weise zusammenzustellen:
a) Lokomotive
b) Gepäck- und Personenwagen der Südharzbahn
c) Gepäck- und Personenwagen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn
d) Güterwagen
2. Richtung Tanne – Braunlage
Die Züge sind ab Tanne in folgender Weise zusammenzustellen:
a) Lokomotive
b) Gepäck- und Personenwagen der Südharzbahn
c) Güterwagen
b) Wagen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.
Richtung Wernigerode – Nordhausen und umgekehrt.
In den Zügen der N.W.E. werden die Übergangswagen von Wernigerode nach Braunlage am Schluß angebracht und von Braunlage nach Wernigerode vorn in den Zug genommen.

III. Fahrordnung für die Züge der Südharzbahn.
A) Richtung Braunlage – Tanne
1. Einfahrt des Zuges in den unteren Bahnhof.
a) Ohne Wagenübergang.
Der Zug hält vor der Weiche Ü, der Zugführer stellt diese zur Fahrt nach dem unteren Bahnhofe. Der Lokomotivführer fährt auf gegebenes Einfahrsignal am Abschlußsignal in den unteren Bahnhof Gleis 1 oder 2 ein. Der Zugführer läßt die Reisenden für Sorge und Übergang aussteigen und die Reisenden für Tanne einsteigen.
b) Mit Wagenübergang.
Bei Wagenübergang werden die am Schluß des Zuges laufenden Güterwagen stets beim Halt vor Weiche Ü abgehängt, der Zug fährt in den unteren Bahnhof Gleis 2 ein und die für Wernigerode bestimmten Wagen werden von der Zuglok des N.W.E.-Zuges nach Gleis 1 abgenommen.

2. Ausfahrt des Zuges aus dem unteren Bahnhof.
Der Zug fährt auf Befehl des Fahrdienstleiters bis hinter die Weiche Ü nach dem Hauptgleise der Südharzbahn zurück und evtl. gegen die hier vorher abgestellten Güterachsen. Dann legt der Zugführer die Weiche Ü in die Grundstellung, verschließt dieselbe und gibt Signal zur Abfahrt nach Tanne.
B) Richtung Tanne – Braunlage.

1. Einfahrt des Zuges in den unteren Bahnhof mit Güterwagen.
a) Ohne Wagenübergang.
Der Zug fährt am oberen Bahnhof vorbei bis über die Weiche Ü, der Zugführer stellt die Weiche zur Fahrt nach dem unteren Bahnhofe und läßt den Zug bei gegebenem Einfahrsignal am Abschlußsignal nach dem unteren Bahnhof in Gleis 1 oder 2 zurückdrücken. Hier läßt der Zugführer die Fahrgäste ein- und aussteigen.
b) Mit Wagenübergang.
Bei Wagenübergang werden – wenn notwendig – die am Zugende laufenden Güterachsen bei Halten vor Weiche Ü pfahlfrei abgesetzt. Der Zug setzt sich nach Einfahrt in Gleis 2, über die Weiche 8, gegen die im Gleise 1 stehenden Übergangswagen der N.W.E. nach Braunlage.
2. Ausfahrt des Zuges aus dem unteren Bahnhof.
Der Zug fährt, nachdem der Fahrdienstleiter der N.W.E. den Befehl zur Abfahrt gegeben hat, über Weiche Nr. 8 bis hinter die Weiche Ü, der Zugführer legt die Weiche in Grundstellung und verschließt diese, nimmt die evtl. vorher abgesetzten Güterachsen auf und läßt den Zug nach Brunnenbachsmühle abfahren.
3. Halten der Züge auf dem oberen und dem unteren Bahnhof.
Um einen schnelleren Personenübergang aus den S.H.E.-Zügen von Tanne nach der N.W.E. zu erzielen, ist bei einzelnen Zügen mit kurzen Anschlußzeiten ein Halt auf dem oberen Bahnhof vorgesehen, wenn auch die Züge in den unteren Bahnhof einfahren.
Die Nrn. dieser Züge werden bei jedem Fahrplanwechsel bekannt gegeben.
Der S.H.E.-Zug hält auf dem oberen Bahnhof nur, wenn er Übergangsfahrgäste für die N.W.E. bringt, sonst fährt er bis zur Weiche Ü. Die Durchfahrt eines Zuges wird dem Fahrdienstleiter durch ein am Bahnsteig des oberen Bahnhofes gegebenes Achtungssignal mit der Dampfpfeife angedeutet.

C. Abfertigung von durchgehenden Zügen von und nach Braunlage mit Lokomotivwechsel auf dem unteren Bahnhof.
1. Der Zug der Südharzbahn fährt nach den unter III A1 gegebenen Vorschriften über die Einfahrt und Bedienung der Weiche Ü in den unteren Bahnhof Gleis 2 ein. Die Lokomotive wartet dort evtl. die Abfahrt dieses Zuges nach Wernigerode ab und setzt sich – wenn notwendig – durch die Weiche 8 gegen einen evtl. in Gleis 1 eingefahrenen Zug von Wernigerode.
Auf Abfahrauftrag des Fahrdienstleiters fährt der Zug der S.H.E. unter Anwendung der unter III B2 getroffenen Bestimmungen für die Bedienung der Weiche Ü nach Braunlage ab.

2. Der Zug der N.W.E. von Wernigerode fährt vor dem Zuge von Braunlage in Gleis 1 ein, die Lokomotive fährt über Weiche Nr. 4/6 durch Gleis 2 hinter die Weiche Nr. 8 auf das Streckengleis von Elend, wartet dort evtl. die Einfahrt eines Zuges von Braunlage ab und setzt sich dann nach Gleis 2 gegen den eingefahrenen Zug zur Abfahrt über Weiche 8 nach Wernigerode.

IV. Fahrordnung für die Züge der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.
A. Richtung nach Wernigerode.
1. Die von den Zügen der Südharzbahn auf dem unteren Bahnhofe abgesetzten Übergangswagen werden in die Züge der N.W.E. vorn aufgenommen und erfolgt Abfahrt der Züge nach Wernigerode aus Gleis 1.
Die Abfertigung der durchgehenden Züge mit Lokomotivwechsel auf dem unteren Bahnhofe erfolgt nach den Bestimmungen unter III C2.
B. Richtung nach Braunlage.
Die in Sorge nach Richtung Braunlage in die Züge der Südharzbahn einzustellenden Übergangswagen werden nach den Vorschriften unter III B 1b und 2 abgefertigt.

V. Schlußbemerkungen.
Zu diesen Vorschriften wird bei jedem Fahrplanwechsel bekannt gegeben, welche Züge für den Wagenübergang in Frage kommen, welche Züge in den unteren Bahnhof einfahren und welche Züge auf dem oberen und unteren Bahnhof halten.

Berlin und Wernigerode, im Dezember 1928
Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herm. Bachstein
Direktion der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft

verlust durch das zusätzlich erforderliche Zurückdrücken des Züge über die Verbindungsbahn zur SHE-Strecke.
Der Sommerfahrplan 1938 zeigt die Blütezeit des Kurswagenverkehrs im Harz. Die Tabellen der Südharzbahn und der Harzquer- und Brockenbahn auf Seite 88 verraten uns etwas über die Umstellungszeiten in Sorge. Hier lohnt sich auch der Vergleich mit früheren Fahrplanperioden.
1918 zum Beispiel kam der SHE-Zug von Braunlage mit dem Wernigeröder Kurswagen um 11.39 Uhr in Sorge an und der NWE-Zug fuhr mit dem Kurswagen um 11.50 ab. Elf Minuten Zeit hatte damals das Personal für die Kurswagenumstellung inklusive Bremsprobe – eine realistische Zeit-

Brocken-Ausflugsfahrten

Jeden Montag und Donnerstag vom 15. Juni bis 31. August 1936 **in durchlaufenden Wagen** (kein Umsteigen!) unter geländekundiger Führung!

Brocken, 1142 m. Interessante Fahrt bei unvergleichlichen Ausblicken. Ab Braunlage Rückfahrkarte 5,00 RM, Sonntags-rückfahrkarte 4,40 RM. Brockenausflugsfahrten unter sachkundiger Führung Montags und Donnerstags vom 15.6 bis 31. 8. 1936 in durchlaufenden Wagen. Fahrpreis einschließl. Fürung ab Walkenried 4,50 RM, Wieda 4,40 RM, Wiedaerhütte 4,30 RM, Braunlage 3,50 RM.

Südharz-Eisenbahn

Abb. 21: Die SHE druckte alljährlich diverse auf Touristen ausgerichtete Prospekte, in denen spezielle Wanderrückfahrkarten angeboten wurde, etwa von Braunlage nach Stöberhai und zurück ab Kaiserweg zum Preise von 1,20 RM. Seit der Einführung der Brockenkurswagen wurde diese Relation besonders beworben. Für fauf Mark auf den Brocken zu fahren, davon kann man heute nur träumen.

spanne. Im Fahrplan 1931 kam der SHE-Zug um 14.40 Uhr an, der NWE-Zug fuhr 14.44 Uhr ab. Das sind nur noch vier Minuten. Donnerwetter!
Im Plan von 1938 ist das unverändert, nur dass beide Züge sieben Minuten früher liegen. Aber nun ist da noch die zweite Kurswagenverbindung hinzugekommen, die von Braunlage zum Brocken, „nach Brocken“, wie teilweise auf den Zuglaufschildern stand. Dieser Kurswagen lief, wie man der Tabelle 176m entnehmen kann, mit dem Zug 4 um 10.06 Uhr ab W lkenried und traf um 11.09 Uhr in Braunlage ein. Die Tabelle 176n verrät uns, wann es von Braunlage weiter ging: fast eine Stunde später um 12.03 Uhr mit Zug 19. Zeit zum Mittagessen? Die Ankunft in Sorge war dann 12.24 Uhr, weiter ging‘s mit dem NWE-Zug mit umgehängtem Kurswagen planmäßig um 12.26. Richtig gelesen: 12.26 Uhr! Sage und schreibe zwei Minuten Zeit für die Umstellung des Kurswagens plus Bremsprobe. Wie kann das sein? Ist das überhaupt denkbar?

Abb. 22 und 23: Auf der Suche nach Bildbelegen von SHE-Wagen auf NWE-Gleisen stößt man auf diese Bilder, die aus einem in den ersten Kriegsjahren gedrehten Film stammen und einen Zug zeigen, mit dem Soldaten aus dem Lazarett in Braunlage einen Ausflug auf den Brocken unternommen haben. Die ersten vier Wagen sind allesamt NWE-Wagen, der letzte Wagen des schon zur Rückfahrt gewendeten Zuges jedoch ein SHE-Wagen (vermutlich der C4i 12). Fotos: Slg J. Kühnhold (2)

„Forensische“ Lösungen

Darüber ist in Eisenbahnforen länglich diskutiert worden, und die wildesten Vermutungen und Prozedere sind da eingebracht worden, zum Beispiel diese:
Hier ein Versuch das Rätsel zu lösen:
1. Die SHE setzte einen Triebwagen ein, an dem ein Kurswagen hängt.
2. Dieser fährt vor dem NWE-Zug auf Gleis 1 ein, aber über den Bahnsteig hinaus. Offiziell darf niemand ein- oder aussteigen.
3. Der Zug der NWE fährt auf Gleis 2 ein. Es ist 12:23.
4. Der SHE-Triebwagen setzt auf Gleis 2 direkt an das Ende des dort stehenden NWE-Zuges. Offizielle Ankunftszeit 12:24.
5. Umkuppeln, hoffentlich zumindest eine schnelle Bremsprobe und 12:26 Abfahrt des Zuges in Richtung Drei Annen Hohne
6. Abfahrt des Triebwagens um 12:27. An der Weiche Ü Fahrtrichtungswechsel und Weiterfahrt nach Tanne.
Dazu gab es einen Verbesserungsvorschlag: Es wäre viel klüger, wenn der SHE-Zug über die gerade liegende Kreuzungsweiche auf Gleis 2 einfährt und zwischen Weiche 1 und 4 zum Stehen kommt. Der NWE-Zug dagegen am Bahnsteig des Gleises 1 stehen wird. Denn dann müsste erstens die SHE nicht auf das Streckengleis in Richtung Benneckenstein vorsetzen, sondern könnte gleich über Weiche 4 und 6 die Kurswagen an den NWE-Zug drücken. Zweitens wäre es dann auch nicht nötig, bis zur Abfahrt der SHE die Kreuzungsweiche wieder umzulegen. Die NWE könnte gleich geradeaus rüberfahren. Dies hätte das in diesem Zeitraum sowieso schon stärker geforderte Bahnhofspersonal geschont.
Nun, die SHE-Oberen konnten das eh nicht mehr lesen, sie hatten jedoch seinerzeit eine andere Lösung entworfen, die auch in der Dienstanweisung oben festgehalten ist, die zudem teilweise eine Bahnhofs-Fahrordnung enthält. Die entscheidenden Stellen, formuliert für das Personal der SHE-Züge, finden sich auszugsweise im Kasten rechts.

Nehmen ist besser als geben

Dass die Lokomotive des aufnehmenden Zuges den oder die Kurswagen bewegte, scheint die Regel gewesen zu sein – man vergleiche dazu auch die entsprechende Vorschrift im Kapitel „Diener zweier Herren“ über den Bahnhof Eisfelder Talmühle.
Die Frage, wie die damaligen Eisenbahner es geschafft haben, die rangierintensiven Kurswagenumsetzungen in zwei bis vier Minuten zu bewältigen, bleibt bestehen, zumal in den Betriebsvorschriften immer der Satz stand, sie hätten ihren Dienst *„mit der dem Eisenbahnbetriebe eigenen Raschheit, jedoch ohne Hast“* auszuüben. Nun, die alten Harzer Eisenbahner haben dieses Geheimnis mit in ihr Grab genommen, wir werden es nie lösen können.

Wagenübergang SHE-NWE

Bei Wagenübergang werden die am Schluß des Zuges laufenden Güterachsen stets beim Halt vor Weiche Ü abgehängt, der Zug fährt in den unteren Bahnhof Gleis 2 ein und die für Wernigerode bestimmten Wagen werden von der Zuglok des N.W.E.-Zuges nach Gleis 1 abgenommen.

Wagenübergang NWE-SHE

Bei Wagenübergang werden – wenn notwendig – die am Zugende laufenden Güterachsen bei Halten vor Weiche Ü pfahlfrei abgesetzt. Der Zug setzt sich nach Einfahrt in Gleis 2, über die Weiche 8, gegen die im Gleise 1 stehenden Übergangswagen der N.W.E. nach Braunlage.

Bahnhof Sorge im Wandel der Zeit

Abb. 24: Noch sieht alles so aus wie auf der Titelaufnahme dieses Kapitels (S. 80). Es gibt jedoch einen kleinen, aber bedeutsamen Unterschied: statt der zwei kleinen Gaskandelaber auf dem Bahnsteig, die diesen nur punktuell erleuchteten, gibt es jetzt zwei helle Gaslampen an hohen Masten, deren Schein sicher auch bis zum Gleis 2 reichte. Foto: Slg Steimecke

Bei Betriebseröffnung der Harzquerbahn war Sorge lediglich ein kleiner Durchgangs- und Kreuzungsbahnhof abseits der eigentlichen Ortschaft. Die fast zeitgleich eröffnete Südharzbahn führte in Hochlage und mit eigenem Haltepunkt an der Station vorbei und interessierte die NWE nicht wirklich.

Bei drei Zugpaaren täglich hörte man hier sommertags hauptsächlich die Bienen summen, ansonsten dürfte es da recht ruhig gewesen sein.

Die Inbetriebnahme des beschriebenen Verbindungsgleises von der SHE hinunter zur NWE setzte dieser relativen Ruhe ein Ende, jetzt musste zeitweise auf dem gleismäßig äußerst sparsam ausgerüsteten Bahnhof (vgl. Gleisplan S. 83) sogar rangiert werden.

Das EG gehörte zur Gänze der NWE. Anders als etwa in Eisfelder Talmühle (s. entsprechendes Kapitel ab S. 64) hatte die SHE hier keine eigenen Räumlichkeiten. Alle diensttuenden Beamten waren ebenfalls solche der NWE, die auch sämtliche fahrdienstlichen Belange regelten, sogar die Zugmeldungen Richtung Tanne und Brunnenbachsmühle. Die SHE-Bahner waren jedoch zur Hilfeleistung angehalten, speziell beim An- und Abkuppeln. Das Bahnhofsgebäude war groß genug, getrennte Warteräume für die Fahrgäste der 3. und 2. Klasse bereitzuhalten.

Und natürlich gab es auch einen Bahnhofswirt. Der servierte nicht nur in den Warteräumen, sondern bei entsprechendem Wetter auch auf dem Bahnsteig. Ähnliche Bilder wie das unten auf dieser Seite kennt man auch von anderen Stationen, zum Beispiel vom Bahnhof Stöberhai der Südharzbahn.

Bis zum Zweiten Weltkrieg wird sich trotz wechselnder Fahrpläne, Anschlüsse und Kurswagenverbindungen wenig an dieser Idylle geändert haben. Im Krieg wurde Braunlage Lazarettstadt und die verwundeten Soldaten kamen, wie konnte es and

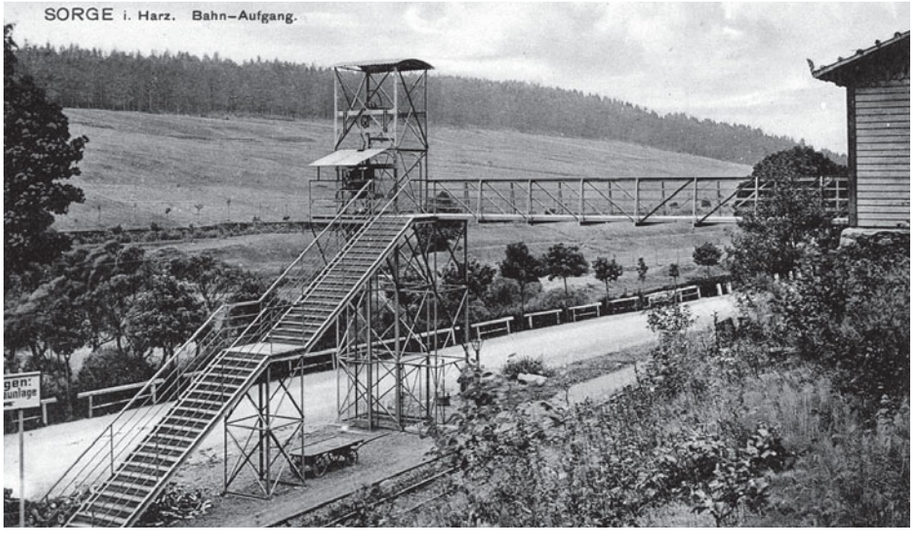


Abb. 25: Nachdem die SHE das Potential der Umsteigefahrgäste erkannt hatte, scheute sie keine Mühen und Kosten, ihnen das Umsteigen in Sorge zu erleichtern. Auf den flachen Treppen der Brückenkonstruktion war der Aufgang zum oberen Bahnsteig viel leichter zu bewältigen als mit der alten steilen Treppe am Bahndamm. Für das Gepäck war ein Aufzug eingebaut. Das Konstrukt bewährte sich jedoch offenbar nicht und wurde durch die Kurswagen auch recht überflüssig. Schon 1935 wurde es abgebrochen.
AK Slg Steimecke

Abb. 26: Dem Bahnhofswirt mögen die langen Übergangszeiten beim Umsteigen gefallen haben. Er hatte stets einige Gartentische und -stühle auf dem Bahnsteig stehen und schenkte Bier und Limonade aus. Vermutlich wurden auch kleine Imbisse gereicht. Der Bahnsteig als Terrasse der Bahnhofswirtschaft, das war früher gang und gäbe. Leider ist diese bahnromantische Restauration der modernen Eile und den kurzen optimierten Umsteigezeiten zum Opfer gefallen. Fotos: Slg Bornemann, Kreisarchiv Nordhausen. (2)

Abb. 27: Der Bahnhofswirt mit Frau und Kind hat Besuch. Der Herr Oberförster gehört vermutlich zur Verwandtschaft. Nicht übersehen werden sollte jedoch der auf dem Stumpfgleis abgestellte Güterwagen, der auf ein gewisses Stückgutaufkommen des abgelegenen Bahnhofs schließen lässt.

Abb. 28: Der Zug von Nordhausen nach Wernigerode fährt über die Weiche 4 polternd nach Gleis 1 ein, vobei an einem hier mit Stammholz beladenen Güterwagen, der auf seine Abfuhr wartet. Ganz links sichtbar der Drahtzugkanal der Stellleitung zum Einfahrsignal A. Foto: Slg Heinz-Rudolf Ott

Abb. 29: Kein Foto für Eisenbahnfreunde, sondern fürs Familienalbum. Stationsvorsteher Hermann Götting (Vierter von links) posiert im Winter 1924/25 mit Frau und Kindern auf dem Sorger Bahnsteig, links von ihm noch sein Schwiegervater Hartung, des Weiteren Lokführer, Heizer und Zugführer des Zuges nach Nordhausen. Dennoch für Eisenbahnfreunde interessant: Bei der Lok handelt es sich um die BB-Mallet NWE 20, hier noch mit niedrigliegendem Kessel, die im Juli 1927 bei dem großen Unglück im Thumkuhlental abstürzte, dahinter ein PwPost4 und ein schwerer Stahlwagen. Foto: Slg Bornemann, Kreisarchiv Nordhausen

ers sein, mit der Schmalspurbahn, also mit NWE und SHE. Das wird so manches Soldatengetümmel auf dem Sorger Bahnsteig gegeben haben.

Bei Kriegsende wurde Deutschland geteilt, Sorge wurde Grenzort, die Südharzbahnlinie nach Tanne eingestellt. Es wurde still auf dem Bahnhof, der nun kein Anschluss- und Umsteigebahnhof mehr war.

Im toten Winkel der DDR verkümmerte der einst so lebendige Bahnhof zu einem Haltepunkt. Das zweite Gleis und sämtliche Weichen wurden zurückgebaut, Wärtesäle wurden hier nicht mehr benötigt, erst recht kein Bahnhofswirt; Stückgut- und Postabfertigung verloren ihre Funktion, die Türen wurden zu Fenstern umgebaut. Im Herbst 1974 schließlich wurde der Haltepunkt in die Ortsmitte von Sorge verlegt und das alte Empfangsgebäude abgebrochen. Ende einer spannenden Geschichte.

Als vor einigen Jahren Pläne aufkamen, Braunlage wieder an die

Abb. 30: Die Fahnen vom 1. Mai 1967 hängen noch, ansonsten geht hier alles seinen geregelten sozialistischen Gang. Alle Gleise bis auf das durchgehende Hauptgleis sind zurückgebaut, das Obergeschoss des EG hat bei einer „Renovierung" seine schönen Ziergiebel verloren. Der neu hinzugekommene Vorbau dürfte dann wohl auch weniger einem nicht mehr benötigten Fahrdienstleiter dienen als den Organen der Grenzsicherung als Ausguck. Sieben Jahre später kam nicht der Bahnhof auf den Hund, sondern der Hundt (sic) auf den Bahnhof (s. Kasten „Wie der Bahnhof Sorge abgeschafft wurde"). Foto: Kieper, Slg Steimecke

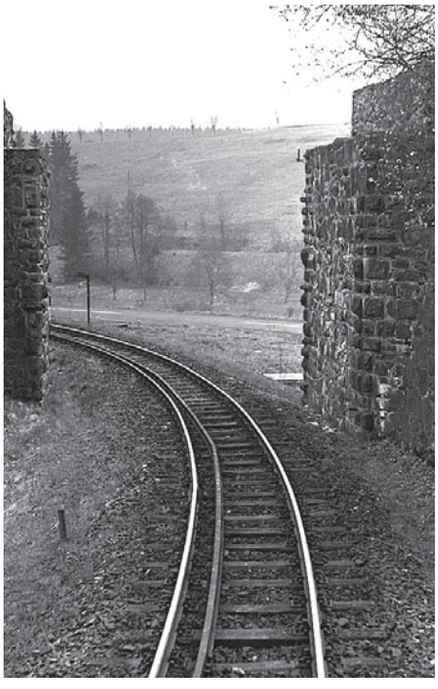


Abb. 31: 1967, als Klaus Kieper diese Aufnahme machte, war die eiserne Brücke der SHE über die Harzquerbahn zwar schon demontiert, beide Widerlager jedoch noch vorhanden. Blickrichtung ist Süden, der Bahnhof Sorge lag hinter dem linken Widerlager.

Abb. 32 (rechts): Als allerletzten Zeugen der vergangenen Herrlichkeit fand der Autor kurz nach der Wende noch diesen Rest einer Speisewasser-Saugstation vor. Die Messlatte deutet schon darauf hin, dass er beabsichtigte, das Objekt zu zeichnen. Besitzer des ersten Bandes kennen das Ergebnis.
Foto: OOK

Harzquerbahn anzuschließen, mag der eine oder andere gedacht haben, dass auf die alten Widerlager der Südharzbahn wieder Brücken gelegt werden würden, doch das war in die falsche Richtung gedacht. Wenn überhaupt, stand allenfalls eine direkte Verbindung von Braunlage nach Elend zur Diskussion. Das wäre eine wesentlich kürzere Verbindung zum Brocken gewesen, als die ehemalige Trassierung über Sorge. Aber auch diese Pläne verrotten in der Schublade. Dafür ist einfach kein Geld da. Und für Sorge erst recht nicht. Die Grenze ist zwar weg, aber das Dörfchen kümmert weiterhin unbeachtet vor sich hin. Die Touristen ziehen daran vorbei. Allerdings berichten einzelne Eisenbahnfreunde, dass es in Sorge manch nette Pension gibt, in der es sich zwischen zwei (oder mehreren) Eisenbahnerlebnistagen gut und preiswert nächtigen lässt.
Ein Besuch der alten SHE-Trasse und des ehemaligen Steinbruches könnte dann mit auf der Agenda stehen.

Abb. 33: Das östliche Widerlager der alten SHE-Überführung steht heute noch als einer der letzten Zeugen der 1945 von der Grenze durchschnittenen und alsbald eingestellten Südharzbahnstrecke nach Tanne. Martin Laubner fotografierte im Frühsommer 2013 einen ganz normalen Harzquerbahn-Planzug, der in wenigen Sekunden das ehemalige Bahnhofsareal von Sorge durchfahren wird.

Wie der Bahnhof Sorge abgeschafft wurde

Am 5.7.72 schrieb der Vorsitzende der Komission der ABI (Arbeiter- und Bauerninspektion) der Bahnmeisterei Wernigerode an die ABI-Zweiginspektion in Magdeburg:

Werter Genosse O....!
Bei Gesprächen mit Einwohnern der Gemeinde Sorge und Beschäftigten der Harzquerbahn wurde vielfach der Vorschlag gemacht, den ca. 1 km vom Ort und unmittelbar an der Staatsgrenze West gelegenen Bahnhof stillzulegen und statt dessen einen Haltepunkt in der Ortsmitte der Gemeinde Sorge zu errichten. ...
Zur Zeit wohnen im Bahnhofsgebäude die Fahrkartenverkäuferin, deren Ehemann und 2 Kinder und 2 alte Damen. ...
Da der Streckenabschnitt, der für den Bau des neuen Haltepunktes in Frage käme, eine Steigung von 1:50 hat, habe ich auch den Dv des Bw Wernigerode Gen. RA D. um eine Stellungnahme gebeten. Mündlich hat Gen. D. mir die Bestätigung gegeben, daß der Zug bei dieser Steigung ohne Schwierigkeit anfahren kann. Der Bf Steinerne Renne hat sogar eine Steigung von 1:30. ...
Mit sozialistischem Gruß H.
(Vorsitzender der Kommission)

Schon sechs Wochen vorher hatte der Gen. H. ein ähnliches Schreiben an das Grenzregiment Blankenburg der Nationalen Volksarmee gerichtet, das zusätzlich den Passus enthielt:

„Wir könnten uns vorstellen, daß auch das NVA Kommando Grenze daran interessiert ist, diesen unmittelbar am 500-Meter-Schutzstreifen gelegenen Bahnhof stillzulegen.“

Das Kommando Grenze ließ sich fast einen Monat mit der Antwort Zeit und beschied dann, nichts gegen die Verlegung des Bahnhofes zu haben, darin jedoch keinen Vorteil für die Grenzsicherung erkennen zu können.
Und wie ging die Sache weiter?
Mit Schreiben vom 28.10.1974 teilte die Bm Wernigerode Westerntor dem Herrn (nicht Genossen) H. mit:

„Ihr oben genannter Neuerervorschlag wurde im Mai 1974 mit der Verlegung des Haltepunktes Sorge zum km 33,350 der Strecke Nordhausen–Wernigerode und dem Abriß des ehemaligen Bahnhofsgebäudes realisiert. Dadurch wurde ein Nutzen von 26.329,49 M erzielt. Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen der Neuererverordnung wird Ihnen eine Gesamtvergütung von 1410,- M zuerkannt.“

Abb. 34: Die Situation zur Zeit der Wende. Die Grenzer sind weg, aber die Sperranlagen sind noch komplett erhalten. Hier bei Sorge war die einzige Stelle, wo DDR-Bürger „ihre“Staatsgrenze West vom fahrenden Zuge aus besichtigen konnten. Der prächtige Rollbockzug mit je einer Neubaulok vorne und am Schluss war hier noch besonders lang, dennoch war kurze Zeit später damit Schluss. Foto (01.10.1990): Stefan Motz

Weißes Gold aus dem Harz

Die Barytindustrie in Bad Lauterberg und ihre Grubenbahn

Abb. 1: Noch vor den großen Werksgebäude in Bad Lauterberg ließ Dr. Rudolf Alberti gleich nach der Eröffnung der Bahnlinie Scharzfeld–Lauterberg–St. Andreasberg eine Sturzbühne zur Umladung des Schwerspats von der Grubenbahn in die Wagen der Staatsbahn errichten. Die Dn2t-Lok JOHANNE ELISE hat die acht Seitenkipper auf die Bühne gedrückt.
Slg. Foto-Lindenberg, Bad Lauterberg

Die drei wirtschaftlichen Standbeine des Harzes waren seit jeher die Steine, das Holz seiner Wälder und die vielfältigen Erze in seinen Bergen. Daher kann man Steinbrüche, Sägewerke und Bergwerke als die traditionellen Hauptindustrien des Harzes bezeichnen.

Der Tourist, der heute in den Harz kommt, begegnet dem einst allgegenwärtigen Bergbau jedoch nur noch in der Form der zahlreichen Museumsbergwerke und ahnt nicht, dass praktisch der gesamte Harz von Schächten und Stollen teilweise bis unter den Meeresspiegel durchlöchert ist.

Am Eisensteinsberg, der Name sagt es schon, und am Königsberg im Siebertal wurde schon recht früh, nachweislich ab 1520, Roteisenstein geschürft. Erst zweihundert Jahre später begann der Bergbau in dem südwestlich davon gelegenen Gebiet der Luttertäler bis nach Lauterberg. Das Hauptinteresse galt hier den bedeutenden Vorkommen an Kupfererz, nur ausnahmsweise baute man auch auf Blei, Zink und Silber (Grube Charlotte Magdalena).

Die zeitweise reiche Kupferausbeute führte schließlich 1705 zum Bau einer Kupferhütte an der Stelle, wo die Gerade und die Krumme Lutter sich zur Lutter vereinigen. Bis 1826 war sie in Betrieb, kaum mehr als einhundertzwanzig Jahre. Das heute dort stehende Forsthaus trägt aber immer noch diesen Namen.

Der Kupfererzbergbau wanderte allmählich nach Norden und erreichte Mitte des 18. Jahrhunderts das Gebiet des Hohen Trostes, etwa in der Mitte der Nord-Süd-Erstreckung des Krummen Luttertales. Nach und nach mussten die Gruben wieder stillgelegt werden, teils, weil die Wasserlösung wegen der zunehmenden Teufe nicht mehr möglich war, teils, weil die Vorräte sich er-

schöpften und trotz intensiver Sucharbeit, zum Beispiel im vier Kilometer langen Kupferhütter Stollen, kaum neue abbauwürdige Lagerstätten gefunden werden konnten.

Baryt statt Kupfer

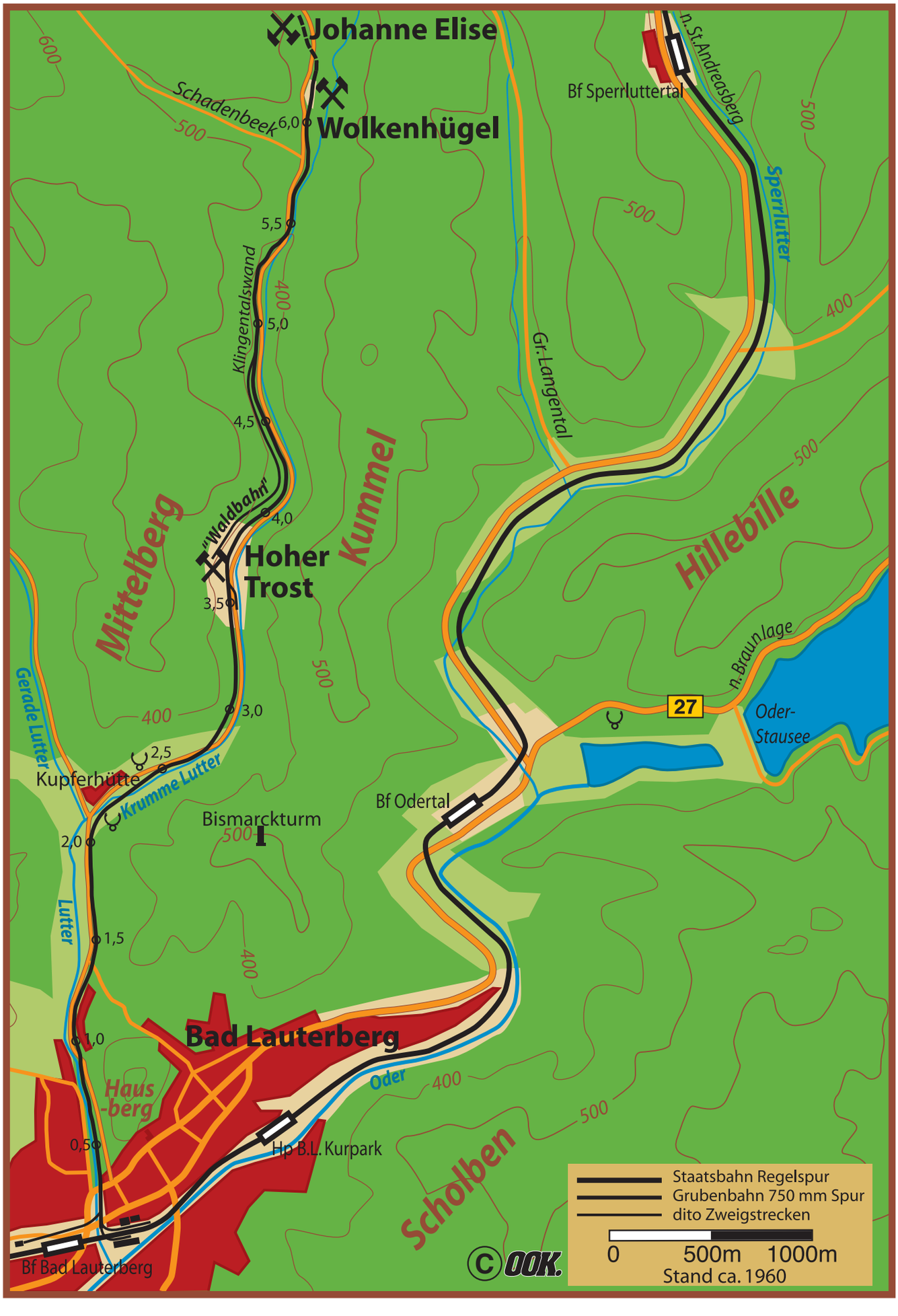
Bei diesen Such-Unternehmungen war man immer wieder auf Bariumsulfat gestoßen, für das es jedoch zu jener Zeit keine Verwendung gab. Der Schwerspat, wie man das Mineral wegen seiner (für Nichtmetall-Erze) hohen Wichte von 4,5 g/cm^3 nannte, galt als Abraum. Das änderte sich Ende der 30er-Jahre des 19. Jahrhunderts, als die absolute Weiße des reinen Minerals von der Farbenindustrie entdeckt wurde.
Nachdem, wie überliefert wird, ein Bergmann namens Hans Apel auf dem Schadenbeekskopf auf eigene Faust in einem kleinen Tagebau angefangen hatte, Schwerspat abzubauen, taten es ihm allerlei Privatunternehmer gleich und begannen an den unterschiedlichsten Stellen nach Schwerspat zu graben, unter anderem im Bereich der Grube Neuer Luttersegen in der Mitte des Krummen Luttertals und weiter oben, dort, wo einst die Grube Wolkenhügels Glück nach nur kurzer Ausbeuteperiode eingestellt worden war. Hier und in der nicht weit davon entfernt liegenden Grube Johanne Elise gab es eine bessere Ausbeute an Baryt, wie das Bariumsulfat auch genannt wird, als an den vorgenannten Stellen.

Der richtige Mann kommt und mit ihm die Bahn

Wegen des unplanmäßigen Raubbaus der Kleinunternehmer war der Ertrag verhältnismäßig gering. Das änderte sich zur Jahrhundertwende, als Dr. Rudolf Alberti zunächst das Mahlwerk am Lauterberger Bahnhof und dann nach und nach alle Schwerspatgruben aufkaufte. Mit moderneren, professionellen und sytematischen Fördermethoden steigerte er die Fördermenge schnell und errichtete in Bad Lauterberg gleich neben der 1884 eröffneten Bahnlinie ein großes Verarbeitungswerk.
Von dort wurde eine Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite gebaut, die die Bergwerke Hoher Trost und Wolkenhügel mit dem Werk verband. Dabei wurden 85 mm hohe Schienenprofile auf hölzernen Schwellen mit 93 cm Mittenabstand verbaut. Im Hinblick auf die zu erwartenden hohen Stoß- und Zugkräfte zwischen den Fahrzeugen wurden diese mit zwei Puffern an jedem Ende ausgerüstet, statt wie bei Bahnen dieser Spurweite üblich mit einem Mittelpuffer. Die Bahn ging 1901 in Betrieb.

Abb. 2: Warum die Waage sich ursprünglich kurz unterhalb des Forstamtes Kupferhütte befand, ist heute nicht mehr zu eruieren. Möglicherweise hat es damit zu tun, dass hier die eigentliche Barytbahn von den Gruben im Krummen Luttertal (rechts des im Hintergrund sichtbaren Mittelberges) und die Zweigbahn von der Knollengrube im Geraden Luttertal (links des Mittelberges) zusammenkamen. Zudem wirkt die Aufnahme eigenartig gestellt. Normalerweise befindet sich am bergseitigen Ende eines beladenen Zuges keine Lokomotive. Slg. Foto-Lindenberg, Bad Lauterberg

Abb. 3 (rechts) Übersichtskarte


Johanne Elise
Wolkenhügel
Schadenbeek
Bf Sperrluttertal
n.St.Andreasberg
Sperrlutter
Klingentalswand
Gr.Langental
Mittelberg
Kummel
Hillebille
"Waldbahn"
Hoher Trost
n.Braunlage
27
Oder-Stausee
Gerade Lutter
Kupferhütte
Krumme Lutter
Bismarckturm
Bf Odertal
Lutter
Bad Lauterberg
Haus-berg
Oder
Hp B.L. Kurpark
Scholben
Bf Bad Lauterberg
600
500
400
6,0
5,5
5,0
4,5
4,0
3,5
3,0
2,5
2,0
1,5
1,0
0,5
© OOK.
Staatsbahn Regelspur
Grubenbahn 750 mm Spur
dito Zweigstrecken
0
500m
1000m
Stand ca. 1960

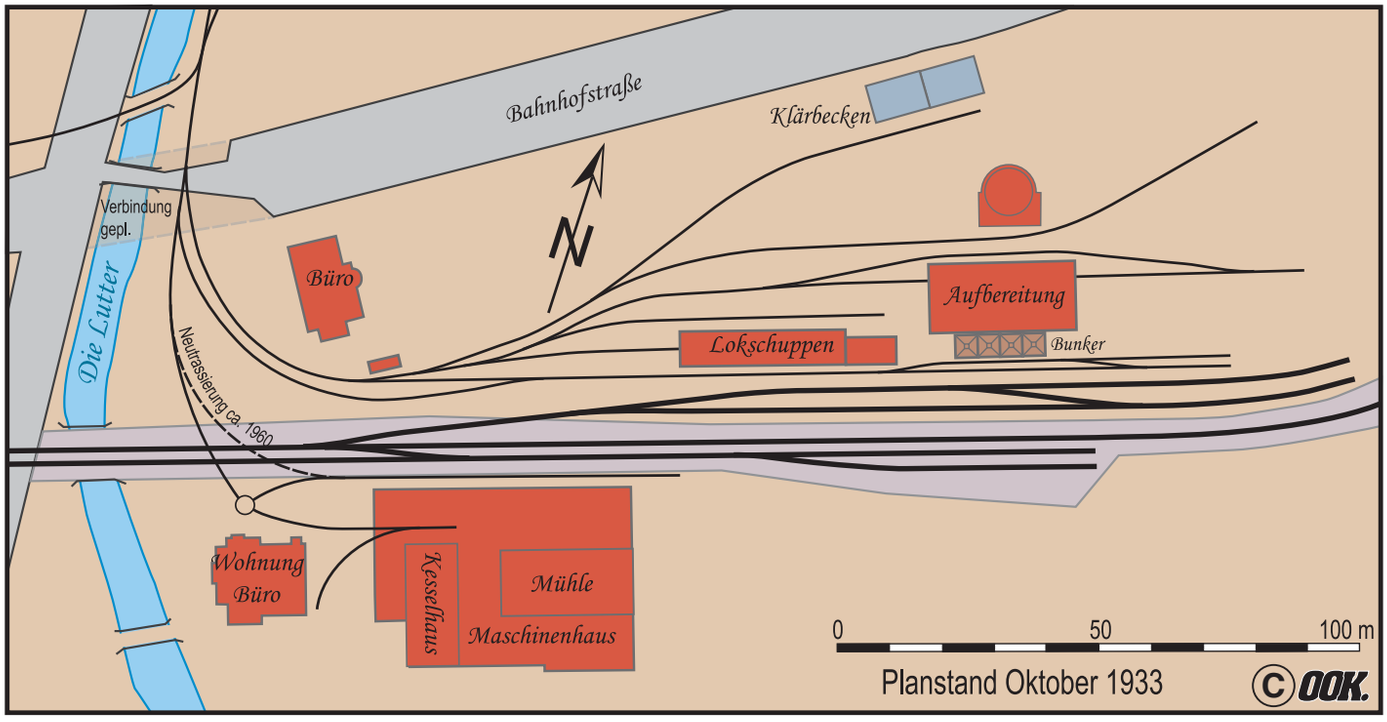
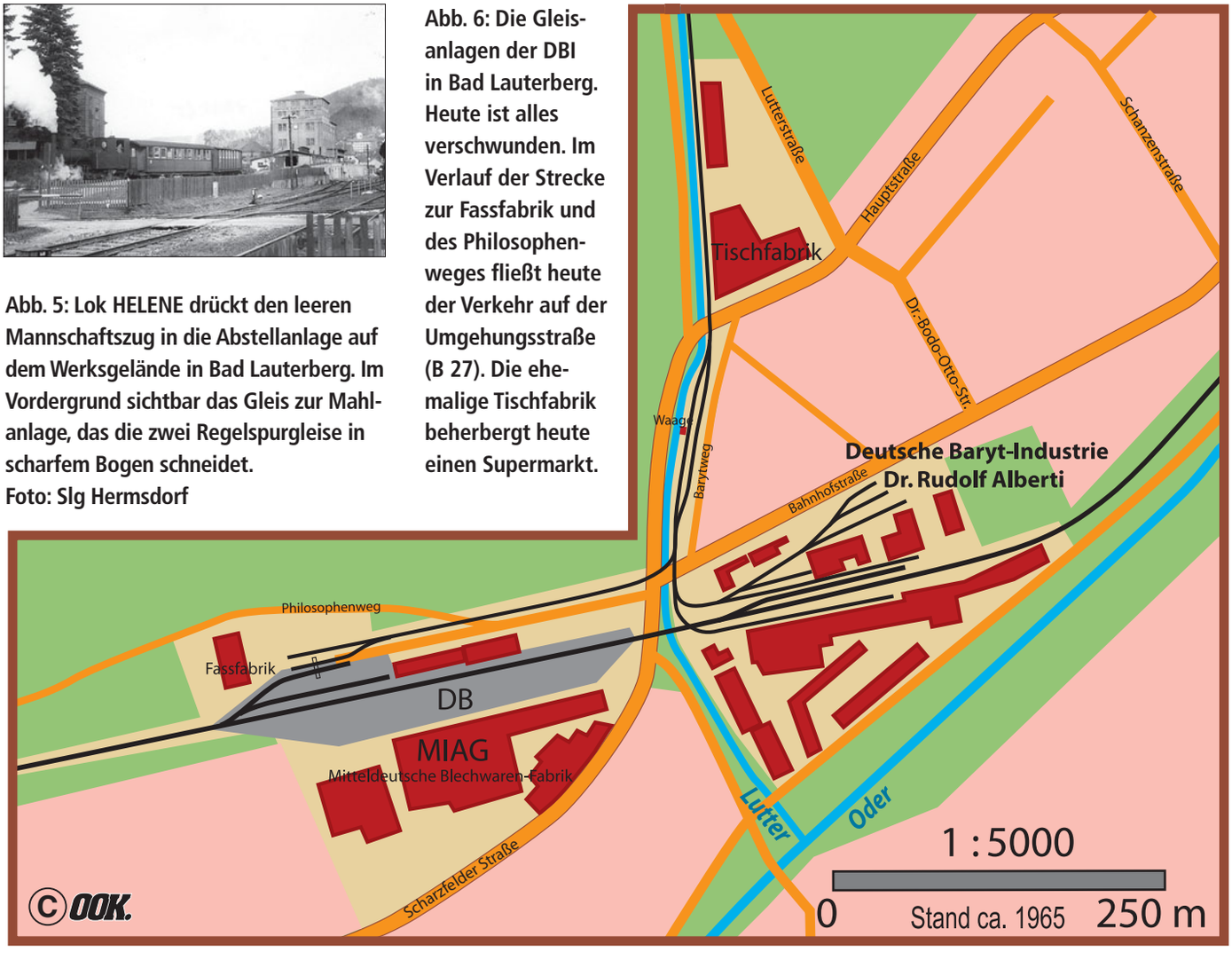


Abb. 4: Wie aus dem Plan von 1933 ersichtlich, hatte die Bahnhofstraße ursprünglich keine Durchbindung zur Hauptstraße und zu ihrem weiteren Verlauf zum Bahnhof. Mit der wenig später erfolgten Durchbindung wurde dann eine große vierbäumige Schrankenanlage notwendig. Die Spatmühle auf der anderen Seite der Reichsbahngleise wurde noch über eine Drehscheibe erreicht.

Abb. 5: Lok HELENE drückt den leeren Mannschaftszug in die Abstellanlage auf dem Werksgelände in Bad Lauterberg. Im Vordergrund sichtbar das Gleis zur Mahlanlage, das die zwei Regelspurgleise in scharfem Bogen schneidet.
Foto: Slg Hermsdorf

Abb. 6: Die Gleisanlagen der DBI in Bad Lauterberg. Heute ist alles verschwunden. Im Verlauf der Strecke zur Fassfabrik und des Philosophenweges fließt heute der Verkehr auf der Umgehungsstraße (B 27). Die ehemalige Tischfabrik beherbergt heute einen Supermarkt.



Schneller Aufstieg

Die Förderung stieg schnell an, es wurden jährliche Fördermengen von 16.000-18.000 t erreicht. Ursprünglich hatten beide Gruben eigene Erzaufbereitungsanlagen, was sich als unwirtschaftlich erwies. In den Jahren 1922 bis 1924 errichtete man daher bei der Grube Hoher Trost eine zentrale Wasch- und Brechanlage für beide Gruben (s. S. 121 ff.).

Eine Zweigbahn, „Waldbahn“ genannt, die sich oberhalb von Hoher Trost, etwa auf halber Strecke bis zur Grube Wolkenhügel beim Kilometer 4,8 aus der Hauptstrecke ausfädelte, stellte die Verbindung zwischen der Erzwäsche und Wolkenhügel her.

Gleichzeitig mit der neuen Wäsche wurden auch zwei neue Mahlwerke in Betrieb genommen, eins in Scharzfeld und eins in der ehemaligen Ölmühle noch in der Ortslage Bad Lauterberg.

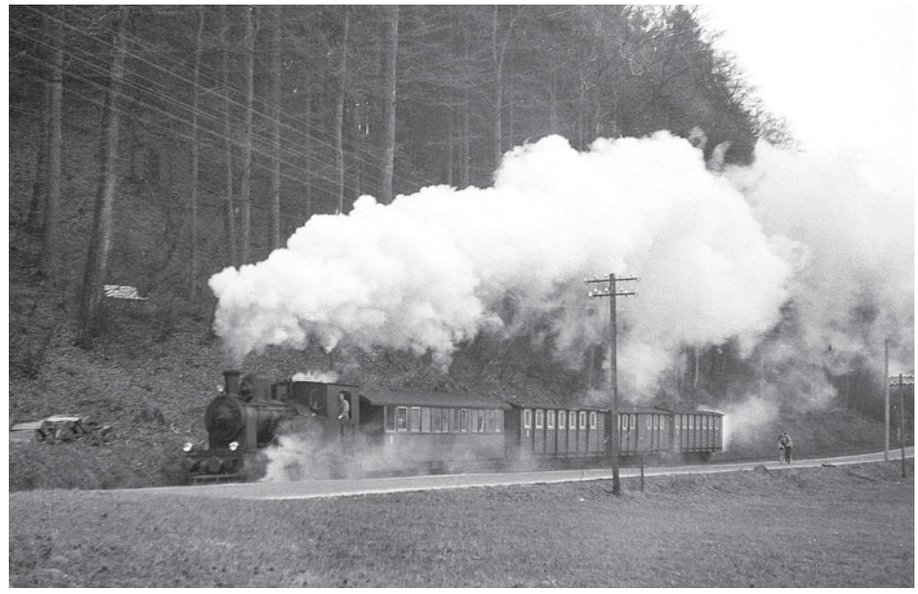


Abb. 7 (oben): Kurz nach 6 Uhr an einem kalten Vorfrühjahrsmorgen des Jahres 1962. Wie an jedem Werktag donnert der „Mannschaftszug“ mit den Bergleuten der Frühschicht das untere hier noch flach geneigte Luttertal hinauf. Hier ist es die JOHANNE ELISE II, die den von Beuchelt gebauten ex-Gartetalbahnwagen und die drei einfachen Mannschaftstransportwagen gut heizt und zu den Gruben befördert.

Abb. 8: Wieder der Mannschaftszug, wieder die JOHANNE ELISE, aber sonst ist alles anders als in Abb. 4: Es ist warmer Sommer, die Heizung nicht angeschlossen, und die Frühschicht ist schon zu Ende. Gegen 15 Uhr rollt der Zug ohne Mühe aus dem Bahnhof der Grube Wolkenhügel der Grube Hoher Trost entgegen, wo weitere Bergleute zusteigen werden. Fotos: OOK (2)

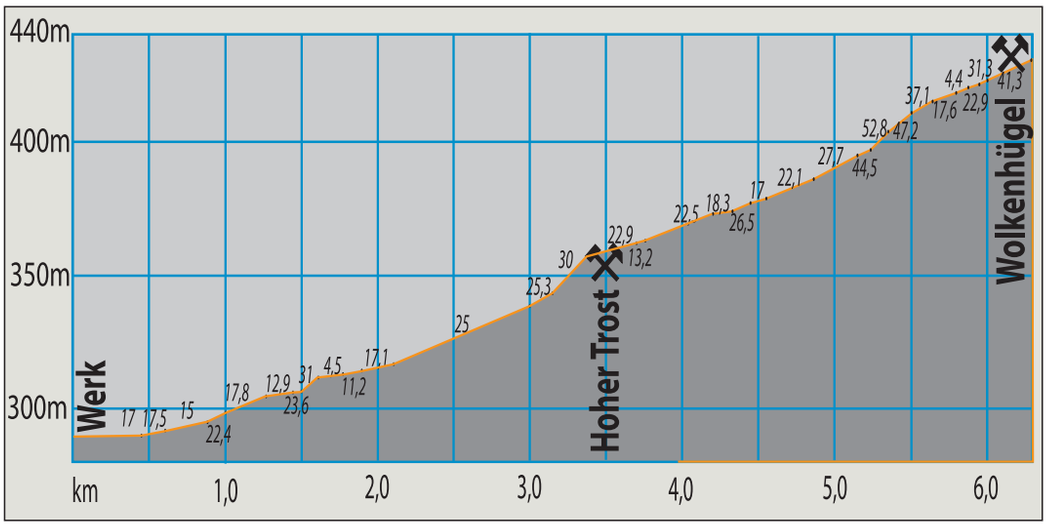


Abb. 9: Die Grubenbahn ist mit möglichst geringen Erdbewegungen trassiert worden. Steigungen von 30 und mehr Promille sind umgeben von solchen mit 13 oder gar 4,5. Extrem wird es kurz vor der Grube Wolkenhügel, wo die Maximalwerte von 47,2 und 52,8 ‰ von solchen mit 22 und weniger Promille eingerahmt sind. Fast 53 ‰ waren dann auch die tägliche Nagelprobe für Maschinen und Personal. Grafik: OOK

Dampf, nur Dampf!

Bis 1956 waren nur Dampflokomotiven im Einsatz. Die ersten Versuche mit Dieselloks waren nicht sehr ermutigend. Besonders im Winterdienst versagten sie. Eine 1968 geplante durchgreifende Modernisierung der Grubenbahn mit neuen Lokomotiven und gebrauchten luftgebremsten Selbstentladewagen von der Voßpass-Bahn kam nicht mehr zur Ausführung, weil das Konsortium Sachtleben/Kalichemie AG, das die Fa. Dr. Rudolf Alberti übernahm, das anders entschied und sich sofort daranmachte, den Grubenbahnbetrieb durch LKW-Verkehr zu ersetzen.

Der Anfang vom Ende

1969 wurde zunächst die Strecke oberhalb von Hoher Trost inklusive Waldbahn stillgelegt. Der Rohspat

Abb.10: In den späten 1960er-Jahren nahm die Belegschaft ab, weil viele Lauterberger Bergleute andernorts ein besseres Einkommen suchten. Infolgedessen ist der Mannschaftszug, der hier beim Hohen Trost Zwischenstation macht, schon um einen Wagen kürzer geworden. Foto: A. Spühr

von Wolkenhügel wurde nun per LKW, die direkt in die Grube einfuhren, zur Wäsche gebracht. Im März 1973 hatte dann auch für den Restbetrieb Hoher Trost–Werk Bad Lauterberg die letzte Stunde geschlagen. Auch hier fuhren nun nur noch LKW.

In den 1990er-Jahren betrug die Rohspatförderung mit einer Belegschaft von nur noch 20 Mann jährlich 80.000-90.000 t, und zwar nur noch in der Grube Wolkenhügel. Man rechnete mit Vorräten von über einer Million Tonnen.

In seinem 1997 erschienenen Buch „Historischer Bergbau im Harz" beschrieb Wilfried Ließmann den damaligen Stand: *„Gegenwärtig ist die Schwerspatgrube Wolkenhügel das letzte produzierende Bergwerk im gesamten Harz nebst seiner näheren Umgebung. Es bleibt zu hoffen, dass hier noch möglichst lange die Tradition des Harzer Bergbaus fortgesetzt werden kann, die vorhandenen Vorräte jedenfalls reichen bis ins 21. Jahrhundert."*

Die Hoffnung erfüllte sich leider nur ein Stück weit. Die Förderung auf Wolkenhügel wurde im Juni 2007 eingestellt; die 600-jährige Bergbautradition Bad Lauterbergs war damit beendet.

In den Jahren 2008 und 2009 wurden die noch bestehenden Anlagen und Hochbauten im Krummen Luttertal abgebrochen, der Bach wieder in seinen natürlichen Lauf rückverlegt und das Gelände renaturiert. Der heutige Wanderer braucht schon erhebliches Vorwissen, um noch irgendeine Spur des einst stolzen Schwerspatbergbaus zu entdecken. Die vor einigen Jahren erschienene Montanwanderkarte von Bad Lauterberg und Umgebung ist da allerdings sehr hilfreich.

Modern heißt ohne Bahn

Bad Lauterberg ist heute ein moderner Kur- und Touristikort, einer der lebendigsten im westlichen Harz. Modern heißt aber auch: ohne Eisenbahn. Die von der zweigleisigen Hauptbahn Northeim–Nordhausen abzweigende Strecke Scharzfeld–St. Andreasberg wurde abschnittsweise stillgelegt, Bad Lauterberg verlor 2004 definitiv seinen Bahnanschluss. Das letzte Teilstück der Grubenbahn war bereits im März 1973 eingestellt worden.

Wenn man einmal von dem immer noch prächtigen ehemaligen Empfangsgebäude des Bad Lauterberger Bahnhofs absieht, das übrigens einst von Hildesheim Ost nach hier umgesetzt worden ist, findet man im ganzen Ort – abgesehen vom öffentlich nicht zugänglichen Werksgelände – kein Relikt, keinen Hinweis,

Abb. 11: Grube Wolkenhügel. In Bildmitte rangiert die 1943 von Windhoff gebaute C-Diesellok, während die HELENE eine leere Wagengruppe in die Beladeanlage drückt, nachdem sie die beladene Wagengruppe auf dem Parallelgleis herausgezogen hat. Rechts wartet der Mannschaftszug auf das Ende der Frühschicht. Foto: A. Spühr

Abb. 12: Von den Gruben im Krummen Luttertal kommend biegt der talfahrende Mannschaftszug in das Lutter-Haupttal ein. Das Gebäude im Hintergrund steht am Standplatz der ehemaligen Kupferhütte. Links davon geht es in das Gerade Luttertal, in dem kurzzeitig auch einmal eine Grubenbahnstrecke zur Knollengrube verlief. Genau hier lag einst die Weiche, mit der die Zweigbahn zur Knollengrube im Geraden Luttertal ausgefädelt wurde und nach links die Straße überquerte (s. entsprechenden Abschnitt ab S. 128). Foto: A. Spühr

Abb. 13: Ein kalter Frühlingsmorgen lässt den Dampf der JOHANNE ELISE II so fotogen kondensieren, wie Eisenbahnfreunde es gern haben, als sie mit ihrem Leerzug am Barytweg ins Luttertal startet. Auf dem zweiten Gleis warten Wagen darauf, gewogen und dann über den im Hintergrund sichtbaren Bahnübergang ins Werk geschoben zu werden. Foto: OOK

Abb. 14: Der Schrankenwärter an der Bahnhofstraße hatte reichlich zu tun: Die ins Werk ein- und ausfahrenden Züge kreuzten hier die Straße, und die internen Werksrangierfahrten zum Drehofen jenseits der Bundesbahn mussten über die Straße vorziehen. Links die kurze Brücke über die Lutter mit dem zur Fassfabrik und Umladung führenden Gleis. Foto: K. H. Cramer

Abb. 16: Vorsicht, der Hühnermörder kommt! An der gleichen Stelle wie in Abb. 11 biegt hier die JOHANNE ELISE I mit ihrem Spatleerzug bei der Kupferhütte ins Krumme Luttertal ein. Slg Foto-Lindenberg, Bad Lauterberg

Abb. 15: Karl Banse (links), langjähriger Stadtbrandmeister von Bad Lauterberg, und Heinz Fröhlich waren die letzten 20 Betriebsjahre der Bahn im wöchentlichen Wechsel Lokführer und Heizer. Der 2009 verstorbene Fröhlich war auch ein Fan seiner Bahn und sammelte Dokumente und Bilder. Karl Banse, der nach Einstellung der Grubenbahn eine Anstellung bei der Stadt Bad Lauterberg fand, verstarb 88-jährig im April 2014. Ihm verdankt der Autor etliche Führerstandsmitfahrten. Foto: Slg. OOK

Abb. 17: Ob die Ladung dieses Zuges aus der Grube Wolkenhügel oder aus der im Hintergrund sichtbaren Grube Hoher Trost stammt, ist nicht zu sagen, denn der Rohspat aus beiden Gruben geht durch die Waschanlage Hoher Trost, deren Entladehalle ganz oben halb verdeckt von der Dampffahne der Lok zu erkennen ist. Der lange Zug ist nur noch mit zwei Bremsern besetzt, die jeder vier Bremsen zu bedienen haben. Wie das möglich ist, steht im Text. Foto: Heimatmuseum Bad Lauterberg

dass hier einmal eine Regel- und eine Schmalspurbahn verkehrten.

Alle Spuren verwischt

Dabei war die Grubenbahn früher, zumindest außerhalb des Kurbereiches, allgegenwärtig. Für zahllose Rangierfahrten wurden die vier Bäume der Schrankenanlage in der Bahnhofstraße immer wieder geschlossen und alle wartenden Autofahrer wurden Zeuge, wie die kleine B- oder C-gekuppelte Tenderlok mit mächtigem Auspuffschlag einen Wagenstrang von der Waage am Barytweg auf die Stürzbühne drückte oder auch zusätzlich die Bundesbahngleise kreuzte, um hinüber zu der Drehofenanlage jenseits der Andreasberger Strecke zu gelangen.

Die Anrainer der Lutterstraße und der jungen Wohngebiete am Heikenberg hatten das Privileg, gleich morgens kurz nach sechs Uhr von der JOHANNE ELISE oder der HELENE mit Dampfschlag, Läuten und Pfeifen geweckt zu werden, wenn der „Mannschaftszug“ die Frühschicht zu den Gruben brachte. Bis zu 150 Bergleute kauerten auf den simplen Längsbänken der drei selbsterbauten Mannschaftswagen oder saßen etwas bequemer auf den normalen Querbänken des ehemaligen Gartetalbahnwagens. In Letzterem gab es sogar ein Abteil der Polsterklasse, das bei der Grubenbahn den Herren Obersteigern vorbehalten war.

Während es nur ein einziges Personenzugpaar gab (die Spätschicht wurde mit dem Bus befördert oder

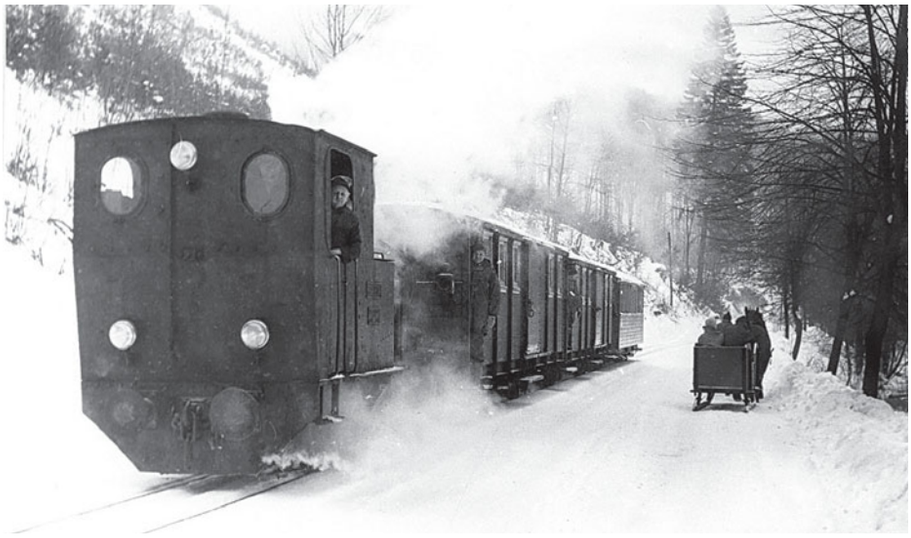


Abb. 18: Eiskalte Begegnung zwischen Hohem Trost und Wolkenhügel. Lokführer Fröhlich lässt sich genauso den eisigen Wind ins Gesicht wehen wie die beiden Bremser und die Ausflügler im Pferdeschlitten. Foto: Slg Hermsdorf

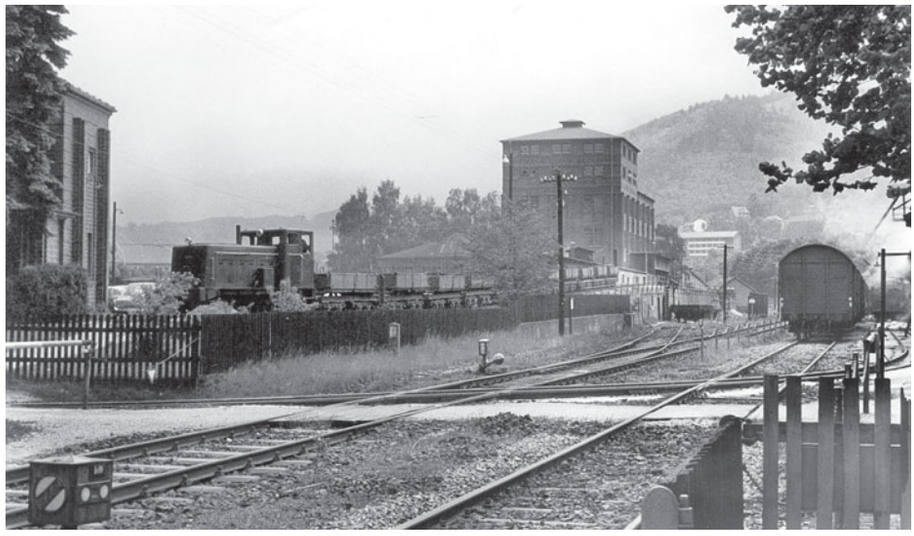


Abb.19: Die Ruhrtaler-Diesellok von 1956 zieht hier einen entladenen Zug von der Sturzrampe. Es ist die gleiche Situation wie in Abb.1, nur stand damals das hohe Werksgebäude noch nicht. Im Vordergrund kreuzt das Grubenbahngleis die beiden Regelspurgleise der DB. Rechts außerhalb des Bildrandes befand sich die Drehofenanlage. Foto: A. Spühr

fuhr mit dem Fahrrad), pendelten – je nach Fördermenge – bis zu sieben Spatzüge das Luttertal hinauf und hinab. Da bergauf nur Leerzüge zu befördern waren, konnten die kleinen Zwei- und Dreikuppler bis zu zehn Wagen ziehen, wobei allerdings an den steilsten Stellen (45 bis 53 ‰ kurz vor Wolkenhügel) oftmals der gesamte Sandvorrat verstreut wurde. An diesen Stellen musste der Sand regelmäßig aus dem Gleis geschaufelt werden.

Rationell bremsen

Eine wesentlich heiklere Angelegenheit waren jedoch die Talfahrten mit den schweren Spatzügen, zumal es keine durchgehende Bremse gab, lediglich Kurbelbremsen an den Wagen und eine Wurfhebelbremse auf der Lok. Ursprünglich mussten vier Bremser mitfahren. Die Spatwagen, allesamt mit Bremsen ausgerüstet, waren stets paarweise mit den Bremserplattformen zueinander gekuppelt, sodass ein Bremser von einer Plattform aus zwei Wagen bremsen konnte. In den letzten Betriebsjahren hatte man „rationalisiert“ und ließ aus Kostengründen nur noch zwei Bremser mitfahren. Jeder Bremser musste, wenn er die Bremsen zweier Wagen angezogen hatte, abspringen, zwei Wagen weiter hinten wieder aufspringen und nochmals zwei Wagen anbremsen. Zum Lösen der Bremsen musste er sogar neben dem fahrenden Zug nach vorn laufen, um die Bremsen der ersten Wagen wieder zu lösen. Vermutlich hatte man nicht mehr im Bewusstsein, dass „rationalisieren“ von lateinisch ratio kommt, was bekanntlich Vernunft heißt. Immerhin scheint es keine auf diesem waghalsigen Verfahren beruhenden Unfälle gegeben zu haben.

Wenn ein Leerzug bei der Grube Wolkenhügel ankam, lief die Lokomotive zunächst um und setzte sich hinter den Zug, den sie dann bis in das eine der beiden mit leichtem Gefälle in den Ladekanal führenden Gleise drückte. Hier wurden die Wagen festgebremst, die Lok setzte zurück und fuhr dann auf dem parallelen Gleis bis an das Tor des Ladebunkers. Dort wurden die in der Bunkeranlage stehenden beladenen Wagen angekuppelt und herausgezogen. Die Bremsen der Leerwagen wurden nun gelöst und man konnte die Wagengruppe zielgebremst in den Bunker einlaufen lassen.

Mit der Waldbahn zum Waschen

Nachdem, wie eingangs erwähnt, die zentrale Waschanlage bei der Grube Hoher Trost installiert worden war, schuf man mit dem Bau der Waldbahn eine direkte Zufahrt von Wolkenhügel dorthin. Dabei trassierte man die neue Strecke so, dass sie so weit oben wie möglich von der Stammstrecke abzweigte, sodass die Spatzüge nicht oder nur wenig bergauf geschoben werden

Abb. 20: Beim Kilometer 4,8 unterhalb von Wolkenhügel zweigte die Waldbahn ab. Hier zieht die JOHANNE ELISE II den Wolkenhügler Spatzug zur Entladehalle der Wäsche oberhalb Hoher Trost. In früheren Jahren, als die Vorschriften noch laxer waren, ließ man die Wagen mit Schwerkraft in das Waldbahngleis laufen (s. „Eiskalt erwischt" S. 110/111)

Abb. 21 (rechts Mitte): Diese Aufnahme hätte man zu Zeiten, als der Autor noch im Harz wohnte, nicht machen können. So hoch wie die einzelne stehengelassene Fichte war hier seinerzeit der ganze Hang bewaldet. Fotos: Slg Hermsdorf (2)

mussten. Wie in den beiden Abbildungen rechts zu sehen, zogen die Loks von Wolkenhügel kommend ihren Spatzug zur Waschanlage. Aber das war nicht immer so. In früheren Zeiten, so etwa in den Sechzigern, lief das ganz anders ab.
Statt einer herkömmlichen Beschreibung mag hier der Erlebnisbericht eines Wanderers auf den folgenden Seiten 110 und 111 einen lebendigen Eindruck des Geschehens vermitteln.

Mit Schwung geht alles besser

Ja, es war stets ein beeindruckendes Erlebnis, so einen schweren Spatzug, nur von der Schwerkraft angetrieben, über die Waldbahnweiche rattern zu sehen. Übrigens reichte der Schwung nicht ganz aus, den Wagenzug bis zur Waschanlage rollen zu lassen. Die Lok setzte hinterher und traf dann wenige hundert Meter vor dem Ziel auf den ausgerollten Zug und schob ihn das letzte Stück in die Waschanlage.

Lauterberger Nebengleise

Zehn Jahre älter als die Waldbahn war noch ein anderer Streckenast, der jedoch mindere Bedeutung hatte: die Anschlussbahn zum Bahnhof Bad Lauterberg und zur Fassfabrik.

Direkt an der unteren Weiche der Waage-Umsetzanlage befand sich eine weitere sehr steile Weiche, von der aus es mit Radius von nur 15 m auf eine Brücke über die Lutter und dann quer über die Hauptstraße ging. Am Fuß des Eichenkopfes verlief das Gleis dann am rechten Rand der Bahnhofstraße entlang, am Empfangsgebäude und Güterschuppen vobei und endete dann kurz vor dem Tor der Fassfabrik. Parallel dazu lag ein regelspuriges Stumpfgleis, und ein Überladekran mit einer Laufkatze ermöglichte das Umladen von Schmal- zur Regelspur und umgekehrt.
Ursprünglich war die Einrichtung dazu gedacht, das Holz aus den Forsten des Luttertales sowohl der Fassfabrik (die auch ein Sägewerk umfasste) als auch der Umladung zur Regelspur zuzuführen. Da aber die Holzabfuhr schon früh auf die Straße verlagert wurde, wurde der Kran bald kaum noch benutzt.

Abb. 22: Bei der Tischfabrik Böhme (heute ein Supermarkt mit Poststelle) kreuzte der Grubenzug die Lauterberger Hauptstraße. Zusätzlich zum Läuten und Pfeifen war hier die Straßensperrung mit Flagge vorgeschrieben. Foto: Slg Hermsdorf

Abb. 23 (rechts): Ein Foto des Anschlusses zur Spatmühle in der ehemaligen Ölmühle war nicht aufzutreiben, wohl aber der Lageplan, der dem Bauantrag für das Anschlussgleis beigefügt war. Hier die Reinzeichnung.

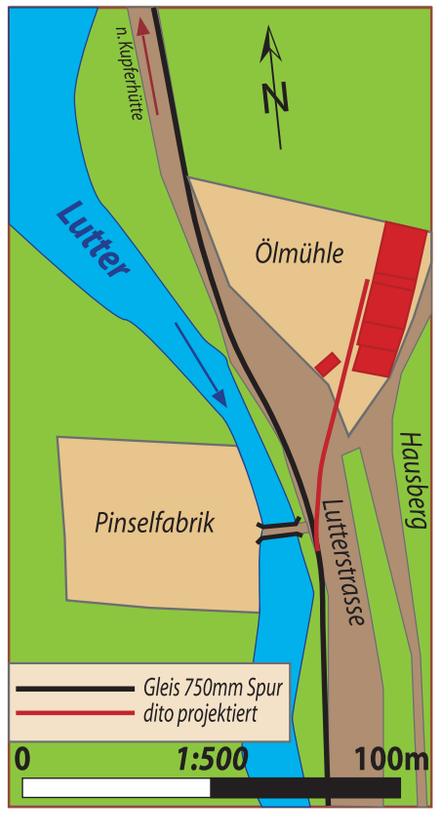


Abb. 24 (links): Die HELENE hatte man nach Einstellung des Betriebes vor der Entladehalle am Ende der Waldbahn stehen gelassen, den Schienenstrang dorthin jedoch abgebaut. Als Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte sie holen wollten, wäre sie beinahe mit dem Straßentieflader den steilen Hang hinuntergestürzt. Foto: Heimatmuseum Bad Lauterberg

Nun weist der Bergbau auf Schwerspat eine Besonderheit auf. Anders als der Harzer Erzbergbau, der im Wesentlichen im gewachsenen Fels stattfand, queren die das Baryt enthaltenden Gangzüge vielfach weiche körnige Sand- und Gesteinsmassen, die einen kompletten Ausbau der Stollen ähnlich wie im Kohlebergbau erfordern.

Das dazu nötige Grubenholz (Eichenholzstempel) wurde zunächst in der Region beschafft. Da aber Eichen im Harz und am Harzrand eher selten vertreten sind, musste das Grubenholz bald von auswärts beschafft werden. So kam es beispielsweise in den 1960er-Jahren zu der paradox wirkenden Eigenartigkeit, dass mit dem Überladekran an der Fassfabrik Grubenholz aus Rumänien vom regelspurigen O-Wagen in die Holzwagen der Grubenbahn umgeladen wurde. Man fuhr in der Tat Holz in den Wald.

Es gibt ein Leben nach dem Leben

Nach Betriebseinstellung der Grubenbahn lief der Bergwerksbetrieb ja noch einige Jahre weiter, aber alle Fahrzeuge waren verkauft oder verschrottet worden. Mit einer Ausnahme. Irgendjemand hatte die Idee gehabt, die HELENE, die noch gut in Schuss war, zu behalten und als statischen Dampferzeuger einzusetzen. Dazu ist es zwar nicht gekommen, aber immerhin blieb die Maschine erhalten und konnte von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte erworben werden, die eine Dampflok für den Museumsbetrieb im Jagsttal suchte.

Der Abtransport wurde zum nervenzerrenden Thriller, weil der Straßentieflader auf der ehemaligen Gleistrasse mehrmals umzukippen drohte. Es ging dennoch gut, HELENE durfte einige Jahre im Jagsttal dampfen, bis auch dort Schluss war. Nun steht sie in einer Halle auf Rügen unter Verschluss und wartet auf bessere Zeiten.

Auszüge aus der Betriebsordnung von 1930

zu § 1: Für den Oberbau werden jetzt statt 12-kg-Schienen 23-kg-Schienen auf eichenen Schwellen mit eisernen Unterlegplatten und Schwellenschrauben verwendet.
zu § 7: Sämtliche Wagen sind mit Doppelbremsen versehen und können sämtliche 4 Achsen von einer Bremsspindel aus gebremst werden.

§ 3: Die Weichen auf freier Strecke sind zur Sicherung des Betriebs verschlossen zu halten. Diese Vorschrift betrifft auch die Weiche für das Anschlußgleis nach der Luttermühle (Ölmühle), die Weiche am Werksbahnhof Bad Lauterberg nach der Staatsbahnkreuzung und ebenfalls die Gleissperre bei der Bergfahrt vor der Sortierung der Grube Hoher Trost. Letztere ist jedesmal bei der Bergfahrt sowie auch bei der Talfahrt vor dem Passieren des Zuges zu öffnen und nach dem Passieren des Zuges wieder zu schließen. Der Schlüssel zu dieser Gleissperre befindet sich in der Steigerstube der Grube Hoher Trost.
Die Gleissperre bei der Bergfahrt vor der Dezimalwaage bei dem Forsthaus Kupferhütte ist von 16 Uhr, nach dem Passieren des letzten Zuges von Wolkenhügel, bis zum Passieren des ersten Zuges von Bad Lauterberg 5 Uhr 45 früh dauernd verschlossen zu halten. Zu diesem Zwecke hat der verantwortliche Betriebsführer einen Mann mit der Bedienung dieser Sperre zu beauftragen, welcher dauernd den Schlüssel hierfür bei sich zu tragen hat. Für den Fall, dass der Betreffende durch Krankheit oder sonstwie verhindert sein sollte, ist dauernd ein zweiter Schlüssel auf der Lokomotive mitzuführen. Im Behinderungsfalle des Beauftragten ist der Lokomotivführer für das Öffnen und Schließen dieser Sperre verantwortlich.

§ 7 Anzahl der Züge
1. Bei gewöhnlichem Betriebe sind täglich 3 Züge nach jeder Richtung vorgesehen. Der erste Zug fährt 5 Uhr 45 von Station Bad Lauterberg ab, die Abfahrt der anderen Züge von Grube Wolkenhügel und Station Bad Lauterberg erfolgt nach Bedarf, während der letzte Zug nachmittags 15 Uhr 45 die Grube Wolkenhügel verläßt.
2. Ausnahmen finden statt bei größerem Versande und nach besonderen Bedürfnissen des Betriebes nach Anordnung des verantwortlichen Betriebsführers. Es fahren dann täglich 3 - 5 Züge in jeder Richtung.

§ 8 Bilden der Züge
Die Züge haben hächstens 15 Wagen = 60 Achsen zu führen. Als Ladegewicht für einen vierachsigen Wagen sind 8.000 - 10.000 kg vorgesehen.

§ 9 Fahrgeschwindigkeit
Die Maximalgeschwindigkeit für die Bahn beträgt 20 km je Stunde.

§ 11 Zugbedienung
1. Das Personal besteht aus dem Lokomotivführer, einem Heizer und einem ersten Bremser, welchem nach Bedarf weitere Bremser beigegeben werden.
2. Es sollen den Zug mindestens begleiten:
bei 1 - 6 Wagen 1 Bremser
bei 7 - 12 Wagen 2 Bremser
bei 13 - 15 Wagen 3 Bremser
wobei als Hauptsache darauf zu achten ist, dass die Wagen mit den Bremsen aneinandergestellt werden, damit jeder Bremser zwei Wagen bremsen kann.
3. Außerdem ist der Lokomotivführer verpflichtet, bei nassem Wetter von den leitenden Grubenbeamten Hilfsbremser zu fordern, welche den Zug an den steilen Stellen von km 6,6 bis km 4,6 talwärts begleiten.

§ 14 Wegübergänge
9. Bei der Talfahrt müssen die Züge vor dem Überfahren der Hauptstraße bei der Lutterbrücke vollständig zum Stillstand gebracht werden und zwar mindestens 20 m vom Übergang entfernt. Die Läutevorschrift ist ausserdem zu beachten. Nach dem Stillstand des Zuges hat einer der Bremser sich zum Straßenübergang zu begeben und sich zu überzeugen, daß die Überfahrt ohne Gefahr für den öffentlichen Verkehr erfolgen kann. Erst dann, wenn letzteres der Fall ist, darf der Bremser dem Lokomotivführer das Zeichen zur Überfahrt geben und muß bis zum Passieren des Zuges auf der nach der Stadt zugelegenen östlichen Seite des Übergangs verbleiben. Bei der Bergfahrt ist der Hauptstraßenübergang ohne vorher zu halten, jedoch in langsamer Fahrt und ebenfalls unter Läuten zu passieren.
11. Die Maschine hat auch bei Lastzügen der Regel nach stets an der Spitze des Zuges zu fahren. Vor der Maschine dürfen nur bei Rangierarbeiten und in besonderen Fällen Wagen fahren, jedoch nicht bei der Talfahrt in den Luttertälern. Befindet sich die Maschine nicht an der Spitze des Zuges, so muß der erste Wagen stets mit einem Bremser besetzt sein, welcher die Strecke zu beobachten hat.
14. Bei der Talfahrt von der Knollengrube hat der Zug vor der Wegebrükke beim Forsthaus Kupferhütte zu halten. Der Haltepunkt ist durch eine Tafel zu bezeichnen.

§ 15 Beförderung der Grubenbelegschaften
1. Die Anzahl der in jedem Personenwagen zu befördernden Personen soll nicht mehr als 65 betragen.
2. Die Maschine hat stets vor dem Zug zu fahren.
3. Das Befahren der Bahn darf während der Personenfahrt nur in derselben Richtung erfolgen.
8. Die Fahrgeschwindigkeit darf 3 m in der Sekunde (10 km in der Stunde) nicht übersteigen.

§ 17 Signale
1. Das Zugpersonal hat sich folgender Signale zu bedienen:
1 mal pfeifen bedeutet: Achtung!
2 mal pfeifen bedeutet: Bremsen loslassen!
3 mal pfeifen bedeutet: Bremsen anziehen!
2. Jeder Bremser hat im Dienst eine an einer Schnur befestigte Signalpfeife stets mit sich zu führen, mit welcher dem Lokomotivführer deutliche Signale gegeben werden können.
3. Das Zugpersonal ist verpflichtet, sofort ein Halten des Zuges durch das Haltesignal zu veranlassen, wenn Menschen durch den Zug bzw. die Lokomotive in Gefahr geraten oder ein Hindernis auf der Bahn bemerkbar wird.

§ 18 Beförderung von Sprengstoffen
Die Beförderung von Sprengstoffen auf der Grubenbahn ist, soweit sie zur Beförderung auf der Reichsbahn zugelassen sind, gestattet, jedoch während der Beförderung von Belegschaften verboten.

Eiskalt überrascht

Es hatte reichlich geschneit in der Nacht, und die Scheiben des Schienenbusses, der in Scharzfeld auf dem Stumpfgleis auf die Abfahrt nach St. Andreasberg West wartete, waren weitgehend zugefroren.
Der Wanderer aus der Landeshauptstadt, der mit dem mit 78 bespannten Eilzug aus Northeim gekommen war, setzte sich auf die erste Sitzbank hinter dem Führer, um durch die beiden halbkreisförmigen Stellen der Frontscheiben schauen zu können, die durch zwei Gebläse einigermaßen frei gehalten wurden.
Die Abfahrt erfolgte mit nur wenigen Minuten Verspätung. Der VT 98 bog gleich nach dem Passieren des Stellwerks nach links auf die eingleisige Strecke in den Harz ab. Das Gleis war bis Schienenoberkante mit Schnee gefüllt, außenherum sah man die vom Schneepflug geformten Schneekanten. Nach wenigen Minuten der erste Halt: Zoll.
Zoll? Hatte das etwas mit der nahe liegenden Zonengrenze zu tun? Nein, wohl nicht, schon ging die Reise weiter. Bald war das Einfahrsignal von Bad Lauterberg zu sehen. Der Wanderer war ausgestiegen und hatte beim Verlassen des Bahnsteiges seine Rückfahrkarte einem alten Eisenbahner vorzeigen müssen, der trotz des langen Mantels sichtlich fror. Da er eine gute Wanderkarte hatte, fand er den Eingang des Luttertals leicht. Glücklicherweise war auch hier der Schneepflug gefahren, sodass das Ausschreiten auf der festgefahrenen Schneedecke der Straße kein Problem war.
Bald kreuzte das Gleis der Grubenbahn die Straße und folgte dieser nun am rechten Straßenrand. Auch auf der Bahn war offensichtlich ein Schneepflug eingesetzt worden und hatte einen Wall zwischen Gleis und Straße aufgeworfen. Der Wanderer hatte sich einen Artikel über die Grubenbahn durchgelesen und wusste, dass sie Schwerspat beförderte. Sie war nicht das hauptsächliche Ziel seiner Unternehmung, aber wenn jetzt ein Zug daherkäme, das würde ihn dennoch freuen.
Es kam kein Zug. Nach einer halben Stunde Marsch gabelte sich das Tal, die Strecke bog nach rechts ab, der Wanderer ebenfalls. Eine andere Entscheidung wäre auch gar nicht möglich gewesen, denn in das linke Tal war kein Schneepflug gefahren, der Schnee mindestens knietief. Es ging nun etwas steiler bergan, obwohl für einen geübten Wanderer immer noch gemach.
Erneut kreuzte die Trasse mit dem Schmalspurgleis die schmale Straße und wechselte nach links. Eine Weile später kam ein hohes Gebäude in Sicht, der Brecher und Ladebunker des ersten Bergwerks mit dem schönen Namen Hoher Trost. Aus dem Gebäude waren surrende und knackende Geräusche zu hören, aber nirgendwo eine Menschenseele. Trotz der Erhitzung durch sein forsches Schreiten durch den Schnee merkte der Wanderer, dass es bitter kalt war. Er marschierte weiter. Bald wurden die Bergwerksanlagen hinter einer Biegung unsichtbar. Hier herrschte die Stille des winterlichen Waldes. Es schien eine blasse, kalte Wintersonne durch einen Wolkenschleier und ließ den Schnee, dort wo er unberührt war, glitzern.
Nach einem weiteren Kilometer Stapfen durch nun knöcheltiefen Schnee sah der Wanderer links oben im Walde eine weitere Trasse, die sich dem Gleis im Tale allmählich näherte. Infolge der ständigen Steigung der Straße und Grubenbahnstrecke war das Niveau der sich nähernden Nebenbahn bald erreicht und diese mündete in einer auffällig langen, schlanken Weiche ein. Es war zu sehen, dass auch auf dieser Nebenstrecke an diesem Tage schon ein Zug gefahren war, zumindest ein Schneepflug.
Ein Stück weiter talaufwärts verschwanden Straße und Gleis hinter einer Biegung. Der Wanderer blieb plötzlich neben der Weiche stehen, lauschte. Die Stille war gar nicht mehr so still. Irgendein grummelndes Geräusch, das er nicht zu deuten vermochte. Da plötzlich schwoll es an wie ferner Donner. Der Wanderer starrte gebannt auf die Straßenbiegung vor ihm, von wo das Ge-

Abb. 25: Der schnellste Zug der Barytbahn. An die 30 Stundenkilometer schnell braust der schwerkraftgetriebene Spatzug über die Weiche auf die Waldbahn. Foto: OOK

räusch zu kommen schien. Das musste ein Zug sein. Ja, ein Zug! In dem Moment erstarb das Geräusch. Da sah er auch schon die Lokomotive ganz langsam um die Biegung kommen - und anhalten. Es sah so aus, als wäre die Lok beim unerwarteten Anblick eines Menschen in dieser weißen kalten Einöde überrascht und vor Schreck erstarrt.

Eine rückwärts fahrende kleine Tenderlokomotive war das. Ein Mann sprang ab und machte sich zwischen Lok und erstem Wagen zu schaffen. Als er wieder aufgestiegen war, setzte sich das Maschinchen geräuschlos wieder in Bewegung und näherte sich dem Wanderer, der immer noch fasziniert neben der Weiche stehen geblieben war. Sie fuhr an ihm vorbei und blieb ein Dutzend Meter unterhalb der schlanken Weiche stehen, mit der das Gleis aus dem Wald einmündete. Der gleiche Mann stieg wieder von der Lok, ging zu der Weiche, machte sich am Weichenhebel zu schaffen – es sah aus, als schlösse er ein Schloss auf – und legte den Weichenhebel um. Dann hob er seinen Arm und im gleichen Moment sah der Wanderer den weiter oben stehenden Wagenzug sich in Bewegung setzen. Lauter kleine niedrige Kastenwagen waren das, mit einem weißlichen Gestein beladen. Auf der Plattform des vordersten Wagens stand ein Bremser, weiter hinten auf einem anderen Wagen ein zweiter. Der Zug hatte durch das starke Gefälle schnell Fahrt aufgenommen und donnerte nun mit wohl dreißig Stundenkilometern oder mehr an dem staunenden Wanderer vorbei in die Nebenstrecke. Der Schwung war so groß, dass der Zug den Blicken des Wanderers entschwand, ohne stehen geblieben zu sein.

Inzwischen hatte der Mann an der Weiche diese erneut gestellt, die kleine dreiachsige Lok fuhr über diese ein Stück bergan, blieb wieder stehen. Wieder wurde die Weiche gestellt, der Mann kletterte auf die Lok, die dann dem vorbeigerauschten Zug mit munterem Auspuffschlag und einer riesigen Dampfwolke folgte. Bald war auch sie nicht mehr zu sehen.

Der Wanderer stand noch einige Minuten und lauschte der sich entfernenden Lokomotive hinterher. Er war ganz benommen von dem unerwarteten Schauspiel. Dann merkte er, dass er anfing zu frieren und machte sich wieder auf den Weg. Er wollte noch bis St. Andreasberg kommen und den letzten Schienenbus erreichen, der noch Anschluss bis Hannover hatte.

Die Fahrzeuge der Grubenbahn

Die Triebfahrzeuggeschichte der Barytbahn ist hochinteressant, weist jedoch ein paar dunkle Flecken auf, da nicht alle Loks durch Fotos belegt sind. Als die Grubenbahn im Jahre 1901 in Betrieb ging, stand nur eine Lokomotive zur Verfügung: ein B-Kuppler mit unbekanntem Namen, dessen Herstellerdaten nicht zu ermitteln waren. Das Foto Abb. 26 beweist jedoch seine Existenz.

Abb. 26: Zweifelsfrei bei der Barytbahn aufgenommen (die typischen Holzkastenkipper sowie das Zweipuffersystem), aber die Identität der Lok ist ungeklärt, zumal der Herr vor der Lok das Namensschild verdeckt. Foto: Slg Heimatmuseum Bad Lauterberg

Mehr Power braucht die Bahn

Da die Schwerspatförderung sich nur nach und nach entwickelte, wird das kleine Maschinchen wohl auch eine Zeit lang in der Lage gewesen sein, alle anfallenden Beförderungsaufgaben zu erfüllen. Dennoch wurde nach einigen Jahren klar, dass nicht nur eine zweite, sondern vor allen Dingen auch eine stärkere Maschine gebraucht würde. Ob das nun zunächst die in der Literatur aufgeführte B1'-Tenderlok von Orenstein & Koppel war, sei dahingestellt. Vor ihr gibt es keinen Fotobeleg. Fest steht hingegen, dass 1904 eine D-gekuppelte Tenderlok von Jung zur Barytbahn kam. Auf den ersten Blick eher zierlich wirkend, war diese auf den Namen JOHANNE ELISE getaufte Lok mit eine Breite von 1,90 m und einer Masse von 15 t im Vergleich zu ihrer Vorgängerin eine Wuchtbrumme.

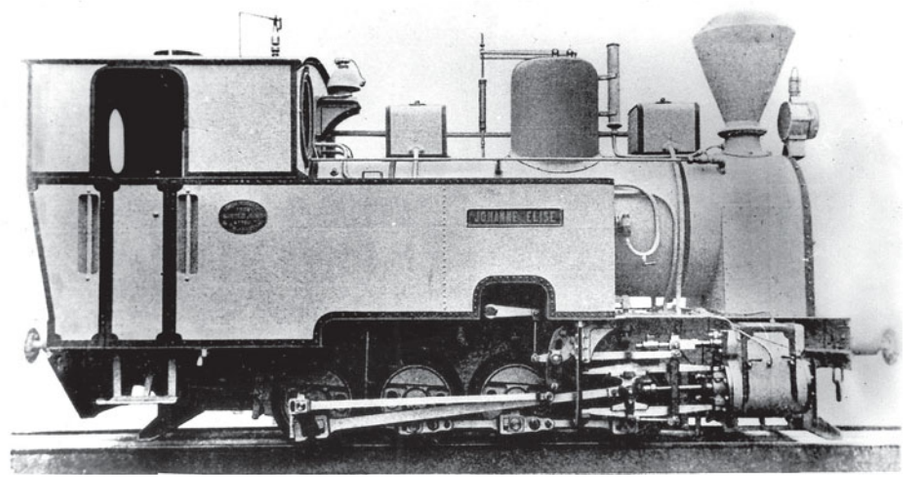


Abb. 27: Ein hübscher taffer Vierkuppler war die JOHANNE ELISE I mit ihrem üppig bestückten Langkessel: Kobelschornstein, zwei Sandkästen, Sicherheitsventile auf dem Dampfdom, und vor diesem der Schalldämpfer der Riggenbach-Gegendruckbremse. Foto Slg Uwe Bergmann

Lauterberg. Vor einigen Tagen ereignete sich auf der Bahn im Luttertale ein Betriebsunfall. Auf bisher noch nicht gekärte Weise setzte der letzte Wagen eines Zuges bei der Weiche der Grube „Wolkenhügel" aus, wodurch der Zug zur Entgleisung kam. Die kürzlich von den Barytwerken eingestellte neue vierachsige Maschine fuhr die Böschung hinunter, wurde aber anscheinend nicht erheblich beschädigt, während an den drei beladenen Transportwagen infolge von Achsenbrüchen u.s.w. ein Materialschaden von mehreren hundert Mark entstand. Menschen haben bei dem Unfall keinen Schaden erlitten. Einige Schwierigkeiten verursacht es, die etwa 300 Ztr. schwere Lokomotive zu heben und wieder auf die Gleise zu bringen.

Abb. 28: Ausschnitt aus dem Lauterberger Tageblatt vom 18.11.1904 Slg Jörn Struwe

Allerdings hatte sie keinen guten Start. Schon im November des Lieferjahres entgleiste sie bei der Grube Wolkenhügel und wäre beinahe umgestürzt. Anschließend war sie dann 45 Jahre problemlos im Einsatz und bewältigte den Gesamtverkehr der Grubenbahn nach dem Abgang des B-Kupplers im Jahre 1919 bis zur Ankunft ihrer Ablösung im Jahre 1934 allein.

Vom Flachland in den Harz

In diesem Jahr erwarb die DBI von der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn südlich von Berlin deren Lok Nr. 8, ein 1919 von Henschel gebauter C-Kuppler, der nach der Ankunft in Bad Lauterberg auf den Namen HELENE getauft wurde.
Auch diese Lolk war ein guter Griff. Die Maschine bewährte sich ebenfalls jahrzehntelang auf den steilen Rampen des Krummen Luttertales.

Abb. 29: Von der Auflösung her mangelhaft, aber vom Motiv her eine Kostbarkeit: die erste JOHANNE ELISE aus einer Perspektive, die sie wuchtig erscheinen lässt. Über 50 Jahre lang beförderte die bullige Maschine mit ihren vier kleinrädrigen Achsen ungezählte Spatwagen die zum Teil starken Steigungen bis zu den Gruben hinauf. Das lässt sowohl auf eine gelungene Jung'sche Konstruktion wie auf eine gründliche und liebevolle Pflege durch das Personal schließen. Foto: Slg. Foto Lindenberg, Bad Lauterberg

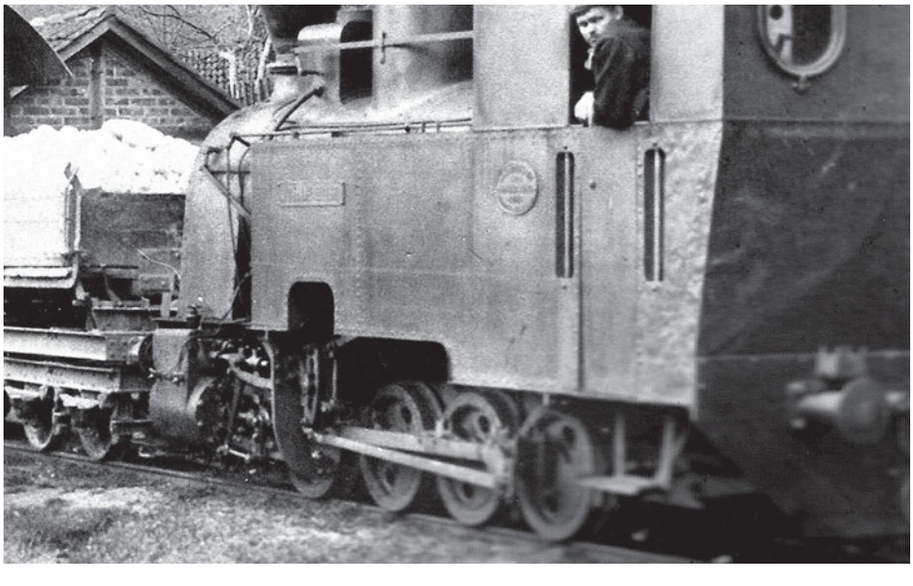


Abb. 30: In diesem Ausschnitt aus dem Foto Abb. 2 sieht man, wie klein die Räder (610 mm Ø) sind. Statt Geschwindigkeit verliehen diese dem Vierkuppler die Zugkraft, die er für die Rampen im Luttertal brauchte. Foto: Slg Heimatmuseum Bad Lauterberg

Die beiden Loks wurden normalerweise im wöchentlichen Wechsel eingesetzt, die jeweils andere Maschine Unterhaltungsarbeiten unterzogen. Das trug natürlich entscheidend zur langen Lebensdauer bei.

Nichts hält ewig, auch gut gepflegte Lokomotiven nicht

Mitte der 1950er-Jahre war trotz alledem abzusehen, dass die gute JOHANNE ELISE nicht ewig leben würde. Man hielt vorsorglich nach Ersatz Ausschau. Fündig wurde die Betriebsleitung wieder einmal auf dem Gebrauchtmarkt, der bei Schmalspurbahnen schon immer üppig blühte.
So konnte 1955 eine 1939 gebaute Henschel-Baulok erworben werden, die allerdings von 900 auf 750 mm umgespurt werden musste. Diese 900-mm-Herkunft sah man der Maschine auch immer an, wenn sie mit ihrem breiten Umgrenzungsprofil daherkam.

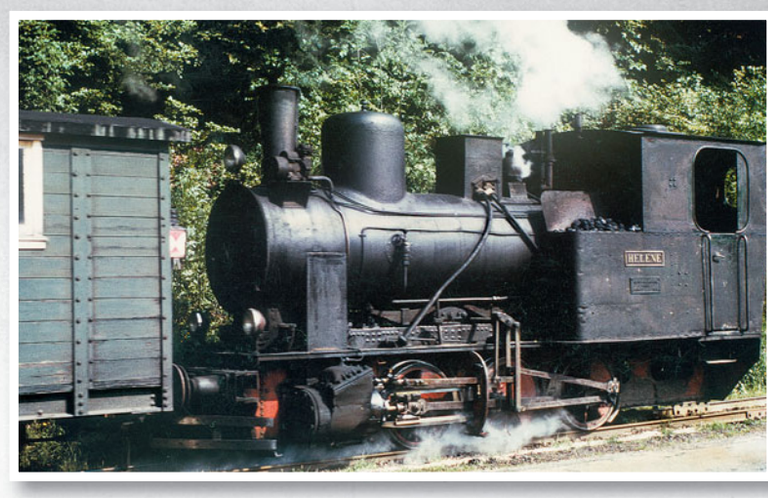
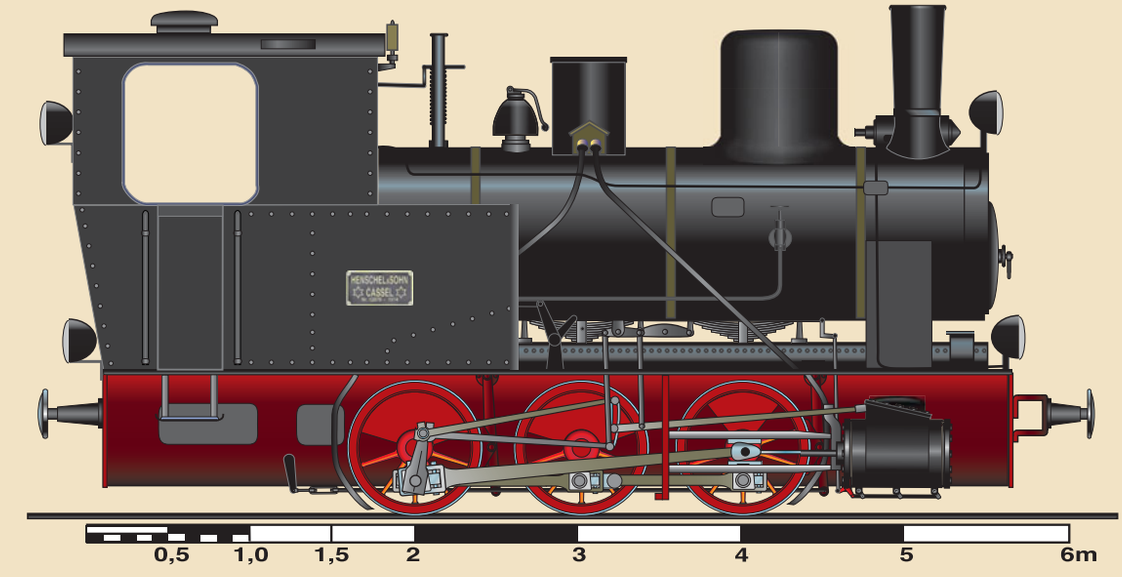
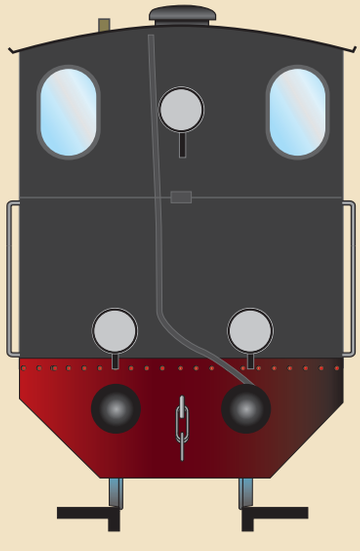


Abb. 31: Die HELENE zeigt die klassischen Linien einer deutschen Schmalspurlokomotive, gleichzeitig aber auch die Handschrift der Fa. Henschel. Diese verpasste ihr 1956 auch eine neue kupferne Feuerbüchse. Glücklicherweise überlebte sie die Einstellung der Grubenbahn und durfte einige Zeit im Jagsttal dampfen. Foto: A. Spühr

Abb. 32: HELENE hat mit dem Mannschaftszug soeben das Gelände der Grube Wolkenhügel verlassen. Dank Dampfheizung haben es die Bergleute in den primitiven Waggons zwar nicht sonderlich bequem, aber wohlig warm. Die Höhe des Weichensignals trug der möglichen Schneehöhe Rechnung. Foto: OOK

Lok HELENE der Deutschen Baryt-Industrie





Henschel 1919
Fabr.Nr. 16426

Maßstab
1: 45

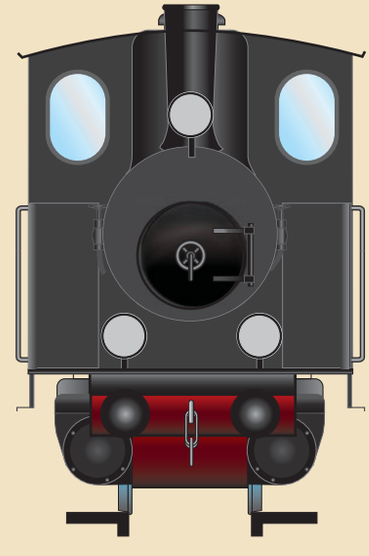


Abb. 33:
Typenzeichnung HELENE II

JOHANNE ELISE
Jung 1904
Fabr.Nr. 780

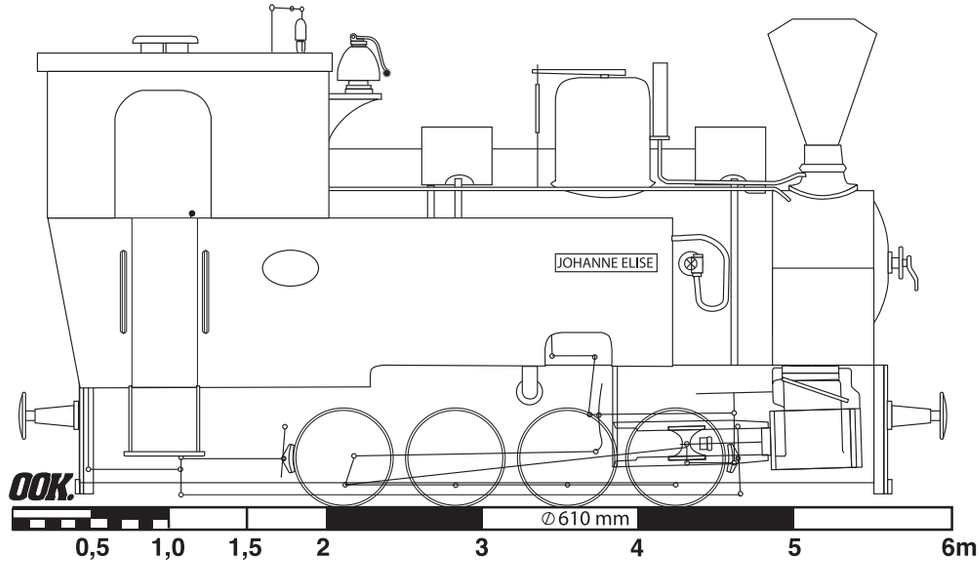


Abb. 34: Typenskizze
JOHANNE ELISE I

Abb.35: Fast so gut wie eine Typenzeichnung: JOHANNE ELISE II rechtwinklig von der Seite fotografiert. Der wuchtige B-Kuppler, eine Henschel-Baulok vom Typ HELFMANN mit ursprünglich 900 mm Spurweite, war schwerer und stärker als die C-gekuppelte HELENE. Foto: OOK

Abb. 36: Und welche Lok ist das? Höchst vermutlich ist es „der andere" Jung-Vierkuppler, denn die JOHANNE ELISE kann es nicht sein: abgerundete Dachecken, kein Kobel. Es muss die 1922 von Jung gebaute Dn2t mit der Fabriknummer 3193 sein, die normalerweise bei den DBI-Werken in Sontra beheimatet war und nur zeitweise in den 1930er-Jahren in Bad Lauterberg aushalf. Dieser Ausschnitt aus der Abb. 61 wäre zumindest das einzige bekannte Bild dieser Maschine.
Slg. Foto Lindenberg, Bad Lauterberg

Der mysteriöse andere Vierkuppler

Nicht ganz so geheimnisumwoben wie die B1'-Maschine, die es angeblich in den 1920er-Jahren gegeben haben soll, existiert vom „anderen Vierkuppler" zumindest ein Foto, die Abb. 36 auf dieser Seite, die ein Ausschnitt aus dem großen Bild 61 auf Seite 126 ist und leider nicht größer wiedergegeben werden kann.
Auffallend ist das seitlich abgerundete Führerhausdach, das sehr an die ebenfalls von Jung gebaute Meterspurlok VKG 11 erinnert und die in den 1960ern auf diversen Meterspurbahnen der Deutschen Eisenbahn Gesellschaft eine Gastrolle spielte, unter anderem auch bei der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt (Jan Reiners).*

Götterdämmerung

Auch wenn JOHANNE ELISE und HELENE bis 1965 bzw. 1969 im Dienste der Barytbahn waren, deutete sich das Ende der Dampfära mit der Ankunft der ersten Diesellokomotive im Jahre 1955 an. Das war ein kantiger Zweikuppler mit Blindwelle und mechanischem Getriebe von Ruhrthaler, von dem das dampfgewohnte Personal von Anfang an nichts hielt. Die Vorurteile bestätigten sich geich im folgenden Winter, als die Diesellok schon bei geringer Schneehöhe, die den Dampfloks nichts ausmachte, den Schnee vor sich herschob, bis sie auf ihn auflief und die Räder keinen Kontakt mehr zu den Schienen hatten und durchdrehten.
Zu allem Überfluss eiferte sie der alten JOHANNE ELISE nach und verließ die Schienen, als sie beim Rangieren bei der Grube Hoher Trost eine Wagengruppe nicht halten konnte (der Bremser war zum Weichestellen abgesprungen). Die Rangiereinheit gewann rasch an Fahrt und der Lokführer rettete sich durch einen mutigen Absprung, ehe die Ruhrthaler in einer Kurve geradeaus fuhr und eine fast zehn Meter hohe Böschung hinunterrutschte. Beim Bericht in der Boulevardpres-

*Typenzeichnung in O. O. Kurbjuweit „Jan Reiners Souvenirs", Bremen 2004

Abb. 37: Gleich drei der vier Diesellokomotiven der Barytbahn geben sich hier ein Stelldichein. Ganz rechts die HK 130C von Windhoff, in der Mitte die Ruhrthaler von 1955 und ganz hinten die andere Ruhrthaler von 1939 (ex Grube Viktoria, Littfeld). Was diese drei da veranstalten, gibt einige Rätsel auf.

Abb. 38: „Krechel" war der inoffizielle Spitzname der ersten Diesellok, die 1955 bei den Barytwerken in Bad Lauterberg auftauchte und sollte ihre ruppige und laute Fahrweise karikieren. In Abb. 39 (unten) überquert sie soeben die DB-Gleise. Fotos: A. Spühr (2)

Triebfahrzeugliste DBI

Dampflokomotiven

Name	Achsfolge	Baudaten	Einsatz bis
HELENE	Bn2t	Henschel 5804/1901	1919[1]
JOHANNE ELISE	Dn2t	Jung 780/1904	1958
nicht bekannt	Cn2t	O&K 9687/1922	1930[2]
HELENE II	Cn2t	Henschel 16426/1919	1969[3]
JOHANNE ELISE II	Bn2t	Henschel 24878/1939	1965[4]
Wolkenhügel ?	Dn2t	Jung 3193/1922	ca.1943?[5]

[1] Namensgebung nicht verbürgt;

[2] ex Bleihütte Call/Eifel, lt. anderer Quellen B1'n2t von O&K

[3] 1934 ex Jüterbog-Luckenwalde Nr. 8, 1970 an DGEG Jagsttal, 2003 nach Prora, Rügen

[4] 1956 ex 900-mm-Baulok, 1965 Fa. Reuschling, Hattingen

[5] ex DBI Sontra, Einsatz nach anderen Quellen bis in die 1950er

Diesellokomotiven

Achsfolge/Antrieb	Herstellerdaten	Einsatz bis
B-dh 65 PS	Ruhrthaler 3358/1955	1973[6]
B-dm 80 PS	Ruhrthaler 1861/1939	1973[7]
C-dh 128 PS	Windhoff 764/1943	1972[8]
C- dh 150 PS	Windhoff 767/1943	1972[9]

[6] Typ D 165Ö, Verbleib unbekannt

[7] Typ DL/S4, ex Grube Viktoria bei Littfeld, Verbleib unbekannt

[8] HK 130C neu an OKH für Afrikacorps, 1945 an Rathjens, Hamburg, Einsatz bei Liblar, ca 1965 an DBI, 1973 abgestellt

[9] HK 130C neu an OKH für Afrikacorps, 1945 an Rathjens, Hamburg, Einsatz bei Liblar, ca 1965 an DBI, 1972 an Lokal bahn Payerbach-Hirschwang (D 1), 1983 an Steiermärkische Landesbahnen, 1987 an Bregenzerwaldbahn e.V. (HILDE D 1)

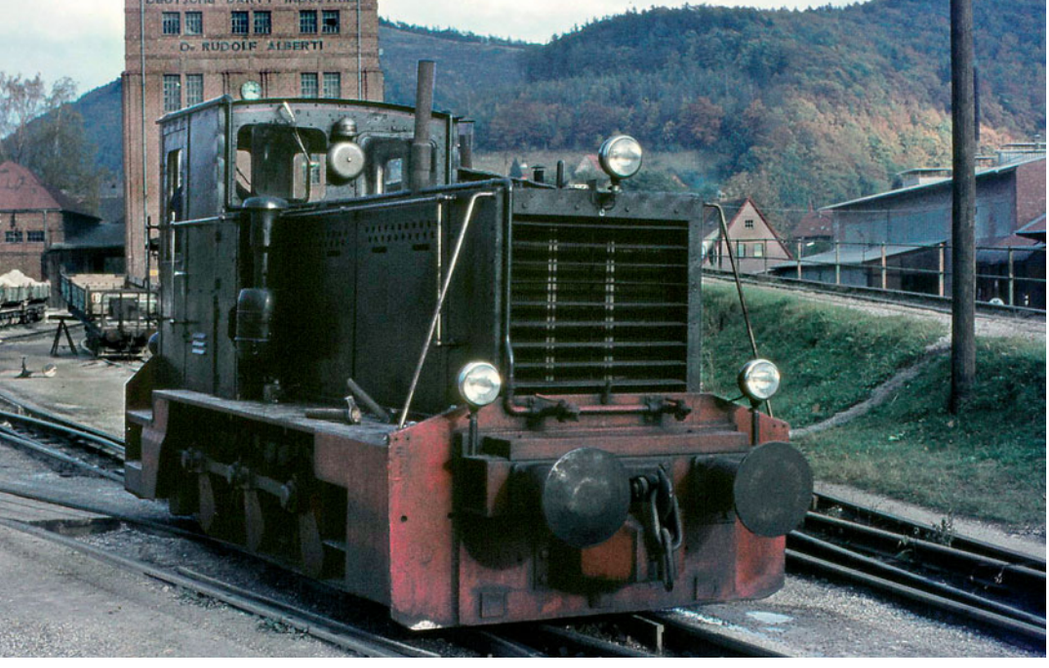


Abb. 40: Eine der beiden HK 130C von Windhoff, die die DBI gebraucht erwerben konnte. Dieser Loktyp entspricht weitgehend den bekannten HF 130C, fällt jedoch durch einen breiteren Rahmen bei gleichbleibend schmalen Aufbauten auf. Foto: Helmut Philipp

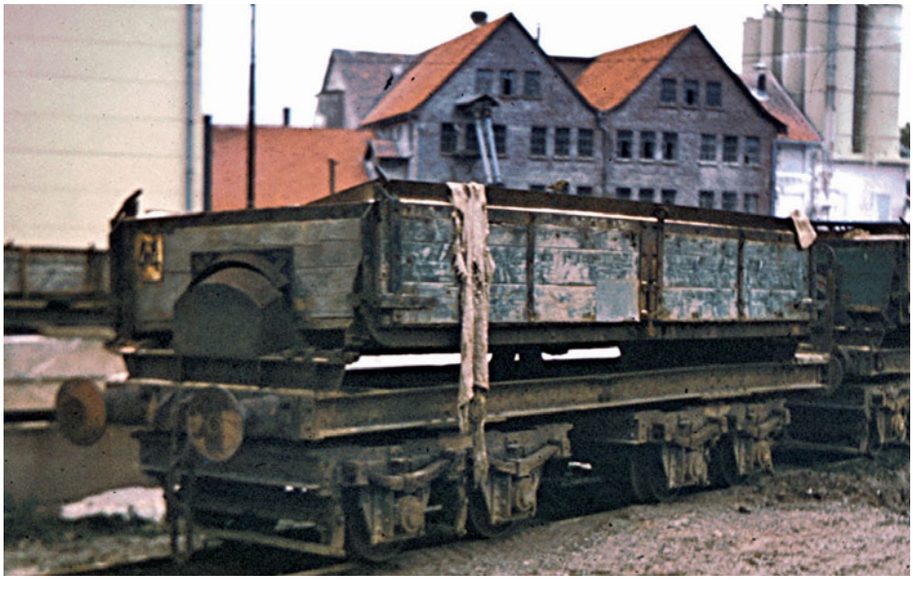


Abb. 41: 54 Exemplare dieser einfachen Zweiseitenkipper besaß die Grubenbahn. Einige wie dieser hier verkehrten nur im Werksgelände mit tropfnasser Schlammladung. Foto: A. Spühr

Abb. 42: Ein talfahrender Spatzug auf der oberen Strecke zwischen Wolkenhügel und Hohem Trost, erstaunlicherweise nur mit einem Bremser besetzt, obwohl in diesem Abschnitt das steilste Streckenstück (53 ‰) liegt. Foto: A. Spühr

se geriet an diese Höhe versehentlich noch eine Null hintendran.
Zur Beförderung der Mannschaftszüge war die Lok mangels Dampfheizung zumindest im Winter auch nicht verwendbar. Mit dem störrischen Schaltgetriebe war kein ruckfreies Fahren möglich und die harte Federung machte die Maschine zum Knochenrüttler. Natürlich vermisste man auch die unterhaltsame Zweisamkeit auf dem Führerstand. Immer häufiger hörte man, dass die Lok als „Krechel“ bezeichnet wurde, ein regionales Wort, das alle Ablehnung in sich vereinigte.
Aber es half alles nichts, die DBI wollte und musste sparen, weitere Dieselloks wurden angeschafft, bis schließlich die Dampfloks ganz entbehrlich waren.

Der Wagenpark

Jener war, wie bei einer spezialisierten Industriebahn nicht anders zu erwarten, wenig abwechslungsreich. Von den insgesamt 63 Wagen waren allein 54 weitgehend einheitliche offene Güterwagen für den Schwerspattransport. Trotz sehr robuster Ausführung mit Drehgestellen war das Ladevolumen infolge der niedrigen Bordwände gering, damit bei der hohen Dichte des Minerals das zulässige Ladegewicht nicht überschritten wurde.
Die ersten zehn hatten bei einem Eigengewicht von 2,875 t ein Ladegewicht von 8 t, die später gebauten konnten bei 3,090 t Eigenmasse 10 t zuladen. Ein üblicherweise aus zehn Wagen bestehender Zug konnte also 100 t Spat befördern.
Die Kästen waren kippbar, dennoch handelte es sich nicht um Selbstentlader. Zum Kippen der Kästen mussten auf der einen Wagenseite zwei Kurbelwinden unter die Kastenecken gestellt und mit ihnen der Kasten einseitig angehoben werden. Sobald das Mineral anfing, auf der Entladeseite gegen die Bordwand zu rutschen, wurden die Sperrbolzen

ausgeschlagen, die die Seitenklappen festhielten und der Schwerspat begann, aus dem Wagen herauszurutschen.
Oder auch nicht. Bei Frost war es meist nötig, auf die Plattform oder die Pufferbohle zu steigen und mit Spitzhacken das Mineral in Bewegung zu bringen.

Altmodisch und unpraktisch

Kurz vor der Übernahme der DBI durch die Sachtleben AG und die Kalichemie war zunächst beabsichtigt, diese altmodischen und unpraktischen Kastenkipper durch richtige Selbstentladewagen zu ersetzen, die gebraucht zu haben waren. Dazu kam es durch den zwischenzeitlichen Beschluss, den Abtransport des Spates ganz auf LKW umzustellen, nicht mehr.
Weiters besaß die Barytbahn drei Flachwagen mit einsteckbaren Wänden für den Grubenholztransport (vgl. Abb. 43) und ein Drehschemelpärchen für die Verladung von Langholz. Ein Unkrautvernichtungswagen rundete den Güterwagenpark ab. Ein Spatwagen wurde in späteren Jahren mit einem Schneepflug ausgestattet.

Nichtöffentlicher Personenverkehr: die Mannschaftswagen

Anfänglich hatte die Grubenbahn die Bergleute in offenen Güterwagen befördert, ohne Genehmigung. Das konnte nur deshalb eine Zeit lang funktionieren, weil nicht ganz klar war, welche Behörde für die Genehmigung zuständig war. Als das geklärt war, entschloss man sich Ende der 1920er-Jahre doch zum Bau von Personenwagen, die hier jedoch immer Mannschaftswagen hießen.
In eigener Werkstatt in Bad Lauterberg zimmerte man drei güterwagenartige Aufbauten auf vierachsigen Fahrgestellen von Schmidt, Kranz & Co, Nordhausen.

Abb. 43: Das Holz wird in den Wald gefahren: JOHANNE ELISE rangiert einen Wagen mit Grubenholz aus Rumänien an die richtige Stelle auf der Grube Wolkenhügel. Hinter der Lok das selten benutzte Drehschemelpärchen für den Langholztransport. Foto: OOK

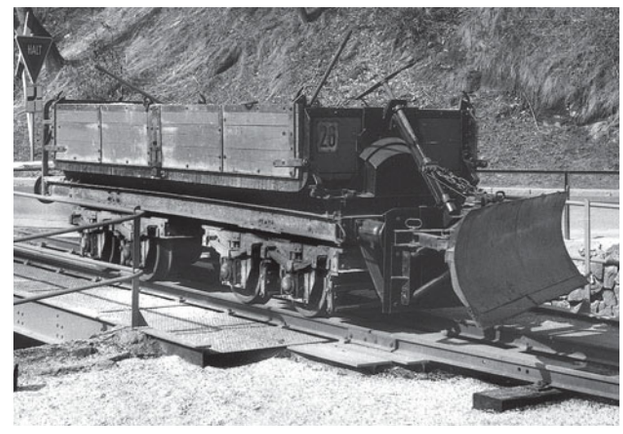


Abb. 44: Einen „richtigen" Schneepflug hatte die Barytbahn nicht, aber in den 1960ern rüstete man einen Spatwagen mit einem Unimog-Zurüstschneepflug aus, der hier auf der Lutterbrücke (Gleis zur Fassfabrik) auf den ersten Schnee wartet. Foto: OOK

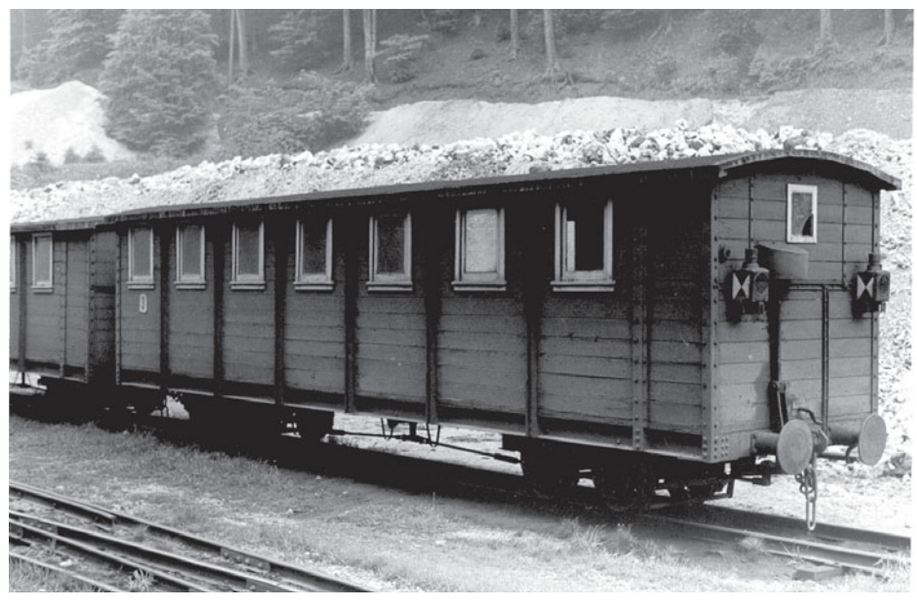


Abb. 45: Auch die Mannschaftswagen waren handgebremst – nur, dass der Bremser hier relativ geschützt im Wageninnern stand. Das kleine Stirnwandfenster ließ vom talseitigsten Wagen aus Blickkontakt mit dem Lokführer zu. Foto: A. Spühr

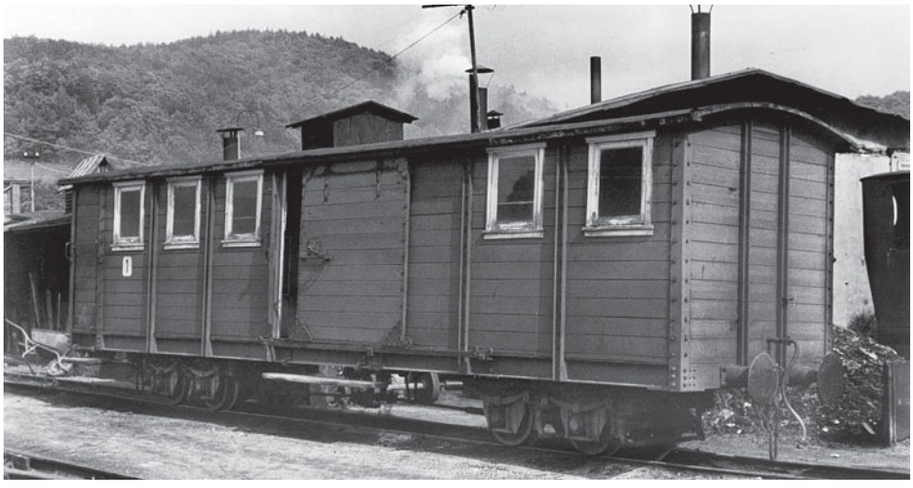


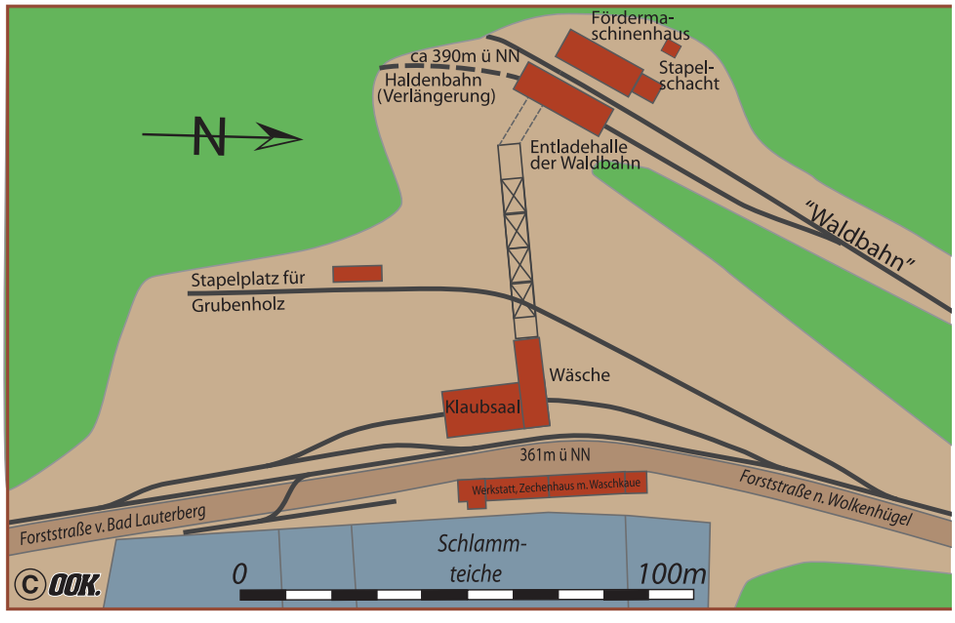
Abb. 46: Personenwagen im Güterwagen-Look, mit simplen Längsbänken ohne Komfort, aber mit Dampfheizung versehen: das waren die sogenannten Mannschaftswagen der Barytbahn. Foto: A. Spühr

Abb. 47: Der Mannschaftswagen Nr. 4 war der einzige „richtige" Personenwagen mit Quersitzen. Der von Beuchelt gebaute Wagen kam erst 1957 von der Gartetalbahn nach Bad Lauterberg. Die originale Beblechung der Außenwände war hier schon in eigener Werkstatt durch Holz aus eigenem Sägewerk ersetzt, das Puffersystem angepasst. Foto: A. Spühr

Die 1928 fertiggestellten, sehr einfach gehaltenen Fahrzeuge boten je 50 Sitzplätze auf platten Längsbänken. Der Zu- und Ausstieg erfolgte wie bei G-Wagen über Schiebetüren. Eine Dampfheizung für den Einsatz im Winter war der einzige Komfort. Die Handbremsen konnten von einem Bremserstand im Wageninnern am talseitigen Fahrzeugende bedient werden.

Als 1957 die nur 50 Kilometer entfernt gelegene Gartetalbahn (Göttingen–Rittmarshausen) stillgelegt wurde, konnte die Barytbahn von dort einen weiteren vierachsigen Personenwagen erwerben, der auch wirklich so aussah wie ein Personenwagen. Gegen die klobigen güterwagenartigen Eigenbauten wirkte der von Beuchelt gebaute Tonnendachvierachser geradezu elegant. Er war ursprünglich ein BC4i gewesen und hatte immer noch ein Abteil der Polsterklasse, das nun bei der Grubenbahn den Obersteigern vorbehalten war. Bevor er eingesetzt werden konnte, musste er noch vom Mittelpuffer- auf das Zweipuffersystem der Barytbahn umgerüstet werden. Die durchgerostete Verblechung wurde nach kurzer Zeit durch eine Holzbeplankung ersetzt.

Die Gruben Hoher Trost und Wolkenhügel



Die Grube Hoher Trost

Beim Streckenkilometer 3,7 lag die Schachtanlage Hoher Trost mit dem großen Gebäude der Waschanlage auf dem Niveau von Strecke und Forststraße und dem 30 m höher gelegenen Förderturm des Stapelschachtes sowie dem Entladebunker für das von der Grube Wolkenhügel kommende Mineral.

Abb. 48: Die Anlagen der Grube Hoher Trost und der Wäsche erstreckten sich am steilen Osthang des Mittelberges dort, wo seit dem 17. Jahrhundert Kupfererz abgebaut wurde.

Ende des 17. Jahrhunderts begann die bergbauliche Erschließung des Mittelberges (Höhenzug zwischen Gerader und Krummer Lutter, vgl. Karte Abb. 3) zunächst vom Tal der Geraden Lutter aus durch Auffahren der Kupfergrube „Neuer Freudenberg“. Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann man auf der Ostseite des Mittelberges vom Krummen Luttertal aus die Gruben „Luise Christiane“ und „Neuer Lutter-Segen“ aufzufahren, wobei Erstere bald mit dem Neuen Freudenberger Gang durchschlägig wurde. In den nächsten hundert Jahren wurde hier das Erz für ca. 800 t Kupfer abgebaut. Nach der Erschöpfung der Kupfererzvorräte begann man zunächst wieder von der Geraden Lutter aus 1882 mit dem Abbau von Schwerspat, danach auch von der Krummen Lutter aus in der Grube „Luise Christiane“, die nach dem Erwerb durch Dr. Rudolf Alberti in „Hoher Trost“ umbenannt wurde.

Als die Grubenbahn gebaut wurde, erreichte diese die Anlagen von Hoher Trost im Talgrund, wo 1922-1924 das 20 Meter hohe Gebäude der Spatzerkleinerung und Wäsche

Abb. 49: Vom Grat des Kummel nördlich des Bismarckturmes hatte man einen guten Überblick über die Tagesanlagen der Grube und Erzwäsche Hoher Trost. Das lokschuppenartige Gebäude unterhalb des Förderturms oben rechts war die Entladehalle am Ende der Waldbahn, wo das Roherz von Wolkenhügel ankam. Die Kraftstromleitung verband die Schachtanlage direkt mit dem Kraftwerk an der Odertalsperre. Foto: OOK ca. 1965

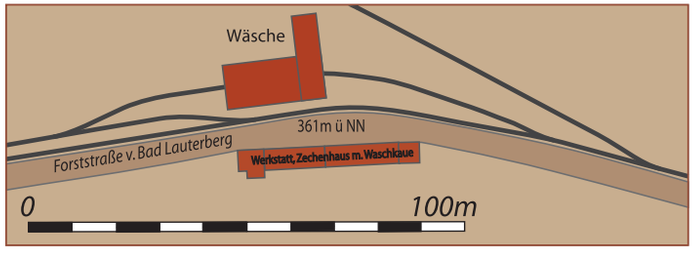
Abb. 50: Der nachmittägliche Mannschaftszug verlässt gerade Hoher Trost in Richtung Bad Lauterberg. Über eine holzverschalte Förderbrücke gelangte sowohl das in Hoher Trost selber als auch das in Wolkenhügel geförderte Erz in die in den Jahren 1922 bis 1924 erbaute Erzwäsche. Der niedrigere Bau über dem Ladebunker enthielt den Klaubesaal. Foto: A. Spühr

Abb. 51a: Südansicht

Waschanlage

Baujahr 1922-1924

Maßstab 1: 160; 1:1 für Baugröße N



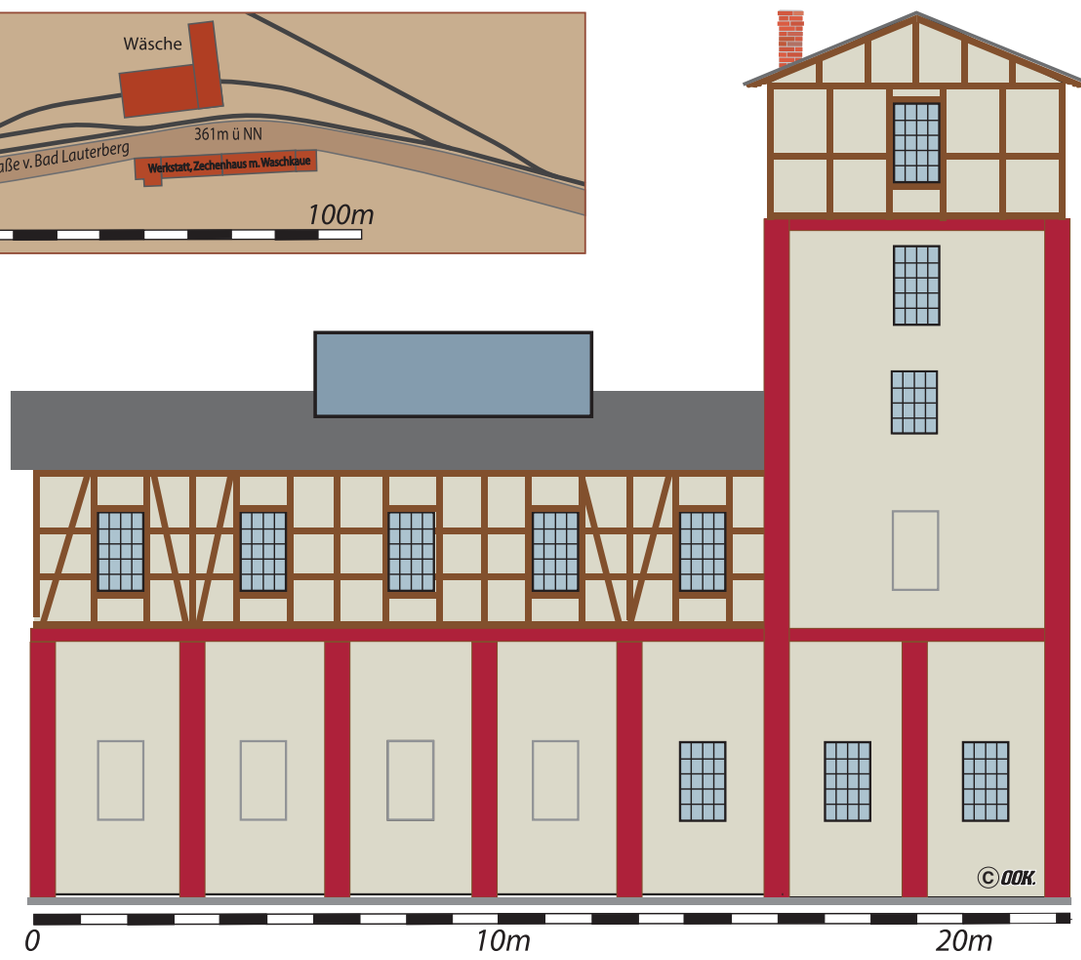


Abb. 51b: Ostansicht

entstand, während die eigentliche Förderung ca. 30 m höher am Hang des Mittelberges lag. Direkt unterhalb des Förderturms endete die 1930 angelegte „Waldbahn“, auf der der Rohspat der Grube Wolkenhügel herangeschafft und in den Hohen Troster Waschprozess aufgegeben wurde. Das verschmutzte „Waschwasser“ wurde zur Klärung in eigens dafür angelegte Teiche (s. Lageplan Abb. 48) eingeleitet, bevor es in die Krumme Lutter abgelassen wurde.
Neben dem Waschprozess gehört das Klauben, also das händische Verlesen und Trennen von Gesteinsbrocken nach Größe, Reinheit etc. zur Erzaufbereitung.

Abb. 52: HELENE hat den Spatzug von Wolkenhügel über die Waldbahn geschoben und drückt ihn nun in die Entladehalle, von der aus das Erz zur Wäsche befördert wird.
Foto: Heimatmuseum Bad Lauterberg

Es muss geklaubt werden

Direkt an den einzelnen Schächten gab es sogenannte Klaubebuden, so ursprünglich auch in Wolkenhügel und Hoher Trost. Beim Bau der Waschanlage wurde aber über dem neuen Ladebunker gleich ein großer zentraler „Klaubesaal“ für beide Gruben miterrichtet.
Der Entladebunker am Ende der Waldbahn wies beiderseits des Grubenbahngleises Bodenklappen auf, durch die der von Wolkenhügel herangeführte Rohspat auf die Fördereinrichtung zur Waschanlage fallen konnte. Das Gleis führte durch die Halle hindurch und endete an einer Abraumkippe.

Abb. 53/54: Eine lange holzverschalte Förderbrücke diente dem Erztransport vom Stapelschacht und dem Entladebunker der Waldbahn zur Waschanlage. Das Gleis zum Grubenholzlagerplatz liegt schon sechs Meter höher als das Streckengleis.
Beide Fotos: Slg. Foto-Lindenberg, Bad Lauterberg

Abb. 55: Fördergerüst und Fördergebäude von Hoher Trost liegen hoch oben am Hang des Mittelberges, fast 30 m über der Talsohle mit der Grubenbahnstrecke. Das Haldengleis kommt als Verlängerung der Waldbahn aus dem hinteren Tor des Entladebunkers und führt zu einer Abraumkippe. Foto: OOK

Die Grube Wolkenhügel

Ob Goethe nun, wie manche behaupten, der Namenspate dieser zweiten Schwerspatgrube im Krummen Luttertal ist, die sich sechs Kilometer entfernt vom Werk befand, sei dahingestellt. Ein hübscher Name ist es allemal.

Im Bereich der oberen Krummen Lutter wurde Bergbau sehr früh im Seitental Schadenbeek betrieben, wichtigste Grube war die „Charlotte Magdalena“, die aber schon um 1800 erschöpft war.

Im Bereich des Wolkenhügler Gangzugs hatte es seit 1710 die Grube Wolkenhügelsglück gegeben, die jedoch ihrem Namen wenig Ehre machte und bald wieder

Abb. 56: Bei den sieben Zwergen wohl nicht, aber hinter den sieben Bergen, da lag versteckt tief im Wald die Grube Wolkenhügel, nur erreichbar über ein schmales Forststräßchen und eine 750-mm-Schmalspurbahn. Zu Zeiten der Grubenbahn gab es in jedem Winter noch reichlich Schnee und Kälte, was vor allen Dingen den Dienst der Bremser auf den offenen Bremsplattformen zu einem harten Job machte. Foto: Heimatmuseum Bad Lauterberg

Abb. 57: Überblick über die Grube Wolkenhügel von Südosten gesehen. Das im Bogen liegende Gleis gehört nicht zur Grubenbahn, sondern ist 500-mm-spurig wie die untertägige Förderbahn. Foto: Heimatmuseum Bad Lauterberg

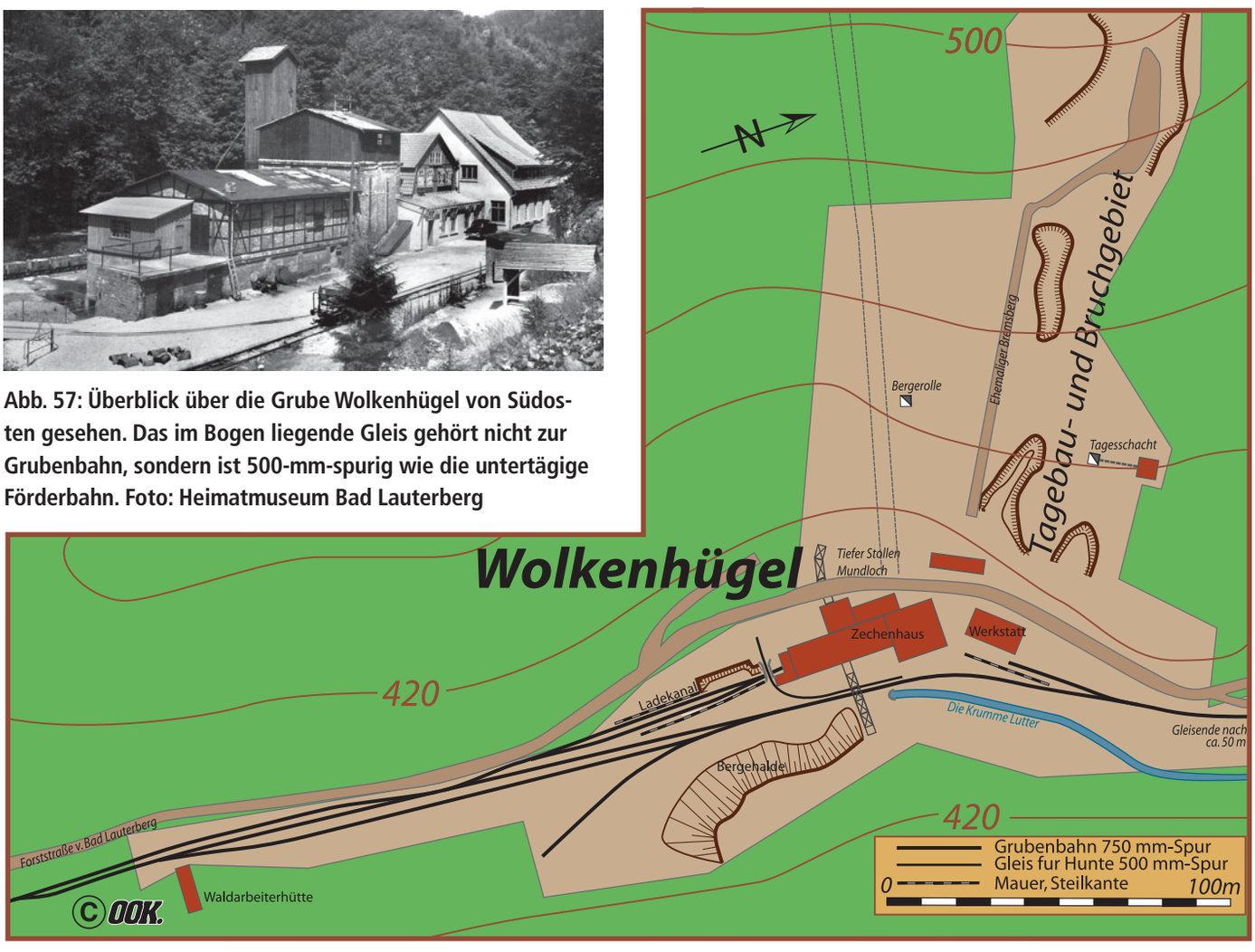


Abb. 58: Relativ langgestreckt waren die Gleisanlagen der Grube Wolkenhügel, wobei der Zweck der unteren (südlichen) Umsetzanlage nicht klar ist. Das Grubenbahngleis endet wenige hundert Meter oberhalb des Schachtgeländes. Dr. Rudolf Alberti hatte auf den Weiterbau bis zur nahegelegenen Grube Johanne Elise, die er ebenfalls erworben hatte, verzichtet, da beide Schächte durchschlägig waren. Die erst 1951 errichtete Förderanlage des Ostschachtes ist hier noch nicht eingezeichnet.

Abb. 59: Der Ladekanal der Grube Wolkenhügel hatte eine eigene Umfahrung, sodass die Grubenlok zunächst einen beladenen Halbzug aus dem Ladebunker ziehen und dann einen leeren Halbzug hineindrücken konnte. In diesem Falle geht gleich noch eine Ladung Grubenholz mit hinein, das im Bunker entladen und unter Tage verbracht werden wird. Foto: OOK (1965)

Abb. 60: Nach Einstellung der Grubenbahn war Wolkenhügel noch einige Jahre in Betrieb. Immer noch ist die Schachtanlage ein interessantes und in gewisser Weise auch schönes und romantisches Objekt, das Modellbahner zum Nachbau reizen kann. Foto: OOK

eingestellt werden musste. Ab 1837, nachdem die Verwendungsfähigkeit des Schwerspats erwiesen war, versuchten Privatleute aus Lauterberg, in diesem Bereich den Spat durch einfache Tagebaue zu gewinnen (vgl. Karte Abb. 58). Erst um die Jahrhundertwende, als Dr. Rudolf Alberti nach und nach alle Schwerspatgruben aufkaufte, begann dann der große Aufschwung und der untertägige Abbau im großen Stile, zunächst auf der später Oberstollen genannten 64-m-Sohle, wobei die Meterzahl auf das Deckgebirge der Schadenbeeker Köpfe bezogen ist. Das war immer noch ca. 84 m über dem Niveau des Krummen Luttertales. Der Mittelstollen lag schon 97 m unter dem Deckgebirge und erst der sogenannte Tiefe Stollen auf der 154-m-Sohle hatte sein Mundloch gleich bei den Tagesanlagen der Grube Wolkenhügel (s. Karte). Bis zur Einstellung der Förderung im Jahre 2007 war man bis zur 374-m-Sohle, also 220 m unter dem Talboden vorgedrungen.

Auffällig sind die langgestreckten Gleisanlagen (s. Plan Abb. 58) mit mehreren Umfahrungsmöglichkeiten, deren Sinn sich aus heutiger Sicht nicht immer erschließt.

Den Durst der Loks löschen

Auch wenn Wolkenhügel nur sechs Kilometer vom Werk in Bad Lauterberg entfernt lag, waren die Wasserkästen der Lokomotiven bei der Ankunft bei der Grube so gut wie leer, denn sie hatten bei Steigungen bis

zu 53 ‰ einen Höhenunterschied von 130 m bewältigt.
Deswegen war gleich beim Bahnbau am östlichen Berghang eine Wasserfassung angelegt worden, aus der kalkarmes Wasser mit einem dünnen Rohr zum Anfang des Ladekanals geleitet wurde. Ein Kohlevorrat wurde hier ebenfalls angelegt. Etwaige kleine Wartungsarbeiten an den Maschinen mussten jedoch stets im Freien ausgeführt werden, da hier nie ein Lokschuppen existierte.

Abb. 61: Die ominöse Lok mit dem abgerundeten Führerhausdach (s. Abschnitt Fahrzeuge) hat hier einen frisch beladenen Halbzug aus dem Ladekanal gezogen und wird in Kürze damit über die Waldbahn zur Entladeanlage oberhalb von Hoher Trost fahren. Die Bremser wärmen sich noch in der „Bude" auf, bevor sie ihren eisigen Job auf den Plattformen antreten.
Slg. Foto Lindenberg, Bad Lauterberg

Abb. 62 (unten): Trotz schlechter Qualität und unbekannter Herkunft ein interessantes Bild, zeigt es doch Lokführer Karl Banse auf dem Podest der Lokstation bei der Grube Wolkenhügel. Hier nahmen die Loks Wasser und ergänzten ihre Kohlevorräte.

Abb. 63: Das südliche Ende der Wolkenhügler Gleisanlagen vom nordöstlichen Berghang aus gesehen. Eine Lok rangiert mit Leerwagen, während ein beladener Spatzug auf die Abfuhr und der Mannschaftszug auf das Ende der Frühschicht wartet. Links in der Bildmitte die schon im alten Plan Abb. 58 eingezeichnete Waldarbeiterhütte.
Foto: A. Spühr

Und was war mit Johanne Elise?

Gerüchteweise war verlautet, dass das Gleis der Grubenbahn ursprünglich noch einige hundert Meter weiter talaufwärts bis zur Verladeanlage der Grube „Johanne Elise“, verlaufen war, die von 1887 bis 1916 in Betrieb war.
Die Pläne im Oberbergamt zeigen noch eine Ausweichanlage mit zwei Weichen zwischen Kilometer 6,60 und 6,68. Die Beschriftung lautetet lediglich „Schwerspathgrube (sic) der Lauterberger Barytwerke“ ohne Namen. Bildbelege von diesem Wurmfortsatz gibt es leider nicht.

Mitte des 20. Jahrhunderts ein neuer Schacht

Am Rande interessant ist noch die Tatsache, dass noch 1951 ein neuer Schacht abgeteuft und mit einem Fördergerüst versehen wur-

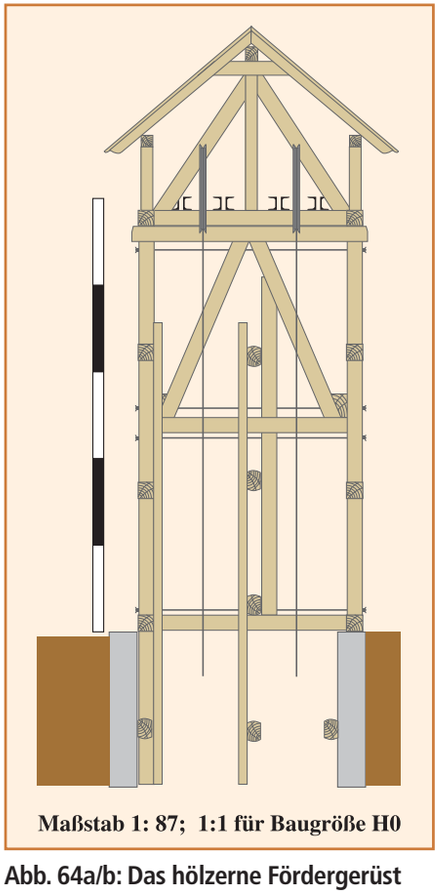


Abb. 64a/b: Das hölzerne Fördergerüst des Ostschachtes war klein und unverkleidet, ein dankbares Objekt für den Modellnachbau. Grafik: OOK

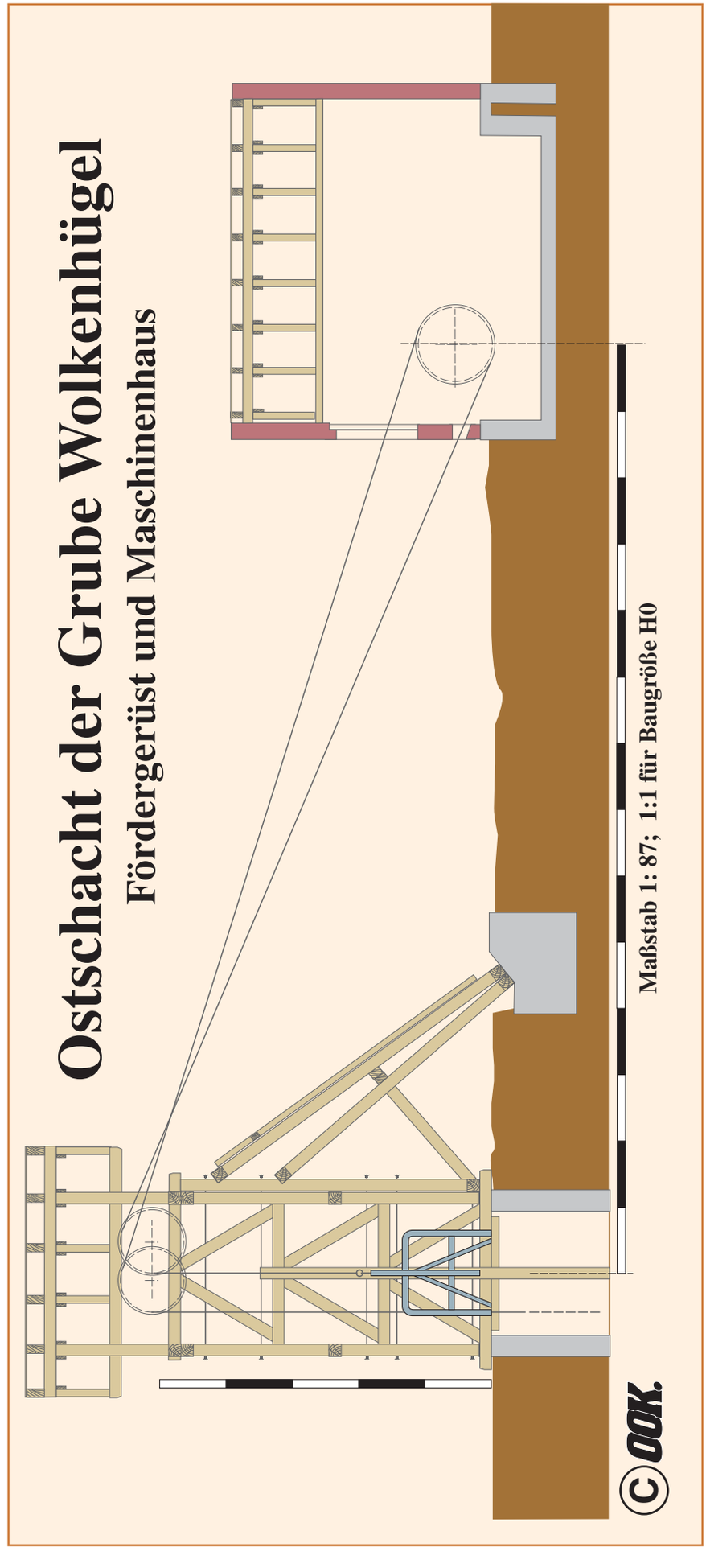


Abb. 65: Die Seilscheiben sind erhalten, doch leider ohne Seile, die die Funktion veranschaulichen könnten. Es ist aber eine Schautafel vorhanden, in denen Skizzen ähnlich den Abb. 64a und b den Zusammenhang zwischen Fördergerüst und Treibehaus erläutern. Foto: OOK

Abb. 66: Das Fördergerüst des Ostschachtes hier vor dem Eingang des Bergbaumuseums Scholmzeche in Bad Lauterberg wieder errichtet. Aus Platzgründen musste der untere Teil des hinteren Ständerwerks weggelassen und der obere auf eine vorhandene Mauer aufgesetzt werden, was jedoch den montanhistorischen Wert wenig mindert. Foto: OOK

de, der sogenannte Ostschacht mit 115 m Teufe. Noch vor dem Ende des Bergbaubetriebs wurde das hölzerne Fördergerüst von ehrenamtlichen Mitarbeitern des Lehrbergwerkes Roter Bär in St. Andreasberg sorgfältig zerlegt und in Bad Lauterberg am hinter dem Kurpark am Fuß des Scholbens befindlichen Museumsbergwerk Scholmzeche als Schauobjekt wiedererrichtet.*

Dieses kleine, aber interessante Museum hat jedoch mit dem Schwerspatbergbau an sich nichts zu tun, sondern befindet sich in einem Suchstollen und in einem Wasserlösungsstollen des Kupferroser-Aufrichtigkeiter Gangzuges, in dem einst in der Hauptsache Kupfererz gefördert wurde, auch wenn es geringe Schwerspatvorkommen ganz in der Nähe (Bremer Ruh) gegeben hat.

*Inzwischen ist das Objekt leider wegen Baufälligkeit kassiert worden.

Die Zweigstrecke zur Knollengrube

Abb. 67: Das Zechenhaus der Knollengrube mit Grubenbahngleis und Sturzgerüst für die Erzverladung. Dieses Bild war dem Autor der erste Beweis, dass es eine Bahn zur Knollengrube tatsächlich gegeben haben musste.
Foto: Slg Heimatmuseum Bad Lauterberg

In der Eisenbahn- und Feldbahnliteratur war bislang von keiner Grubenbahn am Großen Knollen etwas bekannt. In meiner Lauterberger Zeit hatte ich auch nie etwas davon gehört, auch nicht vom Personal der Barytbahn, mit dem ich intensiven Kontakt hatte.

In der reichhaltigen montanhistorischen Literatur des Harzes war zwar allenthalben die Rede von der „Knollengrube“, nie jedoch von einer Bahn, die dorthin geführt haben sollte.

Diesen Angaben zufolge sollte die Grube – und damit gegebenenfalls

die Grubenbahn – bis 1924 in Betrieb gewesen sein. Ein Messtischblatt aus diesem Zeitraum, das aufgetrieben werden konnte, verzeichnete – nichts!
Kommissar Zufall spielte mir dann ein Messtischblatt aus den Dreißigerjahren aus den Beständen der US Air Force als Datei in die Hände. Und siehe da: Obwohl die Bahn zu diesem Zeitpunkt längst wieder eingestellt und abgebaut war, enthielt diese Karte ihren Verlauf am Westrand der Forststraße im Geraden Luttertal. Das ermutigte zu weiteren Forschungen, die manche Information und auch einige wenige Bilder zutage förderten.

Die Knollengrube

Bei der Knollengrube ging es, obwohl im Hohen Troster Gangzug gelegen, nicht u Schwerspat, sondern um Eisenerz, genauer gesagt um Roteisenstein (Hämatit). Der Versuchsbau auf Kupfer im Hübichental ab 1753 war wenig erfolgreich.
Nach Eröffnung der Königshütte 1733 wurden die Eisenerzvorkommen der näheren Umgebung interessant. Neben denen am Königsberg und am Eisensteinsberg im Siebertal waren dies halt auch die im Bereich des Großen Knollens.

Höchste Reinheit

Knolleneisenstein galt als der mit dem höchsten Erzgehalt: Für Hüttenzwecke wurde 52-56-prozentiges Hämatiterz verkauft, für die Farbenherstellung auch reiner Glaskopf mit 96 bis 98 % Fe_2O_3.
Die Produktion wurde lange Zeit mit Pferdefuhrwerken zur Lauterberger Königshütte abgefahren, was je nach Wetter und Straßenverhältnissen nicht immer reibungslos funktionierte.

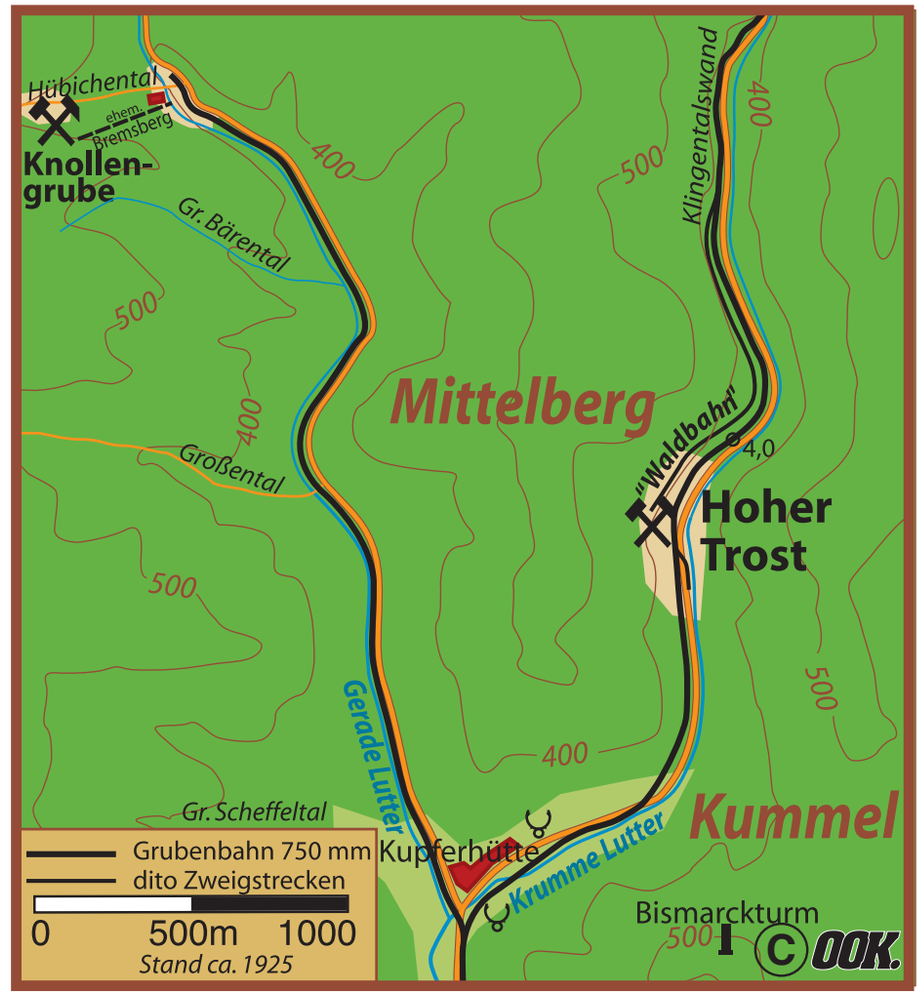


Abb. 68: Drei Kilometer war die Zweigbahn von der Kupferhütte bis zur Knollengrube lang. Gezeichnet werden konnte diese Karte auf der Basis eines Messtischblattes mit Stand Mitte der 20er-Jahre des 20. Jahrhunderts aus den Beständen der US Air Force.

Eine Bahn muss her

Dann wurde die Idee ventiliert, sich um einen Anschluss an die Grubenbahn im Krummen Luttertal

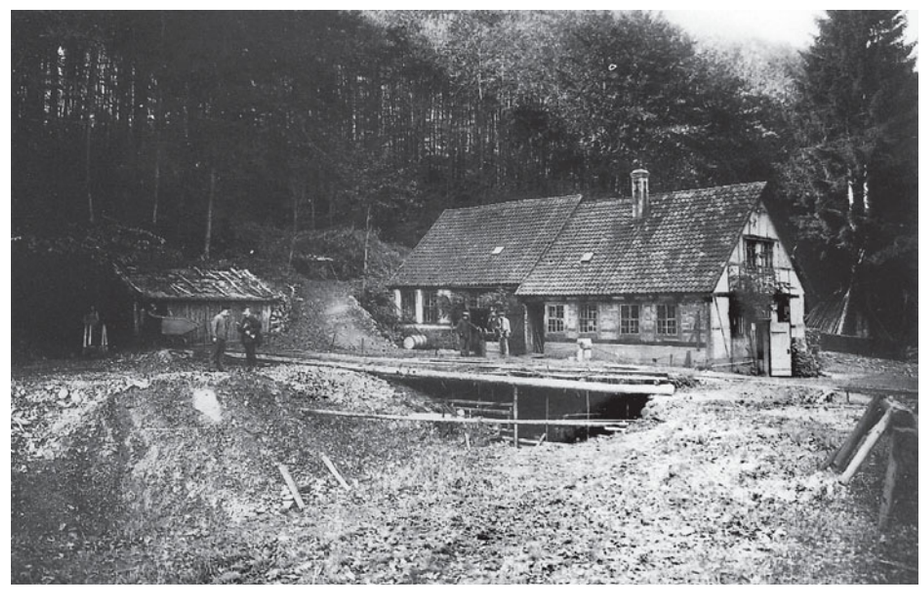


Abb. 69: Das primitiv und klein anmutende ursprüngliche Zechenhaus der Knollengrube wird bei Jahresfördermengen von ca. 3000 t lange ausgereicht haben. Foto: Slg OOK

zu bemühen. Im November 1917, also mitten im Krieg, unterzeichnete die Ilseder Hütte, die die Grube 1914 erworben hatte, einen Vertrag mit dem Forstfiskus und der Fa. Dr. Rudolf Alberti über den Bau einer 75-cm-spurigen Bahn, die bei der Kupferhütte von der Grubenbahn der Barytwerke abzweigen sollte.
Aus Ersparnisgründen wurde die Bahn zwar mit 91 mm hohen Schienenprofilen (also stärker als die der Barytbahn, die nur 85 mm hoch waren) gebaut, jedoch ohne Schwellen. Die Schienen lagen direkt auf dem Planum auf und wurden mit Spurstangen im Abstand von 1,5 m verbunden. Lediglich den Kurven spendierte man Schwellen aus Eichenholz. Es wurde berichtet, dass sich diese simple Gleisanlage bei den Forstbahnen der Oberförsterei Kupferhütte bewährt habe. Ob sich dieser Leichtbau auch bei einer Bahn bewährte, die nicht Baumstämme, sondern schweres Erz beförderte, ist nicht überliefert.

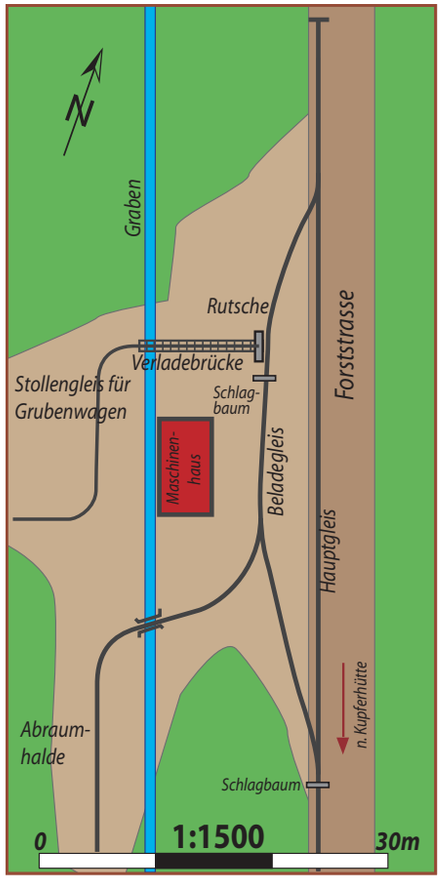


Abb. 70: Aus dem Hübichental wurde das gewonnene Erz über einen Bremsberg hinunter ins Luttertal befördert.
Foto: Slg Heimatmuseum Bad Lauterberg
Abb. 71: Der Grubenbahnhof bestand nur aus dem Allernötigsten, nämlich einer Umsetzanlage und einem Stichgleis zur Abraumhalde. Der nach Anschaffung einer Benzollok geplante Lokschuppen wurde nicht gebaut.
Abb. 72: So primitiv stellt man sich ein Bergwerk eigentlich nicht vor. Das Mundloch des Stollens scheint in einem Tagebruch angelegt zu sein. Der Abraum wird einfach vor die Tür geschüttet.
Foto: Slg. OOK

Feld-, Wald- und Grubenbahnen

Am Streckenende bei der Grube wurde ein simpler Bahnhof mit nur drei Weichen gebaut. Es wurden kleine Kastenkipper mit 2 m^3 Inhalt beschafft, auf eine eigene Lokomotive wurde jedoch zunächst verzichtet. Der erwähnte Vertrag sah eine Beförderung mit Dampflokomotiven der Barytbahn vor. Darüber gibt es leider kein Bilddokument.
Was man zwischen den Zeilen herauslesen kann: Der Forstfiskus im Bereich der Luttertäler hat eigene teils mobile Waldbahnstrecken betrieben. Davon waren bei Baubeginn der Knollengrubenzweigbahn noch etwa zwei Kilometer inklusive einer Weiche vorhanden, die der Ilseder Hütte gratis überlassen wurden.

Eine eigene Lok

Das Jahr 1921 brachte einige Neuerungen ins Gerade Luttertal. Zum einen konnte von der Grube Dörnten eine kleine Benzollokomotive erworben werden, die die Anmietung der Dampflokotiven überflüssig machte, zum anderen wurde die Beförderung der Bergleute als nichtöffentlicher Personenverkehr zugelassen. Der geplante Bau eines Lokschuppens wurde aber nie ausgeführt.
Die Vorräte an abbauwürdigen Erzen gingen jedoch recht bald zu Ende, mehrere aufgefahrene Suchstollen brachten keine brauchbaren Ergebnisse. Die Ilseder Hütte stellte den Grubenbetrieb im Herbst 1924 ein. So lange, also gerade mal sieben Jahre, wird die schwellenlose Bahn wohl gehalten haben.

Zu schade zum Umblättern

Unsere Kalender-Edition 2017

€ 14,95
Best.-Nr.
581616

Noch bis heute überwiegend mit Dampf betriebene Schmalspurbahnen zwischen Wernigerode, Nordhausen und Quedlinburg führen seit mehr als 125 Jahren durch dichten Tann und weite Felder, durch Fachwerkstraßen und auf den Brocken, den höchsten Berg Norddeutschlands. Der offizielle großformatige Kalender der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) vereint nostalgischen Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, hochwertiges Bilderdruckpapier, Format 50,0 x 45,0 cm, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Der offizielle HSB-Kalender 2017

Eisenbahn und Landschaft
Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr
Best.-Nr. 551601 · € 9,95

DB-Dampfloks
Die Blütezeit des Dampfbetriebs
Best.-Nr. 581610 · € 9,95

Baureihe 103
Die DB-Kultlok fährt weiter!
Best.-Nr. 102138 · € 14,95

Bahnen und Berge
Eisenbahnen in majestätischer Alpenkulisse
Best.-Nr. 102139 · € 14,95

Reichsbahn-Dampf
Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis „Wintermärchen mit der Dampfeisenbahn" mit 58 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 581609 · € 19,95

Reise durchs Ruhrgebiet
Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte
Best.-Nr. 581611 · € 9,95

DB-Dampfloks
Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt
Best.-Nr. 581619 · € 9,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger.

Erscheinungstermin: Juli 2016

Weitere Kalender finden Sie unter www.vgbahn.de/kalender

Besuchen Sie uns www.facebook.de/vgbahn

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

Band II

Otto O. Kurbjuweit

Harzer
Schmalspur-Spezialitäten

Die Harzquer- und Brockenbahn sowie die Selketalbahn gehören mit ihren Dampfzügen zu den großen Attraktionen im Harz - nicht nur für Eisenbahnfans. Zusammen mit der längst verschwundenen Südharzbahn bildeten sie über viele Jahrzehnte des Rückgrat des Güter- und Personenverkehrs in Deutschlands nördlichstem Mittelgebirge.
Otto O. Kurbjuweit widmet sich den eher speziellen Themen und Aspekten dieser Schmalspurbahnen: dem Güterverkehr auf der Selketalbahn, der Lauterbacher Barytindustrie mit ihren Grubenbahnen und dem Kurswagenübergang zwischen Südharz-Eisenbahn und Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn in Sorge, aber auch längst vergessenen Güterverkehren zu Steinbrüchen und Industrieanschlüssen. Nebenbei erfährt der Leser auch noch, was es mit den „Dicken Wismarern", die auch „Sargdeckelwagen" hießen, auf sich hatte.
Seltene Fotos und Faksimileabbildungen, Gleispläne und Karten, Fahrzeug- und Gebäudezeichnungen sorgen zudem für neue Einblicke in fast vergessene Kapitel der Heimat- und Zeitgeschichte des Harzes.

ISBN 978-3-8375-16470

9 783837 516470

€ 15,– [D]

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

KLARTEXT