

Edgar Presia

Geschichte und Geschichten zur Zweigbahn Güntersberge-Nasselfelde



Geschichte und Geschichten zur Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde

von

Edgar Presia

Harzgeroder



Heite 1

Stadt Harzgerode / Harz

1992

Herausgeber und Vertreiber: Stadtverwaltung Harzgerode
Verfasser: Edgar Presia
Litho's: Litho & Scan Magdeburg
Satz, Repro und Druck: Druckerei Krebs, Harzgerode

Nachdruck verboten.
Auszugsweiser Nachdruck nur mit Zustimmung des
Herausgebers und bei vollständiger Quellenangabe.
Gekauft, gescannt und als PDF erstellt
von Willi177 aka krisch64!

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort des Herausgebers	5
Vorwort des Autors	7
Einleitung	9
Aufbau und Inbetriebnahme der Zweigbahn Güntersberge-Stiege-Hasselfelde – die Jahre 1885 bis 1910	11
Historische Vorbemerkungen zur GHE	11
Die internen Vorarbeiten für die Strecke Güntersberge-Hasselfelde	13
Die Verhandlungen zwischen Anhalt und Braunschweig	15
Der Staatsvertrag zwischen den benachbarten Herzogtümern	16
Nachträge zum Bau- und Betriebsvertrag	17
Streckenbau in den Jahren 1890 bis 1892	19
Die späteren Bahnprojekte im Raum Güntersberge-Hasselfelde	20
Die Beförderungsleistungen der Bahn	24
Episodenhaftes aus den Betriebsanfängen	25
Die Jahre von der Weltwirtschaftskrise bis zum 2. Weltkrieg – 1925 bis 1940	29
Der zweite Aufbau auf der Strecke Güntersberge-Hasselfelde – die Jahre von 1970 bis 1990	30
Vorbemerkungen	30
Bau und Betriebseröffnung der Bahnlinie Straßberg-Stiege	33
Der Beginn des planmäßigen Reisezugverkehrs	50
Die eingesetzten Triebfahrzeuge zwischen 1984 und 1991	52
Eine kleine Plauderei über die Bahnstrecke Güntersberge-Hasselfelde	53
Episodenhaftes aus den Führerständen der Lokomotiven	56
Drei Nachträge aus der Zeit nach 1990	59
Versuch einer Prognose für die zukünftige Bedeutung der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde	59
Vorbereitung und Gründung der Harzer Schmalspurbahnen GmbH	60
Brockenfahrten aus dem Selketal	63

	Seite
Literatur	66
Bildunterschriften	67
Bildunterschriften für Farbbilder	71
Verwendete Abkürzungen	74

Die 3. Umschlagseite des Heftes ist als gefaltete Landkarte der Harzregion Güntersberge / Hasselfelde gestaltet

Im Heft befinden sich Werbeanzeigen der Städte Harzgerode und Hasselfelde und des Freundeskreises Selketalbahn e.V.

Vorwort des Herausgebers

Die Stadt Harzgerode beginnt mit den Aufzeichnungen zur Eisenbahnlinie Güntersberge-Hasselfelde, einem Teil der ehemaligen Gernrode-Harzgeroder-Eisenbahn und heutigen Selketalbahn, die Herausgabe der Harzgeroder Hefte. In dieser Schriftenreihe soll in zwangloser Folge und ohne terminliche Bindung allgemein interessierendes Material über die Stadt, über die hiesige Region und über deren Verknüpfungen und Mitwirkungen im überregionalen Bereich aufgearbeitet und veröffentlicht werden. Aus solcher Charakterisierung ist erkennbar, daß sich einerseits vielfältiger und zeitlich nicht eingegrenzter Stoff zur detaillierteren Darstellung anbietet und daß sich andererseits das daraus hervorgegangene Schrifttum nur in kleineren Auflagen vertreiben läßt. Der Herausgeber wird unabhängig davon bei jeder neuen Ausgabe darum bemüht sein, die Hefte so preisgünstig wie möglich anzubieten.

Das hundertjährige Bestehen der Eisenbahnstrecke von Güntersberge nach Hasselfelde ist Anlaß für das Erscheinen dieser ersten Nummer der Harzgeroder Hefte. Mit ihrer Initiative zur hierdurch vorgelegten Schrift knüpft die Stadt Harzgerode an die Traditionen an, die sie sich beim Zustandekommen und beim Erhalt der Schmalspurbahn im Harz erworben hat. Diese ungebrochenen Anstrengungen haben sich neuerdings auf das gesamte Streckennetz der in der gegenwärtigen Situation für den Ostharz lebensnotwendigen Bahn ausgedehnt. Aus dieser Einsicht ist die Stadt Harzgerode, auch als gewichtige Gesellschafterin, in die Harzer Schmalspurbahnen GmbH eingegangen und wird durch ihre engagierte Mitarbeit dazu beitragen, die Attraktivität und die Vermarktung des historischen Verkehrsmittels zu fördern.

An dieser Stelle sei es mir erlaubt, dem Autor, Herrn Dr. Presia, für seine akribische und engagierte Arbeit zu danken. In diesem Werk spürt man ganz deutlich die Motivation und Identifikation, die für unsere Region so charakteristisch sind: Ein Herz für unsere Selketalbahn und die uneingeschränkte Liebe zu unserem Harzer Land.

Der Harzer Eisenbahn wünsche ich für alle Zeit gute und unfallfreie Fahrt, dem ersten Harzgeroder Heft eine zustimmende Resonanz bei der Leserschaft.

Harzgerode im März 1992

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Bösmann', with a long horizontal flourish extending to the right.

H. Bösmann
Bürgermeister

Vorwort des Autors

Die Schrift entstand anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde unter der Schirmherrschaft der Stadt Harzgerode. Die Stadtverwaltung Harzgerode ist auch Herausgeber der Broschüre und besitzt alle damit verbundenen Rechte. Für die textliche Gestaltung und den Inhalt ist allein der Verfasser verantwortlich; ihm obliegen ausschließlich die Urheberrechte.

Die Arbeit wurde durch den unkomplizierten Zugang der Stadtarchive in Gernrode und Harzgerode und durch Bereitstellung von Material durch die Stadt Hasselfelde und die Gemeinde Stiege gefördert. Die uneingeschränkte Akteneinsicht bei der Stadt Harzgerode und die Mitarbeit des Autors in der kommunalen Gründungsgesellschaft für die Harzer Schmalspurbahnen GmbH haben zusätzliche Impulse zur möglichst vielseitigen und bis zum heutigen Tage reichenden Darstellung der Thematik gegeben. Hilfreiche Unterstützung erhielt der Bearbeiter auch vom Freundeskreis Selketalbahn e.V., Alexisbad und von Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn, die im Streckenbereich der Selketalbahn tätig sind. Diese Mitwirkung und das in jeder Hinsicht verständnisvolle, engagierte Entgegenkommen der Druckerei haben wesentlich am Zustandekommen des vorliegenden Büchleins beigetragen. Der Verfasser möchte an dieser Stelle dafür danken. Besonderer Dank gilt Herrn Bürgermeister Boßmann, Harzgerode, der bereitwillig der Abfassung und Herausgabe dieser Jubiläumsschrift zugestimmt hat.

Aus der Überzeugung, daß die Eisenbahn bei der Suche nach energetisch günstigen, umweltfreundlichen Verkehrsmitteln eine nicht zu übersehende Alternative darstellt, ist kein ausschließlicher „Eisenbahnbericht“ entstanden. Die Landschaft, durch die die Bahn fährt, und die Menschen, die sie immer wieder erleben mögen, sind gleichermaßen in den Blickpunkt gerückt worden. So sollte ein Beitrag geschaffen werden, der vielen nützlich sein kann, der den Erholungswert unseres Harzes zu heben hilft und der der lebenswerten Eisenbahn auf den schmalen Gleisen eine Zukunft zuerkennt.

Harzgerode im Februar 1992

Edgar Presia

Einleitung

Seit 1887 gibt es Schmalspurbahnen im Harz. Als erste nahm die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) den Betrieb auf. Ihr folgten 1899 gleichzeitig die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) und die Südharzeisenbahn (SHE). Alle diese Eisenbahnen hatten die Spurweite von 1000 mm und waren ab 1905 (GHE und NWE) bzw. ab 1913 (NWE und SHE) mit ihren Schienennetzen untereinander verbunden.

Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn sollte ursprünglich Quedlinburg und Nordhausen durch eine Bahnlinie über den Unterharz miteinander verbinden. Das verwaltungsmäßige und betriebstechnische Zentrum der Bahn war in Harzgerode vorgesehen. Nach den damals bereits weit fortgeschrittenen Vorarbeiten zur Trassenführung wäre die projektierte Strecke zu einem Drittel durch Anhalt und zu zwei Dritteln durch preußisches Gebiet verlaufen. Als die Regelspurbahnen Halle – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel am Südrande und Aschersleben – Frose – Ballenstedt – Gernrode – Quedlinburg am Nordost- rande des Harzes fertiggestellt waren, hatte die preußische Staatsregierung keinerlei Interesse mehr am Zustandekommen dieser harzüberquerenden Bahn.

Dem leidenschaftlichen Engagement der Stadt Harzgerode, das vom damaligen Quedlinburger Bürgermeister Dr. Brecht und vom herzoglich sächsischen Bau- rat Hostmann tatkräftig und sachkundig mitgetragen wurde, ist es zusammen mit der konstruktiven und großzügigen Unterstützung des anhaltischen Staates zu verdanken, daß diese erste Harzer Schmalspurbahn überhaupt gebaut werden konnte. Obwohl es in Anhalt nie eine Staatsbahn gab, hat sich gerade deshalb diese Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn zu Recht und in symbolischer Dankbarkeit gegenüber dem Herzogtum auch Anhaltische Harzbahn genannt.

Nach ihrer etappenweisen Fertigstellung von Gernrode bis Eisfelder Talmühle mit den Abzweigen nach Harzgerode und Hasselfelde betrug die Gesamt- streckenlänge 52,1 km, wovon 34,1 km in anhaltischen, 17,2 km in braun- schweigischen und 0,8 km in preußischen Landen lagen. Da ungefähr 25 Kilo- meter des Schienenstranges von der Selke begleitet werden, hat sich immer mehr die Bezeichnung Selketalbahn eingebürgert.

1946 ist die Bahn bis auf den Abschnitt Eisfelder Talmühle-Stiege-Hasselfelde demontiert und unwiederbringlich als Reparationsgut in die damalige Sowjet- union abtransportiert worden. Schon kurz danach begann man mit überall zusammengesuchtem Material an ihren Wiederaufbau heranzugehen, der bis 1950 von Gernrode bis Straßberg und Harzgerode abgeschlossen war. Für die Reststrecke Straßberg-Stiege fehlten dann Geld und Baumaterialien. Diese Lük- ke hat man erst dreißig Jahre später geschlossen, so daß seit Herbst 1983 das Netz der einstigen Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn wieder komplett befahr- bar ist.

Bereits vor hundert Jahren durchquerte die Bahn – zunächst in Nord-Süd- und danach im Selketal entlang in Ost-West-Richtung – den ganzen im Harz gelegenen Teil des anhaltischen Herzogtums. Bei der kompromißlosen Haltung Preußens war die Wahl dieses Streckenverlaufes durch die Absicht begründet, die Bahn so schnell als möglich bis Hasselfelde weiterzuführen. Dazu bedurfte es aber noch langwieriger Verhandlungen mit der braunschweigischen Staatsregierung, bis es 1891 zu einem Staatsvertrag kam, durch den die Verlegung der Gleisstrecke durch braunschweigisches Territorium legalisiert wurde.

Zur Geschichte des Streckenabschnittes von Güntersberge über Stiege nach Hasselfelde, der 1892 in Betrieb genommen wurde, soll nachfolgend berichtet werden. Die historische Dokumentation wird dabei durch Geschichten ergänzt, die sich im Wechselspiel der Ereignisse zugetragen haben und die gelegentlich auch mit persönlichen Auffassungen des Verfassers durchsetzt sind. Weiterhin sei erwähnt, daß im Text die Bahn allgemein als Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE), für die Zeit nach dem Wiederaufbau in den Nachkriegsjahren als Selketalbahn bezeichnet wird.

Aufbau und Inbetriebnahme der Zweigbahn Güntersberge-Stiege-Hasselfelde – die Jahre von 1885 bis 1910

Historische Vorbemerkungen zur GHE

Nach vielen – sowohl phantastischen als auch seriösen – Vorstellungen und Vorhaben über einen Bahnbau durch den Harz, die bis in das Jahr 1846 zurückreichen, hatte sich 1880 ein Komitee für den Bau einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Quedlinburg nach Nordhausen konstituiert und sofort regelmäßig und ernsthaft an der Lösung dieser Aufgabe zu arbeiten begonnen. Als technischer Berater stand dem Gremium der großherzoglich sächsische Baurat W. Hostmann zur Seite, der durch die Projektierung und den Bau der schmalspurigen, thüringischen Feldabahn als sachkundiger Fachmann im mitteldeutschen Raum bereits bekannt war. Das Ziel der Arbeitsgruppe, die sich aus kommunalen Repräsentanten der Gemeinden des Harzes und des Harzrandgebietes zusammensetzte, bestand in der Schaffung einer eisenbahnmäßigen Nord-Süd-Verbindung über den Unterharz hinweg.

Als damals dieser schon früher angeregte Plan erneut aufgegriffen wurde, war in Deutschland die Reichsgründung von 1871 gerade vollzogen. Der föderative Charakter des Bismarck'schen Reiches erlaubte nun zwar eine weitgehendst einheitliche Außenpolitik, konnte aber im innenpolitischen Bereich die Dominanz differenter und unterschiedlich gewichteter Rechte und Interessen aus landeshoheitlichen Gewohnheiten noch nicht ausschließen. Und so behauptete sich im deutschen Reich weiter der Stärkere, Größere vor dem Schwachen. Das galt auch für ökonomische, infrastrukturelle Belange im allgemeinen wie für Landesgrenzen überschreitende, eisenbahntechnische Probleme im besonderen. Diese unterschwellig wirkenden Umstände prägten von der Planung bis zu seiner Ausführung das Bahnprojekt im Harz und sind die ausschließlichen Gründe, weshalb es in der ursprünglichen Konzeption nicht verwirklicht werden konnte.

Die Bahnlinie sollte auf preußischem Gebiet – in Quedlinburg – beginnen, dann vor Gernrode in das Territorium des anhaltischen Oberherzogtums eintreten und südlich von Harzgerode wieder durch Preußen bzw. durch von Preußen mediatisierte Landesteile in Südwestrichtung an Stolberg vorbei bis nach Nordhausen führen. Die topischen Bedingungen auf der dadurch fixierten Strecke erforderten umfangreiche Analysen und Voruntersuchungen zum technischen Projekt. Das daraus gewonnene Ergebnis bevorzugte in jeder Hinsicht die Abkehr von der Regelspur und die Anlage einer Schmalspurbahn, was aber von Preußen zunächst kategorisch abgelehnt wurde. Erst nachdem vom preußischen Ministerium benannte Eisenbahn-Ingenieure die technischen Vorlagen umfassend geprüft und für zutreffend befunden hatten, lenkte die preußische Seite unter gewissen Bedingungen ein. Dazu gehörten die Forderungen zur Fortführung der regelspurigen Frose-Ballenstedter Bahn über Gernrode bis nach Quedlinburg und eines zunächst auf den Abschnitt Gernrode-Harzgerode begrenzten Aufbaus der geplanten meterspurigen Schmalspurbahn. Das war eine gegenüber Anhalt taktisch erzwungene Lösung, durch die Preußen nichts zu verlieren hatte; denn auf der einen Seite blieb das Mitspracherecht gewahrt und andererseits lag das mit dem Bau und Betrieb verbundene Risiko einer Schmalspurbahn einzig und allein im Verantwortungsbereich des anhaltischen Staates und seiner engagierten Kommunen.

Nachdem 1886 durch das Komitee das schwierigste Problem – die Frage der Finanzierung der Teilstrecke Gernrode-Harzgerode – geklärt war, konnte mit dem Bahnbau zum Ende

des genannten Jahres begonnen werden. Als Bauherr etablierte sich die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft (GHE) mit ihrem vorläufigen Sitz in Ballenstedt; Projektierung und Bauausführung hatte die Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft, Hostmann und Co. in Hannover, übernommen.

„Daß man sich, nachdem der preußische Staat die Strecke Quedlinburg-Gernrode gebaut, auf den Bau Gernrode-Harzgerode beschränkte, hatte seinen Grund ausschließlich in dem Umstande, daß die Aufbringung der Mittel für den Bau der kleinen Strecke leichter und schneller gelang. In der Absicht aber, das Unternehmen nicht auf eine Bahn von 17,5 km Länge einzuschränken, haben weder die Organe der Gesellschaft, noch auch die Herzoglich Anhaltische Staatsregierung jemals schwanken können, da eine so kleine selbständige Bahn den wechselnden Zeitläuften gegenüber finanziell als genügend gesichert ... nicht angesehen werden durfte“ /1/.

Bis zur Mitte der achtziger Jahre war der Ring um den Harz durch regelspurige Bahnen geschlossen. Der Aufbau einer Stichbahn im Südharz von Berga/Kelbra nach Rottleberode war ebenfalls begonnen worden. In ihrem unerschütterlichen Bestreben nach einer Nord-Südüberquerung des Harzes und in der ständigen Hoffnung, darin von Preußen doch noch unterstützt zu werden, suchte die GHE unter diesen veränderten Bedingungen weiter nach einer verkehrstechnisch sinnvollen, dabei aber finanziell günstigen Variante. Die teilweise sorgfältig erarbeiteten und schon im Detail untersuchten Projekte konnten aber nicht verwirklicht werden, denn unverändert sperrten sich sowohl der preußische Staat als auch die in seinem Territorium gelegenen Gemeinden weiter gegen die Schmalspurbahn. In dieser Situation reifte unter hilfreicher Assistenz der anhaltischen Staatsregierung der Entschluß, die Bahn auf anhaltischem Gebiet bis Güntersberge weiterzuführen und anschließend möglichst bis zum braunschweigischen Hasselfelde zu verlängern (Bild 1).

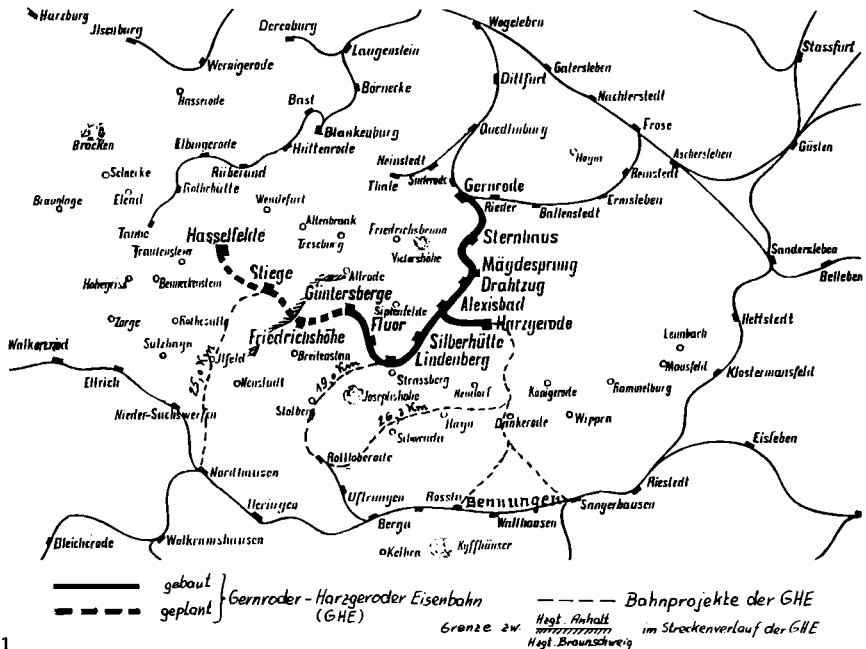


Bild 1

So kam auf der dritten Generalversammlung der GHE am 2. Dezember 1887 /2/ der Beschluß zustande

- „– sofern die braunschweigischerseits in Aussicht genommene Unterstützung in genügendem Maße erfolgt, von Alexisbad über Lindenberg, Güntersberge und Stiege bis Hasselfelde,
- sofern jene Voraussetzung nicht zutrifft, von Alexisbad über Lindenberg bis Güntersberge“

die Bahn durch das Unternehmen fortzusetzen. Diese Ausdehnung empfahl sich „vornehmlich aus dem Grunde, weil sie mehrere größere gewerbliche Anlagen oberhalb von Alexisbad, die Anhaltische Stadt Güntersberge und mit dem Herzoglich Braunschweigischen Orten Stiege und Hasselfelde die ganze Hochebene der Selkequellen mit der Bahn in Verbindung bringt und weil für diesen Bau auf eine namhafte Unterstützung ebenso von der Herzoglich Braunschweigischen wie von der Herzoglich Anhaltischen Regierung gerechnet werden darf.“ /1/ Damit bekam der Streckenabschnitt Alexisbad-Harzgerode den Status eines Abzweiges von der Hauptstrecke und die satzungsgemäß vorgesehene Stellung von Harzgerode als Sitz der Bahnverwaltung und der Betriebsführung konnte für die Zukunft nicht mehr gehalten werden.*)

In Tafel 1 ist in chronologischer Folge die Inbetriebnahme der Teilstrecken der GHE bis zum Jahre 1890 zusammengefaßt. Das gesamte bis zu diesem Zeitpunkt angelegte Streckennetz hatte die bereits genannte Hannoversche Bahnbau-Firma aufgebaut. Auf der Basis entsprechender vertraglicher Vereinbarungen waren an sie auch die Betriebsrechte für die Dauer von 12 Jahren übertragen worden.

Tafel 1: Daten zur Inbetriebnahme der Streckenabschnitte auf der GHE

Aufnahme des Zugbetriebes am	von	über	bis	Streckenlänge in Kilometer
07. August 1887	Gernrode		Mägdesprung	10,2
01. Juli 1888	Gernrode		Alexisbad	14,6
01. Juli 1888	Gernrode	Alexisbad	Harzgerode	17,6
13. Juli 1889	Gernrode	Alexisbad	Silberhütte	17,4
01. Juni 1890	Gernrode	Alexisbad	Güntersberge	27,1

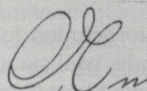
Baukosten: Strecke Gernrode bis Harzgerode 56.560 M/km
Strecke Alexisbad bis Güntersberge 57.575 M/km

Die internen Vorarbeiten für die Strecke Güntersberge-Hasselfelde

Schon 1885 hat ein weiteres, vom Hasselfelder Bürgermeister Wendt ins Leben gerufenes und von ihm geleitetes Komitee auf die Anbindung der Stadt an die geplante Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn hingewirkt (Bild 2).

*) Im offiziellen Sprachgebrauch hieß die Strecke Gernrode-Harzgerode weiterhin Stammbahn, die 1890, 1892 und 1905 durch die Zweigbahnen Alexisbad-Güntersberge, Güntersberge-Hasselfelde und Stiege-Eisfelder Talmühle erweitert wurde.

Hapselfelde, den 24. Januar 1887.


Herrn Bürgermeister Frennert
Hofgeborn

Nr. 167.

in
Harzgerode.

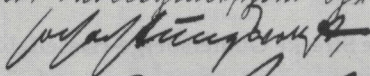
Ihre geehrte Herr College!

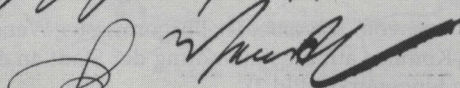
In der Angelegenheit, betreffend den Bau
einer Gymnasien von Alexisbad nach Hapselfelde
ist auf

Sonntag, den 5. Februar d. J. Donnerstags 11 Uhr
im Lappet'schen Gasthaus zu Büntersberge

ein Comitéitzung abgehalten, zu welcher auch Herr
Hauptmann Kostmann aus Hannover erschienen sind.
Dann ist Ihre Zeit gestattet, dass ich Sie wohl zu
unserm Einladen und bitten mich, bei dieser Gelegenheit
Ihre persönliche Bekanntschaft zu machen.

Mit kollegialischem Gruß u.




Bürgermeister.

Die Arbeit dieses Komitees und bald darauf die Beschlüsse der dritten Generalversammlung der GHE vom 2. Dezember 1887 ließen nun den Weiterbau der Bahn über Güntersberge hinaus bis nach Hasselfelde in greifbare Nähe rücken. Dadurch animiert hatte Hostmann mit seinen Mitarbeitern bereits interne, jedoch mit der Bahngesellschaft abgestimmte Vorarbeiten aufgenommen, die nicht nur den möglichen Streckenverlauf fixierten, sondern auch schon Anhaltspunkte zum Kostenaufwand lieferten. Mit der allmählichen Konsolidierung des Projektes waren bald zuverlässigere Kalkulationen möglich, so daß die Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Hannover der GHE am 19. Dezember 1889 einen Kostenanschlag anbieten konnte. Der belief sich auf 700.000 Mark und berücksichtigte dabei die Neuanschaffung zusätzlicher Betriebsmittel als notwendige Aufstockung nach der Erweiterung des Streckennetzes. Bei der vorgesehenen Streckenlänge von 13,5 km ergibt sich aus dem Kalkulationsbetrag ein kilometerbezogener Preis von etwa 52.000 Mark je km. (Die Nachkalkulation für die Stammstrecke Gernrode-Harzgerode erbrachte zusammen mit der Zweigbahn Alexisbad-Güntersberge eine Bau-summe von 1.714.400 Mark, worin die im Einsatz befindlichen Betriebsmittel enthalten sind. Bezogen auf die Streckenlänge von 30,1 km folgt daraus ein Betrag von etwa 56.960 Mark je km. In späteren Bilanzierungen zum Bau des Abschnittes Güntersberge-Hasselfelde ermittelte man einen Kostenaufwand von ungefähr 730.000 Mark und daraus rund 54.000 Mark je km).

Die Verhandlungen zwischen Anhalt und Braunschweig

Ein wesentliches Merkmal in den Bemühungen um ein Zustandekommen der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde war die Tatsache, daß die geplante Schmalspurbahn zwischen Friedrichshöhe und Albrechtshaus die Landesgrenze von Anhalt zu Braunschweig überschreitet. Besaß Anhalt zu dieser Zeit noch weitgehend seine innenpolitische Selbständigkeit, so befand sich das braunschweigische Land bereits im Einflußbereich von Preußen. Das war aber sicher nicht die ausschließliche Ursache dafür, daß nach der vom herzoglich braunschweigischen Staatsministerium am 25. Oktober 1887 signalisierten Bereitwilligkeit zu zweiseitigen, die Eisenbahn betreffenden Vereinbarungen, der Landtag in Braunschweig im Frühjahr 1889 die Unterstützung des Bahnbaus ablehnte. Damit gaben sich verständlicherweise weder die GHE noch das Hasselfelder Komitee zufrieden. Im Gegenteil, die GHE bekräftigte durch ihren Aufsichtsrat am 14. September 1889 die Bereitschaft, den Bau und Betrieb der Strecke Güntersberge-Hasselfelde zu übernehmen, wenn der für die Bahn erforderliche fiskalische Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung steht. Das Hasselfelder Komitee mühte sich unermüdlich darum, diese Bedingung im Raum Stiege/Hasselfelde verbindlich zu klären, die Gemeinden sogar zur Übernahme von Stammaktien zu bewegen und selbst beim zuständigen Kreis Blankenburg ein offenes Ohr für die Bahnangelegenheit zu finden. Weiterhin und als Konsequenz aus der bisherigen Arbeit stimmten am 28. Juni 1890 der Aufsichtsrat und die Generalversammlung der GHE der Vornahme der besonderen Vorarbeiten zu, die zur Erlangung des landespolizeilichen Prüfungsbescheids notwendig sind. Die nie abgerissenen Kontakte mit der herzoglich braunschweigischen Staatsregierung ließen nach dieser unübersehbaren Aktivität von unten erkennen, daß sich im Landtag offenbar ein Sinneswandel vollzogen habe. Die achte Generalversammlung der GHE am 10. Januar 1891 nutzte die Gunst der Stunde, indem sie die vom Vorstand vorgelegten Anträge billigte. Dabei handelte es sich im einzelnen

- um einen Nachtrag zum Geschäftsvertrag, der die Ausdehnung des Unternehmens um die Strecke Güntersberge-Hasselfelde und die Anhebung des Grundkapitals regelt und

- um die Ermächtigung des Vorstandes, sowohl mit dem herzoglich braunschweigischen Eisenbahnkommissariat als auch mit der Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Hostmann und Co. in Hannover zweckdienliche Verträge abzuschließen.

Der Staatsvertrag zwischen den benachbarten Herzogtümern

Der Nachtrag zum Geschäftsvertrag wurde bereits am 15. Januar 1891 vom herzoglich anhaltischen Staatsministerium genehmigt und am 28. Januar 1891 im Handelsregister eingetragen. Ebenso zügig ging es in den Verhandlungen mit den offiziellen Stellen des Landes Braunschweig voran. Bis zum 24. Januar war das Übereinkommen mit dem Eisenbahnkommissariat förmlich abgeschlossen und am 5. Februar 1891 vom braunschweigischen Staatsministerium genehmigt. Dieses Vertragspapier /2/ sah vor

- zu den grundsätzlichen Regelungen bezüglich der Bahn Güntersberge-Hasselfelde einen Staatsvertrag zwischen den herzoglichen Regierungen Anhalts und Braunschweigs abzuschließen,
- nach Abschluß und Ratifizierung dieses Staatsvertrages die Konzessionen durch Anhalt und Braunschweig für den Bau der Bahn an die GHE zu vergeben und
- der Eisenbahngesellschaft eine Beihilfe zu den Kosten des Bahnbaues in Höhe von 230.000 Mark aus der braunschweigischen Staatskasse zuzuführen.

Der Vertrag verpflichtete andererseits die Eisenbahngesellschaft, nach Aushändigung der braunschweigischen Konzession sofort mit dem Bau zu beginnen, die Bahn innerhalb von einem und einem halben Jahr betriebsfähig herzustellen und sie gleichzeitig mit dem erforderlichen rollenden Material auszurüsten.

Das hiernach geforderte zweiseitige Übereinkommen der beiden benachbarten Herzogtümer nannte sich „Staatsvertrag zwischen Anhalt und Braunschweig, betreffend die Herstellung einer Schmalspur-Eisenbahn von Güntersberge über Stiege nach Hasselfelde“. Die Präambel und der Artikel I des Vertragswerkes lauten:

„Seine Hoheit, der Herzog von Anhalt, und Seine Königliche Hoheit, Prinz Albrecht von Preußen, Regent des Herzogtums Braunschweig, haben zum Zweck einer Vereinbarung über die Herstellung einer Schmalspur-Eisenbahn von Güntersberge nach Hasselfelde Höchstherr beiderseitigen Staatsministerien mit Verhandlungen im Wege des Schriftverkehrs beauftragt.

Zwischen den beiderseitigen Ministerien ist unter Vorbehalt der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen:

Art. I. Beide vertragenden Regierungen sind einverstanden, eine Schmalspur-Eisenbahn von Güntersberge über Stiege nach Hasselfelde zuzulassen, und bereit, je für ihr Gebiet der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe dieser Eisenbahn zu erteilen.

Die genannte Gesellschaft wird ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Anhalt behalten. Alle Maßnahmen und Festsetzungen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung der Verwaltung des Unternehmens im Allgemeinen betreffen, gehören, soweit durch diesen Vertrag nicht ein anderes bestimmt worden, zur Zuständigkeit der Herzoglich Anhaltischen Regierung.“

Der Vertrag ist am 14. Mai 1891 durch Anhalt und am 20. Mai desselben Jahres durch Braunschweig unterzeichnet worden. Am 24. Juli 1891 hat Friedrich Herzog von Anhalt und am 5. August 1891 der braunschweigische Staat der GHE die Konzession erteilt.

Nachträge zum Bau- und Betriebsvertrag

Die Bau- und Betriebsverträge für den Streckenabschnitt Güntersberge-Hasselfelde waren in Form von Nachträgen zu den früheren Vereinbarungen zum Bau und Betrieb der Stammbahn Gernrode-Harzgerode vorbereitet (Bauvertrag vom 4. Februar 1887; Betriebsvertrag vom 25. Juni 1887). Das war naheliegend und auch übliche Praxis, wenn – wie im vorliegenden Fall – die vertragschließenden Parteien dieselben sind. Danach übernimmt die Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Hannover den Bau der meterspurigen Bahnstrecke und die anschließende Betriebsführung über 12 Jahre. Dabei hat der Bau auf der Basis der Planung und des Kostenanschlages vom 19. Dezember 1889 zu erfolgen und muß in einem Jahr und fünf Monaten nach Zustellung der Konzession (Stichtag des offiziellen Baubeginns ist der 5. August 1891, so daß sich als Termin zur Fertigstellung der 5. Januar 1893 ergibt) abgeschlossen sein. Bestandteile des Nachtrages zum Bauvertrag waren auch

- die Lieferung von drei gedeckten Güterwagen mit spezieller Ausrüstung und von drei offenen Güterwagen zu je 15.000 kg Tragfähigkeit,
- der Um- und Ausbau von Personenwagen zu Salonwagen,
- die Anlage eines Fußweges zum Bahnhof Güntersberge (Bild 3) und eines Bahnparallelweges entlang des Mühlberges,
- der Grunderwerb aus Privathand zu bestimmten Anteilen.

Die ursprünglich im Vertragsentwurf enthaltene sechste Lokomotive der GHE (spätere „Hasselfelde“) für die neue Strecke war bereits im 1. Halbjahr 1891 von der Fa. Henschel geliefert und nach Funktionsprüfung sofort im Streckenbetrieb eingesetzt worden. (Bild 4)

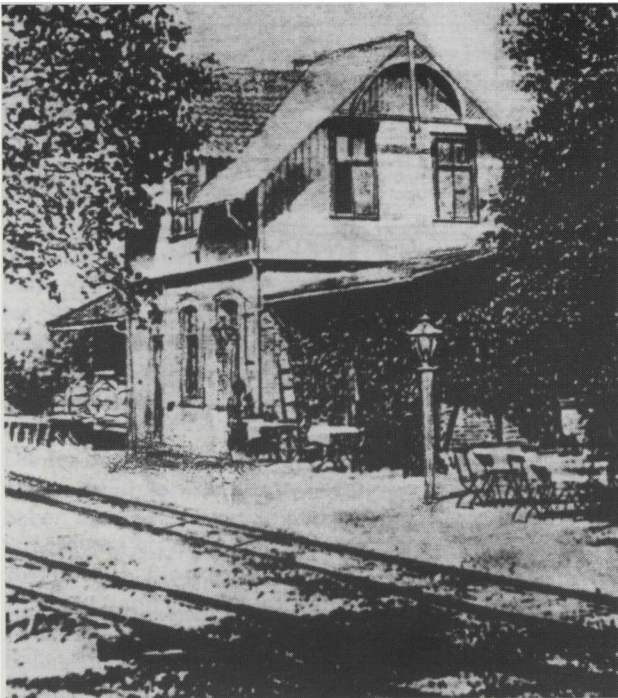


Bild 3

Für die vollständige Erfüllung der Vertragsverpflichtungen standen der Baugesellschaft 670.000 M zur Verfügung. Die GHE übernahm selbst noch Zusatzleistungen, die insbesondere Grunderwerb, Verwaltungs- und Vermessungskosten, Bauzinsen u. ä. betrafen, die aber die Gesamtsumme von 20.000 M nicht überschreiten durften; für darüber anfallende Kosten hatte die Baugesellschaft aufzukommen. Im Nachtrag zum Betriebsvertrag mußte sich die

Betriebsgesellschaft verpflichtet, täglich folgende Züge mit Personenbeförderung zu fahren /1/:

1. Zwischen Gernrode und Alexisbad
im Sommer 5 Züge nach jeder Richtung
im Winter 4 Züge nach jeder Richtung
2. Zwischen Alexisbad und Harzgerode
im Sommer 4 Züge nach jeder Richtung
im Winter 3 Züge nach jeder Richtung
3. Zwischen Alexisbad und Hasselfelde
im ganzen Jahr 3 Züge nach jeder Richtung.

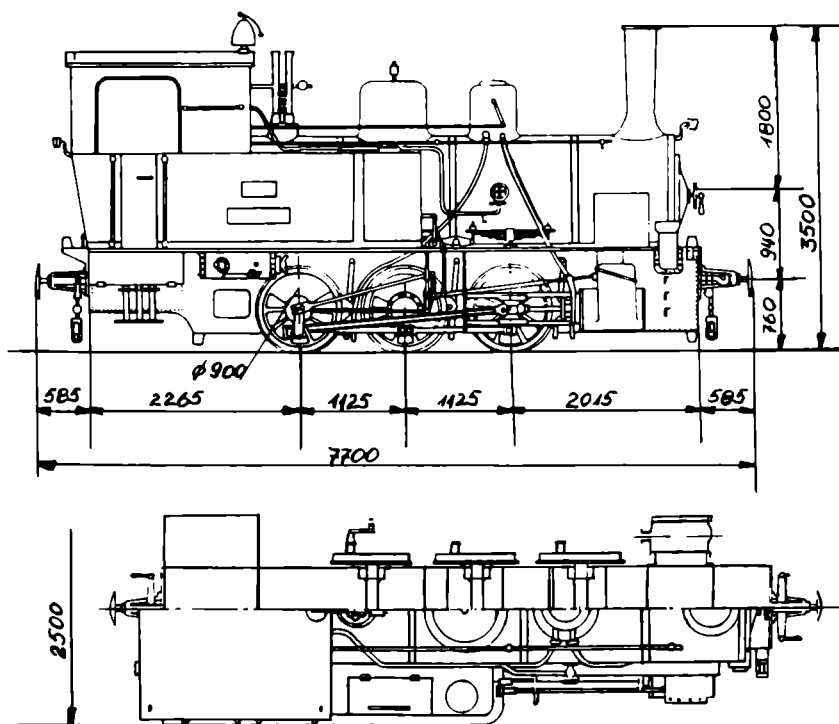


Bild 4

Dreifach gekuppelt	(C)	Höchstleistung bei 20 km/h	
Naßdampfmaschine	(n)	Geschwindigkeit	110 kW (150 PS)
zwei Zylinder, symmetrisch zur Mittellinie angeordnet	(2)	Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Tenderausführung	(t)	Anschaffungspreis	25 TM bis 27 TM
Bauartbezeichnung	C n2t	Baujahr	1887 bis 1890
Dienstgewicht	22,5 t	Hersteller	Henschel u. Sohn, Kassel
		an GHE geliefert	6 Lokomotiven

Namen der Lokomotiven bei der GHE in der Reihenfolge ihrer Anlieferung:
Gernrode, Selke, Harzgerode, Güntersberge, Alexisbad, Hasselfelde

Streckenbau in den Jahren 1890 bis 1892

In der jahrelangen Zusammenarbeit des seit 1880 bestehenden Bahnkomitees und der daraus 1886 hervorgegangenen Eisenbahngesellschaft GHE mit dem Baurat Hostmann hatte sich eine besonders konstruktive Partnerschaft zwischen den beiden Institutionen und ihren Mitarbeitern entwickelt. Die zunächst enormen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung des Schmalspurbahnkonzepts /3/ und das folgende zähe Ringen um die Finanzen führten darüberhinaus zu vertrauensvollen Bekanntschaften mit Repräsentanten der herzoglich anhaltischen Staatsregierung. Sowohl der Bau der Stammbahn als auch der anschließende Aufbau der Strecke bis Güntersberge vertieften einerseits diese Gemeinsamkeiten und festigten andererseits das dabei gewachsene Renommee der von Hostmann geführten Bau- und Betriebsgesellschaft. Nur unter dieser denkbar günstigen Konstellation der Zusammenarbeit von Bauherrn und Baugesellschaft und der obendrein loyalen Haltung des zuständigen anhaltischen Ministeriums war es möglich, daß mit den Bauarbeiten an der Eisenbahn von Güntersberge nach Hasselfelde schon vor Zustellung aller offiziellen Genehmigungen begonnen wurde. Das geht u. a. aus dem am 5. Juni 1891 veröffentlichten Geschäftsbericht hervor /1/: „Die besonderen Vorarbeiten für die anhaltische Strecke der neuen Zweigbahn waren schon am 15. November 1890 eingereicht worden und auch die landespolizeiliche Prüfung dieser Strecke hat schon vor der Generalversammlung vom 10. Januar 1891, und zwar am 9. Dezember 1890 stattgefunden. Da sich dabei keinerlei Anstände ergaben und die Bauerlaubnis alsbald erteilt wurde, so hat die Baugesellschaft den Bau der Strecke auf ihre Gefahr sofort begonnen und den ganzen Winter hindurch ohne Unterbrechung fortgeführt. Für die braunschweigische Strecke sind die besonderen Vorarbeiten am 5. Januar 1891 eingereicht worden. Wegen der Verzögerung des Abschlusses des Staatsvertrages ist hier die landespolizeiliche Prüfung bis jetzt noch nicht erfolgt. Mit Genehmigung des Herzoglichen Eisenbahnkommissariats und nach Erteilung der Bauerlaubnis seitens der zunächst in Frage kommenden Grundbesitzer sind die Bauarbeiten indessen auch bereits auf die Strecke bis zu der Ortslage von Stiege ausgedehnt worden, so daß Dank diesem tatkräftigen Vorgehen der Baugesellschaft der Eröffnung der ganzen Strecke bis Hasselfelde noch zum Herbst 1891 entgegengesehen werden darf, falls der Fortgang des Baues nicht noch durch besondere Schwierigkeiten bei der Erlangung des Grundbesitzes zwischen Stiege und Hasselfelde aufgehalten wird. Beim Abschlusse dieses Berichtes waren die Brücken und Durchlässe auf der neuen Strecke bis Stiege sämtlich vollendet; die Erdarbeiten werden in wenigen Wochen ebensoweit vorgeschritten sein.

Das Oberbaumaterial ist bis auf den kleineren Teil der Schienen vollständig angeliefert; mit dem Verlegen des Überbaues ist auf der Teilstrecke bis zur Landesgrenze bereits begonnen“.

Die im Bericht geäußerten optimistischen Abschätzungen und Erwartungen haben sich nicht erfüllt. Es waren im wesentlichen zwei Gründe, die das Fortkommen im Bauvorhaben derart hemmten, daß bis zum Jahresende 1891 – nämlich am 1. Dezember – die Strecke erst bis nach Stiege für den Zugverkehr freigegeben werden konnte. Zum einen zögerte sich die Prozedur des Grunderwerbs aus Privathand länger hinaus als man zunächst dafür eingeräumt hatte und andererseits begann schon frühzeitig ein harter und schneereicher Winter, der oftmals zu längeren Unterbrechnungen bei den Arbeiten auf der freien, dem Wetter ausgesetzten Hasselfelder Hochebene zwang. Und gerade wegen solchen Winterwetters mußten beim späteren Betrieb der Bahn hier oben fast alljährlich unfreiwillige Ruhepausen eingelegt werden. So dauerte es noch bis zum 1. Mai 1892, bis

man auf der gesamten Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde planmäßige Züge fahren lassen konnte und damit das Streckennetz der GHE auf 43,5 km ausdehnte.

Der im Vertrag eingegangene Termin zur Fertigstellung blieb trotz der erwähnten Schwierigkeiten weit unterschritten.

Über den Eröffnungstag in Hasselfelde, an dem ein reichlich geschmückter Sonderzug von Gernrode zur neuen Endstation verkehrte, schreibt im nachhinein der Ortschronist: „Am 1. Mai 1892 fuhr der erste Eisenbahnzug für Personen-, Gepäck- und Güterverkehr auf dem Bahnhof in Hasselfelde ein (Bild 5).



Bild 5

Der Eisenbahnanschluß war ein großes Ereignis und von Bedeutung für die Stadt Hasselfelde, denn jetzt konnten mehr Güter leichter aus den Bergen heraustransportiert werden und umgekehrt auch nach hier. Wenn auch das Umladen in Gernrode von den Normalspurwagen Arbeit machte und Zeit in Anspruch nahm, so war es doch schon eine wesentliche Verbesserung des Warentransportes, vor allem für schwere Güter. Die Eröffnung der neuen Strecke wurde mit einem Festessen in der neuen Bahnhofswirtschaft gefeiert, und für die Bevölkerung wurde am Abend im Hotel *König von Schweden* ein Festkommers-abgehalten“ /4/.

Die späteren Bahnprojekte im Raum Güntersberge-Hasselfelde

Schon vor 1850 gab es Pläne für eine Ost-West-Verbindung durch den Harz. Danach sollte eine Regelspurbahn im Selketal entlang geführt werden. Als vor der Zeit der GHE das Projekt der Nordhausen-Northeimer Bahn in seine Endphase trat, legte man die geplante

Ost-West-Eisenbahnlinie im Harz von Meisdorf über Mägdesprung, Alexisbad nach Lindenberg (Straßberg) verlaufend fest. Von dort sollte es dann am Auerberg und an Stolberg vorbei nach Nordhausen gehen, um so Anschluß an die Nordhausen mit Northeim verbindende Hannoversche Südbahn zu finden. An diese Trassenführung erinnerte man sich 1892 bei den Stolberger Stadtvätern, die noch immer auf einen Bahnanschluß für ihre Stadt warteten. Die GHE, die ursprünglich Stolberg tangieren sollte, mußte diese Absicht wegen der Haltung Preußens aufgeben. Die 1890 von Berga/Kelbra in den Südharz vorgetriebene Regelspurstrecke endete in Rottleberode. Auf der Basis der vorstehend genannten Unterlagen präzisierten nun die Stolberger ihre Vorstellungen und beantragten die Aufnahme von Vorarbeiten zur Bahnlinie Lindenberg (Straßberg)-Stolberg-Rottleberode. Dieses Vorhaben stieß bei einigen Gesellschaftern, besonders aber beim Güntersberger Bürgermeister, auf scharfe, ablehnende Kritik. Die Abzweigung in Lindenberg, so meinte der, führt durch eine Gegend, die nur für Tourismus- und Ausflugsverkehr interessant sei; die jahreszeitlich abhängige Frequentierung bei der Personenbeförderung bietet aber keine ausreichende Sicherheit für die notwendige Wirtschaftlichkeit. Wenn also eine Bahnverbindung nach Rottleberode zustande kommen soll, dann ist vor allem der Güterverkehr einzukalkulieren und der ist gegeben durch eine Abzweigung von Güntersberge an der Untermühle (damals Frankesche Mühle) vorbei über Breitenstein-Auerberg-Stolberg nach Rottleberode. Allein die Glaswerke in Breitenstein garantieren jährliche Fracht auf 450 Doppelwaggons. (Die Richtigkeit dieser Behauptung bewies später das hohe, von Friedrichshöhe ausgehende Transportaufkommen). Am 24. Oktober 1892 fand zu diesem Projekt eine erste Beratung statt. Es folgte im illustren Kreis noch eine „2. allgemeine Versammlung der Interessenten für den Bau einer Kleinbahn Lindenberg-Rottleberode am 3. Januar 1894 im Fürstlichen Chausseehaus auf dem Auerberg“ – dann aber war die Angelegenheit bald vergessen.

Verkehrsmäßig weitsichtiger und für die bahnseitige Erschließung des Ostharzes geradezu ideal war das Projekt, das nach Betriebseröffnung der NWE (Harzquerbahn) und der SHE im Jahre 1899 vom Hasselfelder Bürgermeister Hagedorn angeregt worden ist. In einer Beratung am 22. September 1899 in Hasselfelde haben die Vertreter der anwesenden Städte bzw. Landgemeinden Harzgerode, Güntersberge, Hasselfelde, Breitenstein, Stiege und Trautenstein beschlossen, diese nun gemeinsam mitgetragenen Gedanken und Vorstellungen den Vorständen der NWE und der GHE zu unterbreiten. Das entsprechende Schreiben an die GHE vom 29. September 1899 bezieht sich auf die gemeinsame Besprechung in Hasselfelde „bezüglich des Projektes einer Bahnverbindung möglichst im Anschluß an die Gernrode-Hasselfelder Eisenbahnstrecke nach Sorge mit der Harzquerbahn bzw. Harzsüdbahn. Allgemein war man der Ansicht“, wird im genannten Schreiben weiter argumentiert, „daß diese Verbindungsbahn nicht allein im Interesse der genannten Gemeinden wäre, sondern auch, daß dieselbe den Personen- und Güterverkehr auf der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn günstig beeinflussen würde. Dabei ist von der Voraussetzung ausgegangen, daß durch diese Verbindungsbahn der Personenverkehr von dem Hochharz zum Unterharz hinübergeleitet werden würde und daß ferner die Güter von West-Deutschland schneller und vielleicht weniger kostspielig in den Unterharz befördert werden könnten. Dies dürften auch für die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft leitende Momente sein, sich für die genannte Verbindungsbahn zu interessieren und war darüber in der Versammlung auch nur eine Ansicht.“ Bei diesen Gründen gehen die Vertreter der versammelten Ortschaften unverkennbar davon aus, daß sich die GHE an den Kosten der Vorarbeiten beteiligt, die sich auf 200 bis 300 Mark je Kilometer belaufen.

„Wie lang die Bahnstrecke werden wird“, heißt es weiter, „werden erst die Vorarbeiten ergeben und auch erkennen lassen, ob es zweckmäßiger ist, den Anschluß an die Harz Südbahn in Tanne oder bei Sorge zu suchen. Die Wegstrecke von hier nach Sorge beträgt 13,0 Kilometer, von hier nach Tanne 11,0 Kilometer“. In einem Antwortbrief des Vorstandes der NWE an den Vorstand der GHE vom 16. November 1899 (Bild 6) wird die Hasselfelder Initiative zurückgewiesen und stattdessen eine Verbindungsbahn von der GHE-Strecke zur NWE mit einem gemeinsamen Betriebspunkt zwischen Benneckenstein und Ilfeld angeregt.

Diese Empfehlung war Ausgangspunkt für die sechs Jahre später (1905) eröffnete GHE-Verbindungsline Stiege-Eisfelder Talmühle, die heute noch existiert und aus jetziger Sicht in jeder Beziehung – verkehrstechnisch, ökonomisch und auch topografisch – eine irreparable Fehlentscheidung war. Hasselfelde spürte seitdem die Nachteile, die die Lage an einem „toten Arm“ mit sich bringt und die durch die technischen Voraussetzungen für eine Lokomotiv-Stationierung etwas gemindert werden konnten.

In dieser unbefriedigenden Situation waren auch Pläne herangereift, auf dem Umwege über Hasselfelde-Rübeland den Anschluß an die seit 1886 betriebene Regelspurbahn Rübeland- Tanne (HBE) zu suchen und so den Zugang in den Oberharz mit dem direkten Übergang zur SHE zu ebnen. Das veranlaßte im Jahr 1900 die Generalversammlung der GHE, die umgehende Aufnahme der Vorarbeiten für die Erweiterung der Meterspurbahn über Hasselfelde hinaus nach Rübeland zu beschließen. 1907 hat man allerdings dieses nur mühsam vorankommende Projekt zurückgestellt und danach nie wieder aufgegriffen.

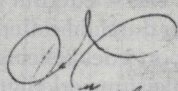
Zwischenzeitlich erkannte man auch in der Geschäftsführung der NWE den 1899 begangenen Fehler. Die Zusammenführung der aus dem Selketal kommenden GHE mit der Querbahn an einem noch auf der Hochebene liegenden Ort erschien dem Vorstand der NWE nun doch wünschenswert. So entstand der Vorschlag zu einer meterspurigen Verbindungsbahn Hasselfelde-Trautenstein-Benneckenstein. Diese Vorstellungen nahmen in den Jahren 1913/14 feste Gestalt an und fielen dann den unmittelbar folgenden Kriegseignissen zum Opfer. Ein zweiter und letzter Anlauf zum Aufbau dieses Streckenstückes wurde reichlich zehn Jahre später unternommen. Da erwiesen sich aber die krisenhaften Erscheinungen in der Nachkriegszeit auf dem europäischen Wirtschafts- und Finanzmarkt als die unüberwindbaren Hindernisse bei der Verwirklichung des Projektes.

Abdruck.

Nordhausen - Wernigeroder
Eisenbahn - Gesellschaft.

Nordhausen, den 16. November 1899.

N. 3274.


dem Vorstand der Wernigeroder
Eisenbahn - Gesellschaft
in
Kallenstedt ^{th.}

Vom Standungsort Kasselde wird mir mitgeteilt, daß
Vizepräsident der Stadt Kasselde mir mehreren benehmerischen Ein-
wänden einer Eisenbahngesellschaft der Nation Kasselde
mit der Nation Sorge über Tanne zumeist in der Auf-
sichtigung der Vorarbeiten betreiben wird etc.

Aber schon dem genannten Magistrat wird, daß wir
die geplante Verbindung nicht in unserm Interesse liegen müssen
und für uns unangenehm, selbst der genannten Verbindung, die Verbin-
dung einer vorliegenden Nation mit einer gewissen Nonnen-
stein mit Tfeld belegen der Nation in's Auge fallen
zu wollen. Ahnen, wie wir annehmen, die letztgenannte Ver-
bindung auf Spesen für eine vorzügliche angesehen wird und
Vorarbeit unzulängliche Vorarbeiten unzulänglich beschaffen
sein sollte, worin wir bei unserem Verstand eine
Lafelung an der beizulassen ^{Reisen} Anhang bringen.

Dem genannten Vorstand wissen wir wohl-
laßt und Vorarbeit in wohlwollender Erwägung geben wird
und die vorliegenden Beschreibungen gefälligst bekannt
geben zu wollen.

Gesellschaftsroll.

Nordhausen - Wernigeroder
Eisenbahn - Gesellschaft.
In Direction,
(2 Unterschriften.)

Die Beförderungsleistungen der Bahn

Wenn Beförderungsleistungen einer Nebenbahn mit so spezifischen Eigenheiten, wie sie bei der schmalspurigen Harzbahn vorliegen, angesprochen werden, dann sollte man doch einige grundsätzliche Gedanken dazu voranstellen. Derartige Leistungen sind im allgemeinen davon abhängig, in welchem Maße das Verkehrsmittel zum Transport von Menschen und Gütern angenommen wird. Das wiederum wird wesentlich beeinflusst von der Infrastruktur der Region, die es an- oder durchfährt (Industrie- oder Erholungsgebiet), von der Bequemlichkeit, die es beim Transport jedes beliebigen Gegenstandes anbietet und von Zeit und Preis, zu denen es die Dienstleistung erledigt. Um die letzte Jahrhundertwende war die Angebotspalette an Verkehrsmitteln im Gegensatz zu heute noch recht spärlich und die Eisenbahn hatte sich darin zur verbreitetsten und modernsten Beförderungseinrichtung profiliert. Diese Monopolstellung animierte unter anderem zu den explosionsartigen Erweiterungen des Schienennetzes, die allerdings zur Zeit des hier betrachteten Harzbahnbaues ihren Höhepunkt in Deutschland schon überschritten hatten. Mit der aufkommenden Konkurrenz, insbesondere auf der Straße, verschoben sich dann nach und nach beim Publikum die Entscheidungskriterien in der Wahl des Verkehrsmittels. Die Merkmale Zeit und Bequemlichkeit traten immer mehr in den Vordergrund und nur der Preis war und ist dabei von Fall zu Fall noch ein regulierendes Element.

Damals empfand man stärker als heute Zeit und Bequemlichkeit in der Hauptsache als Funktionen der zurückzulegenden Weglängen. Ein Ziel zu erreichen ohne umzusteigen war der erklärte Wunsch jedes Reisenden. Dazu bedurfte es aber langer, durchgehender Strecken mit möglichst wenigen, auf keinem Fall jedoch zeitraubenden Zwischenhalten während des Befahrens. Diese Philosophie findet am Beispiel der Harzbahn ihre Bestätigung in der Statistik, die durch Bild 7 grafisch vorgelegt wird.

Darin sind für den Zeitraum von 1890 bis 1909 die jährlich von der GHE beförderten Personen und Güter auf die entsprechenden Beförderungsgrößen des Jahres 1906 bezogen und als prozentuale Anteile dargestellt. Das Jahr 1906 wurde deshalb als Bezugsgröße gewählt, weil es das erste durchgängige Geschäftsjahr nach dem vollständigen Aufbau der GHE war und in dem sich keine gravierenden, den Bahnbetrieb störende politischen oder wirtschaftlichen Ereignisse nachweisen lassen. Die Grafik zeigt erwartungsgemäß für Personen- und Güterverkehr den sich an ein bestimmtes Niveau anlehnenden Anstieg bis kurz vor die Jahrhundertwende und den nochmaligen Qualitätssprung mit der Inbetriebnahme des verlängerten Streckennetzes im Juli 1905.

Die Bedeutung des Streckenabschnittes Güntersberge-Hasselfelde wird für den gleichen Zeitraum durch Bild 8 kenntlich gemacht und analysiert. Dazu zwei Vorbemerkungen: Bei der Ermittlung der jährlichen Kennziffern, die wiederum prozentuale Größen sind, wird nicht ein Bezugsjahr herangezogen, sondern es werden jeweils für das betreffende Jahr die Anteile an Beförderungsleistungen auf der Zweigstrecke an denen auf der gesamten Bahnstrecke gemessen. Diese Festlegung schließt die Möglichkeit der vergleichenden Interpretation der Grafiken in den Bildern 7 und 8 nicht aus. Weiterhin ist – und das gilt insbesondere für den Zeitraum nach 1905 – der Durchgangsverkehr nicht berücksichtigt. Es gehen also bei der Bewertung der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde keine Beförderungsleistungen an Personen oder Gütern ein, die nicht aus diesem Zweigbahnbereich abgehen oder dort ankommen. Um trotz dieser Einschränkungen exaktere Schlussfolgerungen ableiten zu können, wird innerhalb dieser Betrachtungsweise noch eine zusätzliche Differenzierung vorgenommen, die sich auf die Station Hasselfelde als gleichzeitigem Endbahnhof bezieht und die ebenfalls im Bild 8 eingeordnet ist.

Generell zeigen sich folgende Tendenzen, sowohl für die gesamte Zweigbahn als auch für Hasselfelde allein: Die Personenbeförderung steigt leicht aber kontinuierlich an, beim Güterverkehr ist demgegenüber der Trend etwa gegenläufig. Das Jahr 1905 bringt einen Qualitätssprung und die vorgenannte Tendenz im Kurvenverlauf setzt sich bis zum Jahre 1910 auf höherem Niveau fort. Auch ist erkennbar, daß der Drang der Hasselfelder in die Nordhäuser Region entweder nicht so groß ist, als nach dem weiter unten mitgeteilten Schriftverkehr zwischen den Städten Harzgerode und Hasselfelde zu vermuten war, oder daß die Hasselfelder zur Befriedigung dieses Bedürfnisses nicht auf die Bahn umgestiegen sind. Wahrscheinlich aber waren die Bindungen Hasselfeldes an Blankenburg stärker als an Nordhausen, so daß die Statistik auch gar nichts anderes anzeigen kann.

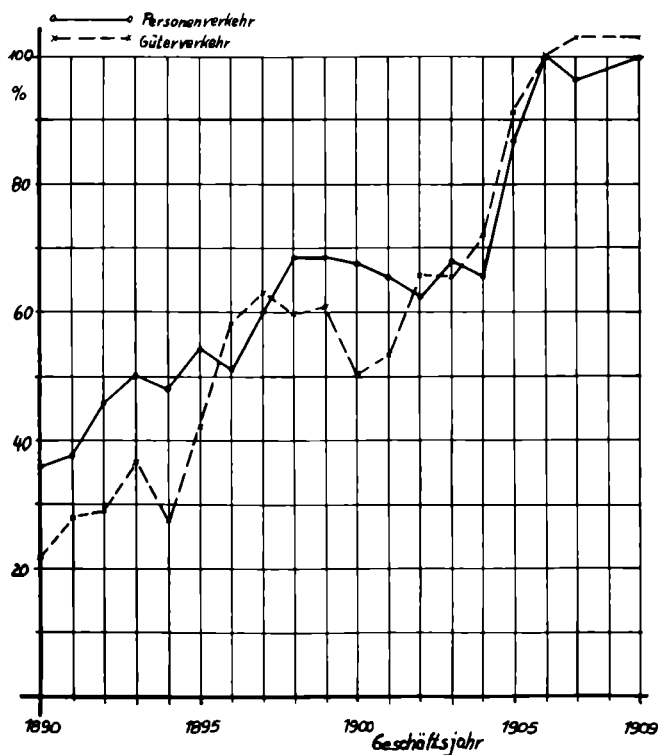


Bild 7

Abnormal und damit auffällig sind die gestörten Kurvenverläufe um das Jahr 1893. Es mußte etwas Ungewöhnliches passiert sein! Und da die Intensität dieser Störung in den Kurvenzügen für Gesamtzweigbahn und für Hasselfelde unverändert ist, läßt sich allein aus der Grafik heraus das ungewöhnliche Ereignis auf Hasselfelde lokalisieren. So war es auch in der Tat. Am 7. Juni 1893 wurde die Stadt von einem Großfeuer heimgesucht. Die Eisenbahn übernahm danach den Antransport der Baumaterialien, die zum Wiederaufbau des dabei großflächig zerstörten Ortes dringend gebraucht wurden. Als weitere Folge des Unglücks blieb noch Jahre danach ein beträchtlicher Teil der potentiellen Gäste und Besucher aus.

Abnormal und damit auffällig sind die gestörten Kurvenverläufe um das Jahr 1893. Es mußte etwas Ungewöhnliches passiert sein! Und da die Intensität dieser Störung in den Kurvenzügen für Gesamtzweigbahn und für Hasselfelde unverändert ist, läßt sich allein aus der Grafik heraus das ungewöhnliche Ereignis auf Hasselfelde lokalisieren. So war es auch in der Tat. Am 7. Juni 1893 wurde die Stadt von einem Großfeuer heimgesucht. Die Eisenbahn übernahm danach den Antransport der Baumaterialien, die zum Wiederaufbau des dabei großflächig zerstörten Ortes dringend gebraucht wurden. Als weitere Folge des Unglücks blieb noch Jahre danach ein beträchtlicher Teil der potentiellen Gäste und Besucher aus.

Episodenhaftes aus den Betriebsanfängen

Es gibt ein ungeschriebenes Gesetz, wonach sich gewachsene Verkehrsströme allein durch Schaffung neuer Verkehrsverbindungen nicht umlenken lassen, daß aber auf neuen Verkehrswegen die Frequentierungen ansteigen, wenn sie den althergebrachten Verkehrsströmen folgen. Eine Wiederlegung dieser These haben insbesondere im regionalen Be-

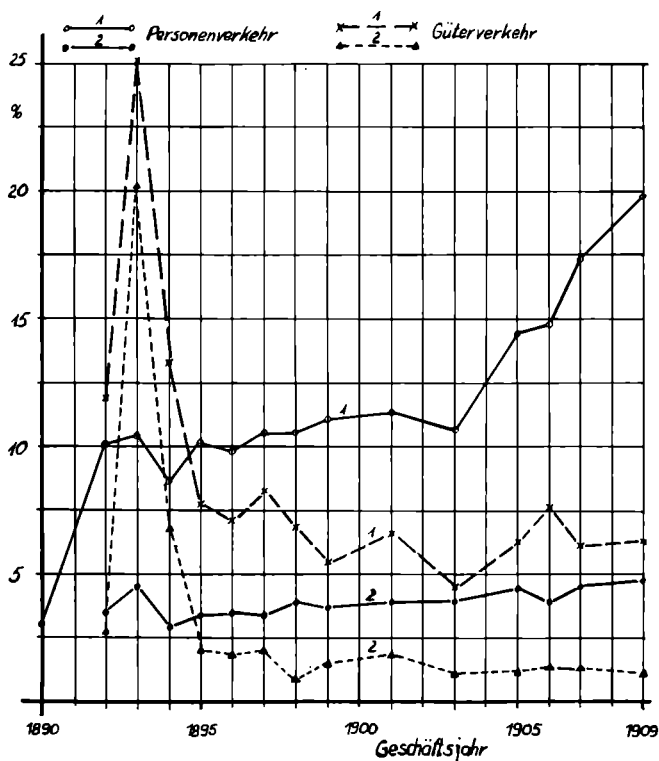


Bild 8

reich die Verschiedenartigkeit und die Vielfalt der Verkehrsmittel bis heute nicht bewirken können. Das bestätigt auch das folgende Beispiel, dargestellt an einem Briefwechsel zwischen den Städten Harzgerode und Hasselfelde. Die Korrespondenz, deren hintergründige Absicht nicht zu übersehen ist, wurde ein halbes Jahr nach der Streckeneröffnung Güntersberge-Hasselfelde geführt. Am 21. November 1892 schrieb der Magistrat von Harzgerode an sein Amtskollegium in Hasselfelde:

„Wohlhlöblicher Magistrat wolle geneigtest in Erwägung ziehen und erforderlichenfalls dem Gemeinderate zur Beratung vorlegen, was folgt: Durch die Fertig-

stellung der Eisenbahn Hasselfelde-Gernrode ist die Möglichkeit gegeben, die Stadt Quedlinburg in 3 1/2 Stunden zu erreichen. Die Verbindung mit Nordhausen ermöglicht es, die Stadt Nordhausen erst in mindestens 5 Stunden zu erreichen. Dieser Umstand und die viel bequemere Fahrt in der Eisenbahn nach Quedlinburg anstatt in der Post und im Omnibus mit zweimaligem Umsteigen und längerem Warten nach Nordhausen werden mehr und mehr bewirken, daß das Publikum in dortiger Gegend künftig statt in Nordhausen in Quedlinburg die nötigen Einkäufe macht.

Es wird somit die nach Nordhausen abgehende Post allmählich überflüssig werden. Da die Ankunft und Abfahrt derselben in bezüglich von Hasselfelde so gelegt ist, daß aus der Richtung von Nordhausen die Reisenden einen Anschluß in Hasselfelde nicht finden, so wird diese Post auch von dieser Richtung her wenig oder gar nicht benutzt werden.

Es dürfte deshalb zu erwägen sein, ob eine Veränderung der Fahrzeiten dieser Post angebracht erscheinen würde. In dieser Beziehung dürfte ein Anschluß der Post an den ersten dort eintreffenden und solcher zu dem zuletzt dort abgehenden Eisenbahnzuge sich am meisten wünschenswert erweisen. Es würde durch diese Einrichtung den Hasselfelder Bewohnern nicht allein nicht die Gelegenheit entzogen sein, Nordhausen zu besuchen, sondern es würde namentlich auch der Touristenverkehr aus der Richtung von Nordhausen über Hasselfelde nach dem Selketal sich mehr entwickeln und zu gleicher Zeit würden die

Einnahmen der Eisenbahn, deren Aktien zum Teil im Besitz der Stadt Hasselfelde sind, hierdurch angehoben werden“.

Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten und lautete folgendermaßen:

„Auf das gefällige Schreiben vom 21. v. Mts. erwidern wir ergebenst: Zu unserem Bedauern müssen wir uns gegen jede Verlegung der jetzigen Post nach Ilfeld erklären, da die jetzige Abfahrts- und Ankunftszeit durchaus den Wünschen der hiesigen Bevölkerung entspricht und wir erst vor Kurzem nach mehrfachen Bemühungen es durchgesetzt haben, daß diese Zeiten angenommen sind.

Wenn die Post von hier nach Ankunft des ersten Zuges, also vielleicht gegen 11 Uhr früh, fortführe und bereits um 5 1/2 Uhr Nachmittags wieder hier sein sollte, wäre es überhaupt den hiesigen Einwohnern unmöglich in Nordhausen irgendwie Geschäfte pp zu machen, wenn dieselbe aber um 6 Uhr Nachmittags hier fortfahren und um 10 1/2 Uhr früh am anderen Morgen wieder hier sein sollte, könnten die hiesigen Einwohner ebenfalls in Nordhausen nichts mehr unternehmen und müßten dann eventuell zwei Nächte unterwegs sein.

Sollte sich später der Schwerpunkt des Geschäfts von Nordhausen nach Quedlinburg verlegen, was vorläufig durchaus noch nicht der Fall ist, werden wir die Angelegenheit vielleicht nochmals zur Sprache bringen, müssen aber für den Augenblick von allen weiteren Schritten absehen und uns entschieden gegen jede Verlegung erklären.

Hasselfelde, den 6. Dezember 1892“.

Heute weiß man: Die durch die Bahn geschaffene, sicher bequeme aber nicht billige Verbindung zwischen Hasselfelde und Quedlinburg ist nie im Sinne der hier demonstrierten Harzgeroder Intentionen zustande gekommen und genutzt worden – und daran ist keinesfalls nur die fast vierzigjährige Unterbrechung der Bahnstrecke zwischen den beiden Städten nach dem 2. Weltkrieg Schuld.

Nicht immer ganz einfach war für die Eisenbahngesellschaft der Erwerb von Grund und Boden, auf dem die Eisenbahntrasse entlangführen sollte. Relativ reibungslos verlief das, wenn es sich um staatliches oder kommunales Bodeneigentum handelte. Hartnäckiger hingegen verhielten sich manche Privatbesitzer, so daß gelegentlich auch mit Konfiskation gedroht werden mußte. In der Regel kam es aber zu gütlichen Einigungen, zumal die Abgabe privaten Eigentums grundsätzlich durch rechtlich geordneten Flächentausch ausgeglichen oder durch Bargeldzahlung entschädigt wurde.

Ein Fall, der gleichzeitig das Beispiel einer vernünftigen Lösung solcher durch den Bahnbau entstandener Eigentumsfragen repräsentiert, wurde am 25. Oktober 1893 in Stiege verhandelt. Aus dem Protokoll dazu geht auch hervor, daß die vor dem Bahnhof Stiege unter dem Gleisbett hindurchfließende und ganz in der Nähe des heutigen Haltepunkts Birkenmoor entspringende Hassel bei der Anlage der Bahnstrecke in ihrem Lauf verändert wurde. Dadurch entstanden Eigentumsinseln, die aus der Sicht ihrer Besitzer nun jenseits des Hasselbaches lagen und damit von ihrem bisher zusammenhängenden Eigentum abgeschnitten waren. Wegen ihrer Kleinheit konnten die aber nur mit hohem Aufwand bewirtschaftet werden. Einen gangbaren Weg aus dieser Kalamität fand man durch zweckmäßige Verlegung benachbarter Grundstücksgrenzen, die weder Größe bzw. subjektiven Wert des persönlichen Eigentums beeinträchtigte, noch die Interessen der Eigentümer vernachlässigte (Bild 9).

Man erzählte und erdichtete aber auch schon lustige Geschichten über die Bahn und versäumte dabei nicht, die kleinen Schwächen der Eisenbahn gleich handfest mit zu bespötteln. Im Zusammenhang mit der entsprechend aufgebrauchten Begebenheit über

Vorfantall.
 Kitzge, den 25. October 1893.

Sei. tue Sei der Eisenkufen
 von Güntersberger nach Gasselsfalte
 mühte greiffen die Schmiedeknecht
 No. 908 und No. 909 einen Laufes.
 legung der Gasselsfalte vorwärts.

Nach dieser Vorlegung mühten
 von der letzten Schmiedeknecht mühte
 kleine Schmiedeknecht gebildet. Die
 nachfolgenden habe. Kapitän können
 führung fassen. Die einen der
 gemeinsamen Gasselsfalte mit der Eisenkufe.
 Gasselsfalte lange fassen von einem
 Ueberlauf der Schmiedeknecht fassen
 der gemeinsamen Kitzge Mühten zu.
 mühten nach, klein mit Schmiedeknecht
 der Mühten fassen mühten eine große
 fassigen Gasselsfalte - Kitzge zu Kitzge
 greiffen die letzten Schmiedeknecht
 zu Kitzge.

Es waren schließlich zur Gasselsfalte
 der Gung und nach der Gung zum
 Laufes die habe. Kapitän

of der Eisenkufen Mühten Lössenberg
 b. - Schmiedeknecht Ueberlauf Kitzge
 beide mit Kitzge im Vorlauf
 Mühten fassen.

Nach der Gung zum Laufes mühten die
 Gung und die Gung. Schmiedeknecht
 Nach der Eisenkufen Güntersberger.
 Gasselsfalte, mühte die habe. Kapitän
 mühten, daß die eine y. Lössenberg
 zu y. Kitzge mühten Kitzge
 y. Gung - Gasselsfalte Kitzge fassen
 Gung greiffen für alle die von Kitzge

zu y. Kitzge.

Der Kitzge mühten die
 nach fassigen Kitzge Kitzge.
 Kitzge mühten y. Gung der Gung
 von fassigen Kitzge zu Kitzge
 der Kitzge zu y. Kitzge
 abwärts. Der Kitzge mühten
 für mit fassigen Kitzge mühten.
 mühten der mühte die fassigen
 Kitzge Kitzge Mühten mühten
 Kitzge eine Kitzge zu Kitzge.

Der Kitzge mühten die Kitzge
 mühten für mit der mühten zu.
 gemeinsamen Gung mühten
 der Kitzge mühten die fassigen
 fassigen Kitzge fassigen Kitzge.
 Gung alle fassigen Kitzge
 für mühten zu.

9. 1.
 10. 2. Kitzge
 11. 3. Kitzge.
 12. 4. Kitzge.
 13. 5. Kitzge.

die Güntersberger Butterfrau sollte man wissen, daß es solche Harzer Bauersfrauen noch bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges gab. Ihre eigens hergestellte Ware schleppten sie bis an den Harzrand hinunter und verkauften sie in den dortigen Gemeinden. Noch findet man als Zeugen dieser Gewohnheit an alten Harzstraßen mancherorts die rampenartigen Steinwälle oder sogenannten Buttersteine. Hier setzten die Frauen auf ihrem Weg in die

Städte die meist bis oben gefüllten Tragekiepen ab und legten eine verdiente Verschnapppause ein. Das war auch das Los der Mutter Hoppen aus Güntersberge, die wöchentlich ihren Weg durch Bärenrode und dann den alten Quedlinburger Grenzweg hinunter nach Gernrode nahm. Unentwegt und regelmäßig marschierte sie auf dieser Strecke mit dem schweren Korb auf dem Rücken aus dem Harz hinaus, um dann nach dem Tagewerk von Gernrode aus mit der Harzbahn wieder zurückzufahren. Und da das Geld unter den Leuten knapp war, mußte sie oftmals gut zureden, bis sie endlich das letzte Stück Butter abgesetzt hatte. Nicht selten war es dann schon eine Viertelstunde über die Abfahrtszeit, wenn sie auf den Bahnsteig hastete. Dort hielt der Bahnhofsvorsteher, immer öfter und nervöser zur Uhr schauend, den Zug extra für die Mutter Hoppen zurück. Einmal nun passierte es, daß bereits mehr als 20 Minuten über die Zeit verstrichen waren und man selbst bei der Harzbahn keine weitere Verspätung hinnehmen konnte. Gerade als der Vorsteher das Abfahrtsignal geben wollte, schlenderte seelenruhig und unbekümmert die Mutter Hoppen heran und negierte sogar das zur Eile drängende Mahnen. „Heute könnt Ihr den Zug fahren lassen“, rief sie selbstzufrieden über den Bahnsteig hinweg, „ich habe es eilig und da gehe ich gleich zu Fuß.“ /5/

Leider hat sich aber auch Tragisches zugetragen. Im Kirchenbuch des Hasselfelder Pfarramtes findet man unter dem 5. Mai 1905 die Eintragung, wonach der in Silberhütte geborene und mit seinen Eltern in Hasselfelde wohnende, fünfjährige Gustav Pareiske an diesem Tage beerdigt worden sei. Das am 2. Mai nachmittags 4 Uhr gestorbene Kind – und so steht nun wörtlich – „ist beim Rangieren auf dem hiesigen Bahnhofs verunglückt. Hinsichtlich der Genehmigung zur Beerdigung siehe das vom hiesigen Herzoglichen Amtsgericht an das hiesige Pfarramt gerichtete Schreiben vom 3. Mai 1905“. Das Schreiben ist nicht eingesehen worden; es sind an dieser Stelle also keine Detailangaben zum Ablauf des Unglückes möglich und auch nicht gewollt.

Es gibt noch einen zweiten Unfall mit tödlichem Ausgang in der über hundertjährigen Geschichte der GHE bzw. Selketalbahn. Auch hier war ein Kind das Opfer, als es im Jahre 1981 in der Harzgeroder Wallstraße mit seinem Fahrrad auf einen Zug auffuhr und an den Folgen der dabei erlittenen Verletzungen am Unfallort verstarb.

Die Jahre von der Weltwirtschaftskrise bis zum 2. Weltkrieg – 1925 bis 1940

Störungen im wirtschaftlichen Gleichgewicht lösten Ende des Jahres 1929 in der ganzen Welt eine Wirtschaftskrise aus, die durch die vorangegangenen inflationären Zustände vor allem im mitteleuropäischen Raum begünstigt wurde. Diese Krise erreichte in Deutschland in den Jahren 1932/33 mit einer beispiellosen wirtschaftlichen und sozialen Misere ihren absoluten Höhepunkt. Das hatte natürlich Rückwirkungen auf das Geschäftsleben bei den deutschen Eisenbahnen, wovon verständlicherweise die ohnehin weniger gefragten Teilstrecken besonders hart betroffen waren. Dazu gehörte bei der harzischen GHE die Region um Hasselfelde, in der aus ähnlichen Gründen Mitte der zwanziger Jahre schon einmal der Betrieb auf der Verbindungsstrecke Stiege-Eisfelder Talmühle zeitweise eingestellt werden mußte. Diese wirtschaftlichen Zwänge gaben auch den Anstoß dazu, die Planungen zu einer Bahnstrecke Hasselfelde-Trautenstein-Berneckenstein erneut zu überdenken (siehe Kapitel Bahnprojekte). Letztlich scheiterte aber dieses Mal alles an den leeren Kassen.

Eine weitere Gefahr drohte in dieser Zeit von der immer stärker spürbaren Konkurrenz der Straße, die sich zunehmend für den Personenverkehr öffnete. Um nun einerseits das

Eindringen fremder Verkehrsunternehmen in das Konzessionsgebiet der GHE zu erschweren, legte sich die Eisenbahngesellschaft einen eigenen Kraftverkehr zu. Andererseits suchte man nach Lösungen, mit denen in den verkehrsschwachen Perioden auf den Einsatz der von den Betriebskosten her teuren Dampfzüge verzichtet werden konnte. Als zuverlässige Varianten dafür empfahlen sich neuerdings von Dieselmotoren angetriebene Triebwagen für Schmalspurbahnen. Das war im Jahre 1933 der Anlaß zum Kauf des heute noch vorhandenen und besonders für Sonderfahrten genutzten Triebwagens GHE T 1, mit dem die Betriebskosten je Fahrkilometer auf etwa 20 % von denen der Dampfzüge abgesenkt werden konnten.

1940 begannen zwischen GHE und NWE Verhandlungen über den Verkauf oder die Verpachtung des Streckenabschnittes Hasselfelde – Stiege – Eisfelder Talmühle an die NWE. Die Transaktion kam aber nicht zustande, weil die von der GHE aufgestellten finanziellen Forderungen durch die NWE nicht geleistet werden konnten.

Im Rahmen der hier gebotenen speziellen Abhandlung soll es ausreichen, den betrachteten Zeitraum zwischen 1925 und 1940 abschließend durch die Darstellung im Bild 10 zu charakterisieren. In der Grafik ist nach den gleichen Grundsätzen und Festlegungen verfahren wie im Bild 7, d. h. es wird die prozentuale Beförderungsleistung der GHE mit 1906 als Bezugsjahr gezeigt. Die wirtschaftlichen Folgen der Krisenjahre für die GHE werden durch die Kurvenzüge unverkennbar verdeutlicht.



Bild 10

Der zweite Aufbau auf der Strecke Güntersberge-Hasselfelde – die Jahre von 1970 bis 1990

Vorbemerkungen

Der Wiederaufbau des 1950 aufgelassenen Streckenabschnittes Straßberg-Stiege, zu dem ein beträchtlicher Teil der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde gehört, ist in /6/ chronologisch und sachkundig beschrieben. Hier sollen, in ebenfalls zeitlicher Folge, die Begleitumstände dieses Prozesses an Hand von Dokumenten, Veröffentlichungen und Zeitungsnutzen und nicht zuletzt von Augenzeugenberichten kurz und deshalb auch nur unvollständig zusammengetragen werden. Dazu sollte man wissen, daß über die Vorgän-

ge im Harz zwischen Straßberg und Stiege die Presse unterschiedlichsten Couleurs besonders Anfang der achtziger Jahre landesweit und regelmäßig informiert hat. Leider blieb es dabei nicht aus, daß spezifische Begriffe und Zuordnungen, historische Sachverhalte und zeitliche Abläufe in den Berichten und Kommentaren nicht immer exakt verwendet oder dargestellt wurden.

Noch einmal kurz resümiert: Nach dem zweiten Weltkrieg kam das Ende der GHE; ihre Anlagen und Betriebsmittel gingen als Reparationsgut in die damalige Sowjetunion. Bald danach wurde bis 1950 als Nachfolger der GHE die Selketalbahn von Gernrode bis Straßberg bzw. Harzgerode aufgebaut und in das Eigentum des Landes Sachsen-Anhalt übergeben. Die Betriebsführung übernahm die Deutsche Reichsbahn. Den 1946 nicht demontierten Streckenteil der GHE von Hasselfelde über Stiege nach Eisfelder Talmühle verwaltete und betrieb von dieser Zeit an die NWE.

In den sechziger Jahren begann sich auch in der damaligen DDR der Straßenverkehr durchzusetzen und zog eine vergleichsweise gemäßigte Welle von Streckenstilllegungen nach sich. Die Selketalbahn war in der internen Liste der davon betroffenen Bahnen mit enthalten. Obgleich die Instandhaltung dieser Strecke schon immer recht stiefmütterlich behandelt wurde, fuhr man von nun an erst richtig auf Verschleiß. Das blieb der Öffentlichkeit nicht verborgen, die ihrerseits um Auskünfte zur Zukunft der Selketalbahn drängte. Die Antworten kamen zumeist im damals üblichen partei-bürokratischen Jargon, sie bestätigten aber die beabsichtigte Einstellung des Bahnbetriebes (Bild 11).

Bedenken zu dieser Festlegung, die Hinweise auf die Devisen-Einträglichkeit der Dampfeisenbahn-Attraktion eingeschlossen, und die ersten drohenden Anzeichen heranrückender

Abgeordnete beantworten Leserfragen

Herr Heinz Henneberg aus Rieder schrieb uns zu dem im Volkswirtschaftsplan des Kreistages festgelegten Verkehrsträgerwechsel der Schmalspurbahn Gernrode-Harzgerode-Straßberg, ob nur der Güterverkehr gemeint sei, denn die Einstellung des Personenverkehrs sieht er als den Raub einer Touristenattraktion an.

Wir sprachen mit dem Ratsmitglied des Rates des Kreises Genossen Rüdiger Härtel, Leiter des Referates Verkehr, zu diesem Problem. Bereits vor-

genommene ökonomische Untersuchungen führten zum Ergebnis, daß die Wirtschaftlichkeit der Transportdurchführung unter den konkreten Bedingungen des Oberharzes ausschließlich bei dem Verkehrsträger Kraftverkehr liegt. Hinzu kommt, daß laut Beschlüssen des Ministerrates das Netz der Deutschen Reichsbahn weiter zu reduzieren ist, um die Konzentration der Kräfte und Mittel auf die Erhaltung und den Ausbau der Hauptschienenwege zu gewährleisten. Auch in unserem Kreis wird die Umstellung auf Diesellok 1974/75 voll durchgesetzt sein. Solche Nebenstrecken wie die Harzbahn sind sehr reparaturaufwendig, die Erhaltung der Gleise, des Oberbaues, des Wagenparks und der Loks kosten erhebliche Mittel. Aus dieser Sicht wird eine Arbeitsgruppe Straße/Schiene die effektivste Lösung zur Sicherung der Transportaufgaben im Oberharz untersuchen. In der ersten Etappe wird der Personenverkehr und in der zweiten Etappe auch der Güterverkehr von KOM und LKW des VEB Kraftverkehr Ballenstedt übernommen werden.

Ölkrise in den frühen siebziger Jahren bewirkten doch noch eine Korrektur der getroffenen Beschlüsse. Zusammen mit einigen anderen schmalspurigen Eisenbahnen wollte man nun die Selketalbahn doch erhalten und sie im weitesten Sinne als ein betriebsfähiges technisches Denkmal sehen (Bild 12).

Auf schmalen Spuren durch Berg und Tal

Beliebte Kleinbahnen bleiben in der DDR erhalten

235 km Schmalspurstrecke bleiben in der DDR in Betrieb und werden vor allem als Touristenattraktion erhalten. So entschied kürzlich das Ministerium für Verkehrsweisen.

Zu ihnen gehört die älteste dieser Bahnen in der DDR, die 1883 eröffnete, rund 26 km lange Strecke von Freital nach Kipsdorf, einem Erholungsort am Fuße des Osterzgebirges. Sie führt u. a. durch den romantischen Rabenauer Grund entlang der Weißeritz. Sie entlastet den am stärksten frequentierten Straßenabschnitt unserer Republik, die Transitstraße Dresden-Prag. Diesen Verkehrsweg benutzen in Spitzenzeiten täglich 10 000 PKW, Busse und Fernlastzüge allein im grenzüberschreitenden Verkehr. Hinzu kommt eine ebenso starke Belastung durch den Regionalverkehr, weil die wichtigsten Betriebe und Orte des Kreises Dippoldiswalde fast ausschließlich über die Transitstrecke erreichbar sind und auch der Urlauber- und Naherholungsverkehr zwischen Dresden und dem Osterzgebirgskamm immer stärker wird. Der Bimmelbahn-Veteran ist hier eine große Hilfe.



Immerhin bringt er im Jahr weit mehr als 500 000 Fahrgäste an Ort und Stelle und befördert darüber hinaus Güter.

Jede der alten Bahnen hat ihren besonderen Reiz. Die 15 Züge, die täglich von Radebeul nach Radeberg verkehren, rollen z. B. über einen schmalen Damm mitten durch einen der großen Moritzburger Teiche. Daß dabei für 17 km eine Stunde Fahrzeit nötig ist, stört bei der reizvollen Landschaft niemanden. Wenn im Zittauer Gebirge Nebel, Glatteis oder Neuschnee den Straßenverkehr blockieren, rollt die Kleinbahn auf der Strecke von Zittau über Oybin nach Jonsdorf meist noch auf die Minute genau und bringt die Wintersportler ans Ziel. Auch im Sommer benutzen immer mehr Touristen das geruhige Bähnle.

Der „Molly“, wie ihn der Volksmund getauft hat, rattert seit nunmehr 90 Jahren von Bad Döberan bis ins Seebad Kühlungsborn. Reisende behaupten von ihm, daß er außerhalb der Ortschaften und bei „Rückenwind“ sogar ein 40-km-Tempo, also Kleinbahn-Weltrekord erreichen kann. So schnell ist der „Rasende Roland“, der durch die Hügellandschaft der Insel Rügen schnauft, nicht. Dafür macht er durch einen einmaligen Kundendienst von sich reden! Er hält

nicht nur in Sellin, Baabe oder Göhren, sondern auf Wunsch der Reisenden auch schnell einmal zwischendurch... Weitere bekannte Kleinbahnen unserer Republik fahren auf den Strecken Cranzahl-Oberwiesenthal und Gernrode-Harzgerode.

Die Streckenlängen der Kleinbahnen liegen zwischen 15 und 26 km – eine Ausnahme bildet lediglich die Harzquerbahn. Mit rund 90 km ist sie seit 77 Jahren unangefochtener Spitzenreiter unter allen Schmalspurbahnen. Das

Pensum, das sie zu meistern hat, läßt sich nicht mehr mit dem „Schnauferl“, einem 1898 entwickelten

Dampflok-Typ, bewältigen. Nur noch im Sommer, zweimal wöchentlich, rollt ein Oldtimerzug quer durch den Harz. Ansonsten verkehren

Personenzüge, von leistungsstarken 700-PS-Loks gezogen, auf dieser für Fahrgäste und Güter sehr wichtigen Strecke. Daß den Einwohnern des Harzes ihre Querbahn sehr ans Herz gewachsen ist, beweisen viele Leistungen im „Mach mit!“-Wettbewerb, zum Beispiel gepflegte Blumenrabatten und geschnitzte Hinweischilder. Außerdem gibt es – ein konkurrierender Kundendienst – beleuchtete Wildfütterungsplätze an der Strecke, damit die Reisenden Reh- und Hirschrudel gut beobachten können.

Horst Richter
Zeichnungen: A. R. d. t.

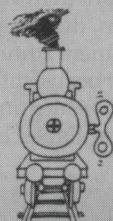


Bild 12

In diese Entscheidung war auch der Wiederaufbau des fehlenden Verbindungsstückes zwischen Straßberg und Stiege mit einbezogen. Das sollte aber nur parallel zur Errichtung eines Braunkohle-Heizwerkes in Silberhütte erfolgen, mit dem man die Wärmeversorgung des Raumes Alexisbad/Silberhütte vorzunehmen gedachte. In einem Schreiben vom 29. November 1978 unterrichtete der Vorsitzende der Kreislankommission beim Rat des Kreises Quedlinburg die Industriebetriebe im Raum Harzgerode folgendermaßen zur Bahnfrage:

„Zum derzeitigen Stand der Arbeiten an der Schmalspurbahn Gernrode-Straßberg mit der Weiterführung nach Stiege gebe ich Ihnen hiermit nachstehende Information aus den Beratungen mit der Reichsbahndirektion Magdeburg.

Die ehemalige Selketalbahn Gernrode-Straßberg war Anfang 1970 zur Schließung für den Gesamtverkehr vorgesehen. Auf Grund des Einspruches der örtlichen Räte wurde beim Ministerium für Verkehrswesen die Beibehaltung der Schmalspurbahn beantragt. Im Jahre 1972 stimmte der Minister für Verkehrswesen diesem Antrag zu und bestätigte als Vorzugsvariante den Wiederaufbau des abgebauten Streckenabschnittes Straßberg-Stiege. Mit der Ringschließung (Selketalbahn-Harzquerbahn) besteht die Voraussetzung, den Güterverkehr im Rollbockverkehr durchzuführen. Mit der Einführung des Rollbockverkehrs ergeben sich wesentliche Verbesserungen für die verladende Wirtschaft (Wegfall der Umladearbeiten in Gernrode).

Die Durchführung der Ringschließung muß um so dringlicher vorangetrieben werden, da sich der derzeitige Zustand des Schmalspurwagenparkes sowie der auf dem Streckenabschnitt Gernrode-Straßberg eingesetzten 5 Mallet-Lokomotiven ständig verschlechtert.

In der Beratung am 2. 8. und 25. 8. 1978 wurde der Reichsbahndirektion Magdeburg der Auftrag erteilt, nochmals den Bauaufwand zu prüfen und vor allem nach Möglichkeiten zu suchen, den Aufwand für die Nachfolgeinvestitionen zu reduzieren.“

Unter anderen Vorzeichen wären die beiden spektakulärsten Unfälle der Nachkriegszeit auf der Selketalbahn nie passiert oder aber hätten zum unmittelbaren Aus der Bahn geführt. Gemeint sind der Absturz von drei Personenwagen in der Nähe des Selkewasserfalles zwischen Alexisbad und Mägdesprung am 3. Oktober 1974, mit der anschließenden, fast einjährigen Betriebsunterbrechnung und die verheerende Entgleisung der Lokomotive 99 5901 (ex NWE 11) mit mehreren, beladenen Güterwagen unterhalb von Harzgerode am 10. März 1977. Und auch nur der neuen Orientierung war es zu verdanken, daß die dabei arg zerschundene Lokomotive wieder aufgebaut wurde.

Bau und Betriebseröffnung der Bahnlinie Straßberg-Stiege

Die entscheidenden Arbeiten vor Ort begannen um 1980. Die alte Trasse, die zuvor vom Baumbewuchs freigeschlagen worden war, präparierte man nun für die Gleisverlegung. Dabei waren die Anforderungen des vorgesehenen Rollwagenverkehrs und der damit verbundenen höheren Belastungen zu berücksichtigen. In den Bildern 13 bis 17 werden einige markante Stellen und Phasen vor Beginn und während dieser Vorarbeiten gezeigt. Bild 18 informiert über die Reaktion der Presse zur Bauaufnahme an der Harzbahn; Tafel 2 enthält den „Steckbrief“ der Strecke.

Tafel 2: Daten zur Strecke der Zweigbahn Güntersberge–Hasselfelde

Bahnstation / Haltepunkt	Bahnkilometer (Gernrode 0)	Höhe über NN in Meter	Steigung ↑ Gefälle ↓	Bemerkung
Güntersberge	27,1	420	1: 100 ↑	
Friedrichshöhe	30,5	454	1: 70 ↑	
Albrechtshaus	31,4	467	1: 35 ↑	
Wasserscheide Selke/Hassel	33,1	510	1: 125 ↓	Kein Haltepunkt
Stiege	35,7	487	1: 40 ↑	Steigung bis etwa 1 km hinter Stiege
Hasselfelde	40,5	454	1: 65 ↓	



Bild 13



Bild 14



Harzgerode, 400 m über NN das Zentrum der Harzgeroder Hochebene, die tausendjährige Stadt im Harz

- mit ländlich-idyllischen Merkmalen,
- mit historischen Bauten und Zeugnissen,
- mit technisch-geschichtlichen Relikten aus Bergbau, Gießerei und Maschinenbau,
- mit seinen bekannten Ortsteilen im Selketal

Mägdesprung (300 m),

Alexisbad (325 m),

Silberhütte (340 m)

empfiehlt sich als ganzjähriges, interessantes Urlaubs- und Touristikgebiet, in einer reizvollen, abwechslungsreichen und klimatisch gefälligen Umgebung.

Harzgerode und alle seine Ortsteile sind Stationen der Harzer Schmalspurbahnen.

Auskünfte: Stadtinformation, Markt 7, O - 4306 Harzgerode, Tel. (02 94) 23 01



Markttag in Harzgerode – neben einem schönen Rathaus und zu Füßen der ehrwürdigen St.-Marien-Kirche.



Bild I



Bild II

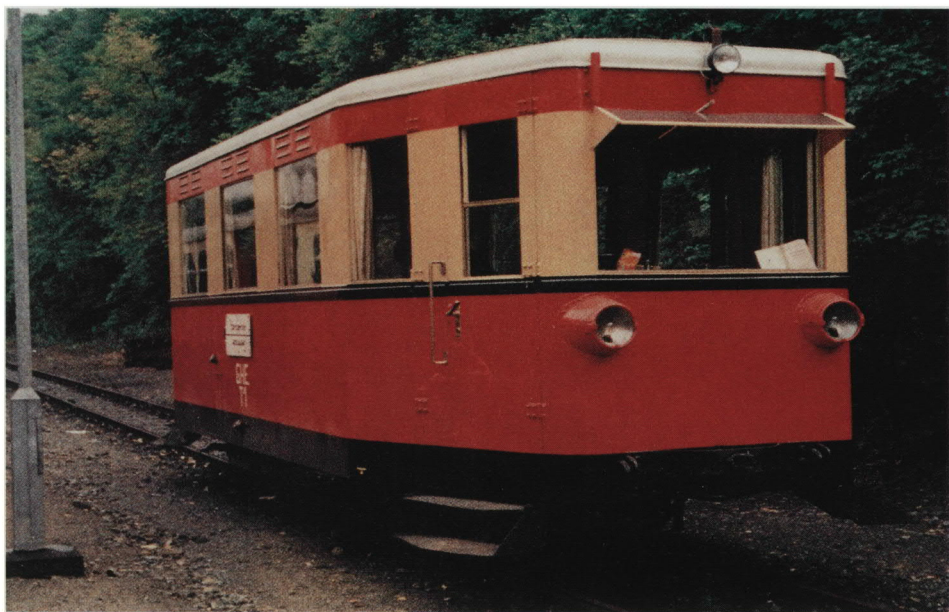


Bild III



Bild IV



Bild V



Bild VI



Bild VII



Bild VIII



Bild IX



Bild X

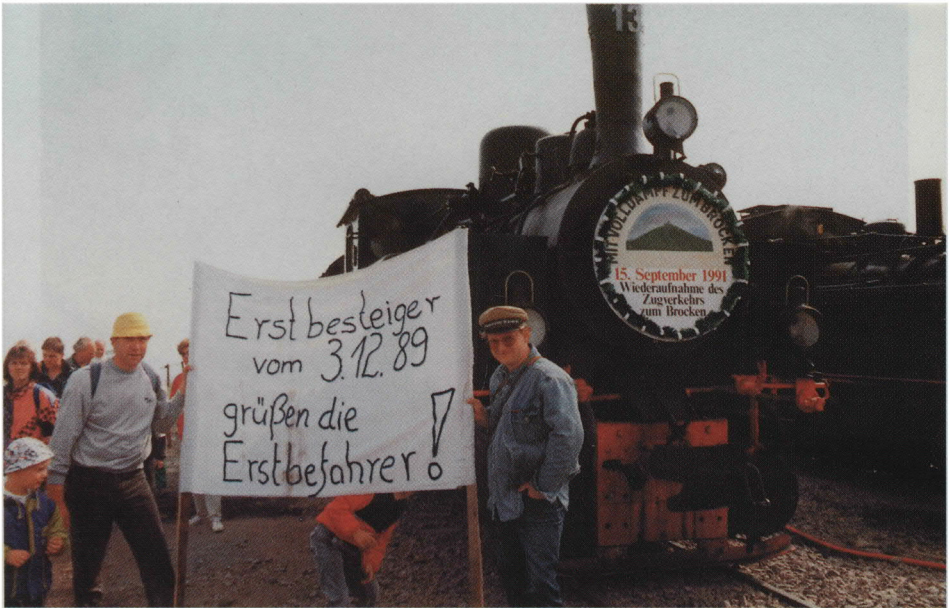
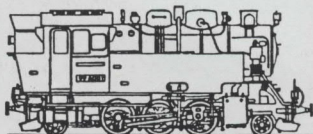


Bild XI

Selketalbahn

Älteste Schmalspurbahn im Harz, seit 1887



BR. 99 6001 Baujahr 1939 Spurweite 1000 mm

Freundeskreis Selketalbahn e.V.
Alexisbad

Freundeskreis Selketalbahn e.V.

(Sitz Alexisbad)

vereinigt und betreut

alle Freunde, Förderer und
aktiven Mitarbeiter, die am
Erhalt, an der Erhöhung
der Attraktivität und an

der Historie der Selketalbahn (ehemalige Gernroder – Harzgeroder Eisenbahn) innerhalb der Harzer Schmalspurbahnen GmbH interessiert sind.



Faszinierende Harmonie zwischen Technik und Natur: Harzer Schmalspurbahn im Selketal

Wer mehr über uns wissen möchte, wende sich an:

Jörn Mingram, Kahlenbergstr. 28, O - 4301 Rieder/Harz.

Wer unsere Arbeit finanziell unterstützen möchte, kann das über unser
Konto-Nr. 35440208 bei der Sparkasse Harzgerode, BLZ 800 535 02,
Freundeskreis Selketalbahn e.V., Referenz-Nr. 02000 15802 tun.

Stadt
Hasselfelde



LUFTKURORT

Entdecken Sie den Ostharz
mit den bekannten und neuen Ausflugzielen wie:
**Brocken, Kyffhäuser, Rübeländer Tropfsteinhöhlen,
Wernigerode, Thale.**

Urlaub bei netten Harzern in der Kleinstadt

Hasselfelde

mitten im Harz

- ➔ mit seinem idyllischen Waldseebad mit angrenzendem Ruderteich
- ➔ dem Talsperrengebiet mit herrlichen Wander- und Angelmöglichkeiten (120 km ausgeschilderte Wanderwege)
- ➔ im Winter gespurten Loipen
- ➔ gemütliche urige Gaststätten und Cafés laden zur Rast ein
- ➔ Urlaubsunterkünfte in Ferienheimen, Pensionen und Privatunterkünften sowie Ferienwohnungen

vermittelt Ihnen gern

Ihre Kurverwaltung

Lindenstraße 3 a • O - 3723 Hasselfelde • Tel. 09 27 99 / 3 69



Medaillon und Schrifttafel am Blumenau-Gedenkstein vor dem Hasselfelder Bahnhof



Bild 15



Bild 16

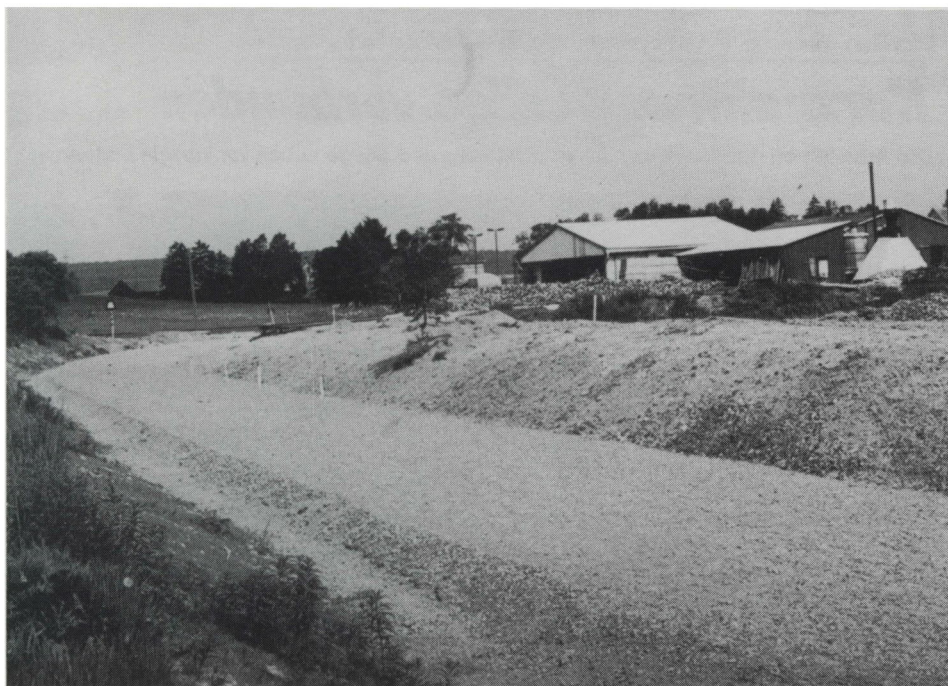


Bild 17

1983 waren die Aufschichtungen des Unterbaues soweit verdichtet, daß man mit dem Auflegen der Gleise beginnen konnte. Dazu war eine besonders auf die schmale Spur zugeschnittene Technologie entwickelt worden, die das schrittweise Ansetzen fertig vorbereiteter Joche erlaubte. Im späten Frühjahr fing man von Stiege aus an, nach dieser Technologie zu arbeiten und sie bald versiert zu nutzen (Bilder 19 und 20).

Es folgte dann ein langer, trockener und quälend heißer Sommer, der einerseits für gleichbleibend gute Montagebedingungen sorgte, andererseits aber manche Strapaze heraufbeschwor und nicht zuletzt der umliegenden Natur arg zusetzte. Am 29. Oktober 1983, zur Mittagszeit, war der Gleisschluß nahe der neu geschaffenen Selkebrücke bei Straßberg vollzogen; bis zu dieser Stelle hatte man von Straßberg ausgehend das Gleis in der konventionellen Bauweise angelegt. Über dieses Ereignis, das der Wiedervereinigung der Streckennetze von Selketalbahn und Harzquerbahn gleichbedeutend war, hat die Tagespresse ebenfalls berichtet (Bild 22).

Es gab aber auch einige Sorgen, bevor die auf den 30. November 1983 festgelegte offizielle Eröffnungsfahrt von Stiege nach Güntersberge stattfinden konnte. Am harmlosesten war dabei das Erlebnis mit der Lokomotive 99 6102 (ex NWE 7), die im Vorspann einen planmäßigen GmP bis Straßberg mitgezogen hatte und nun allein und damit von Gernrode aus als erste Dampflokomotive die Gesamtstrecke bis nach Stiege befahren sollte. So dampfte die Maschine munter davon, nach dem das an der Ausfahrt von Straßberg noch gesperrte Neubaugleis kurzzeitig freigegeben war. Unterwegs – und das wußte man – stand auf freier Strecke ein Bauzugwagen, der nach Stiege hinaufgeschoben werden sollte.

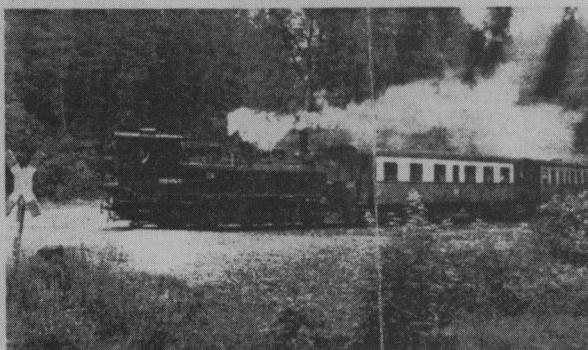
Harzbahnen werden verbunden

Die Arbeiten an der Strecke zwischen Straßberg und Stiege haben vor kurzem begonnen

Die Harzquerbahn Wernigerode-Nordhausen, einschließlich Hasselfelde und Schierke, sowie die Selketalbahn auf der Strecke Gernrode-Harzgerode-Straßberg erschließen ein weites Gebiet des Harzes. Vor allem Urlauber schätzen die durch eine romantische Landschaft führenden Trassen.

Zwischen den beiden Harzbahnen wird eine Verbindung geschaffen. Mit den Arbeiten wurde begonnen. Die zwölf Kilometer lange Strecke erhält drei Haltepunkte für den Reiseverkehr in Güntersberge, Friedrichshöhe und Albrechtshaus. Auch der Gütertransport aus dem Oberharz kann damit zu einem Teil von der Straße auf die Schiene übernommen werden. Spezialwagen, die große normalspurige Wagons sozusagen im Huckepack über die schmale Spur von 1000 Millimeter rollen, erleichtern den Übergang zum normalspurigen Liniennetz der Deutschen Reichsbahn.

Auf den Harzbahnen verkehren interessante Oldtimer-Dampflokomotiven. Darunter solche der Baureihe 99.59; es sind die letzten in der DDR planmäßig



Personenzug der Harzquerbahn mit Mallet-Dampflokomotive bei Stiege

Foto: ND/Bonitz

eingesetzten Mallet-Lokomotiven. Sie haben im vorderen Drehgestell ein Niederdruck-, im hinteren festen ein Hochdrucktriebwerk. Damit besitzen sie gute Kurvenläufigkeit und relativ große Zugkraft. Die Lok 99 5901, Baujahr 1897, ist dabei die älteste noch im Dienst befindliche Dampflokomotive der Reichsbahn. Sie ist sozusagen bereits eine Museumslokomotive. Eine

weitere Besonderheit ist die Dampflok 99 6001, die nur in diesem einen Exemplar gebaut wurde.

In unserem Land werden gegenwärtig noch neun Schmalspurbahnen auf einer Strecke von rund 200 Kilometern betrieben. Sie bleiben auch für die weitere Zukunft erhalten.

Karl-Heinz Körner

Bild 18

Man wußte aber nicht, daß noch zuvor ein abgebremster und verschlossener SKL mit Hänger die Durchfahrt blockierte. Rechtzeitig genug erkannten die Männer auf der Lokomotive die „Informationslücke“, die ihnen hier zur Sperre wurde. Die Maschine rollte nach Straßberg zurück und mußte einige Stunden warten, bis das zuständige und schlüsseltgewaltige Personal das unerwünschte Hindernis in den Straßberger Bahnhof überführt hatte.

In einem anderen, gottlob noch glimpflich ausgegangenen Fall war ebenfalls ein SKL verwickelt. Der hatte sich in der Nähe des Albrechtshauses selbständig gemacht und bewegte sich in Richtung Friedrichshöhe. Dort bearbeitete gerade die meterspurige Stopfmaschine das neue Gleisbett. Und dann war das nicht mehr aufzuhaltende passiert! Der Stopfmaschinenführer wurde verletzt, die Stopfmaschine selbst fiel für einige Zeit aus. Offensichtlicher dagegen präsentierte sich eine Woche vor der Streckeneröffnung der „Abgang“ eines Selbstentladers vom Rollwagen. Das wiederum geschah während des Beladens des Schotterzuges mit einem neben dem Gleis stehenden Baggergerät. Der Kasten des regelspurigen Wagens war schon fast bis oben hin voll, als die nächste Greiferfüllung heranschwenkte. Sie entlud sich ausmittig über der breiten Öffnung, der Wagen



Bild 19

neigte sich zur Seite und kippte über den Rollwagen ab. Schlimmeres hatte der Sturz glücklicherweise nicht angerichtet. Die Akteure waren ratlos und konnten das nicht begreifen; hatten sie doch schon vorher zig Wagen auf der Regelspur beladen, ohne daß es dabei zu Unfällen gekommen ist. Hier hilft zum Verständnis nur die Physik und die besagt, daß bei sonst unveränderten Bedingungen die Stabilität eines solchen Systems um so geringer ist, je höher und ausmittiger der Massenmittelpunkt liegt und je kleiner die Spurbreite ist. Der umgestürzte Selbstentlader verharrte als Beweisstück dieser physikalischen Gesetzmäßigkeiten noch einige Wochen in seiner selbstgesuchten stabilen Lage (Bild 23), bis er letztlich dem Schneidbrenner geopfert wurde.

Dann rückte der 30. November heran (Bild 24).

Am Vortage, bei trübem und naßkaltem Wetter, fuhr die noch einmal überprüfte und aufpolierte Lokomotive 99 5903 (ex NWE 13) von Wernigerode zur Einsatzstelle in Gernrode. Dort blieb sie bis zum nächsten Morgen vor dem Lokschuppen stehen. Im Vorspann ging es mit dem Frühzug bis nach Straßberg und dann allein weiter bis nach Stiege, wo sie die Wagen des Wernigeroder Traditionszuges bereits erwarteten. Mit dieser Formation sollte die 99 5903 um 10 Uhr den offiziellen Eröffnungszug von Stiege nach Güntersberge ziehen. Die vorausgegangene Nacht hatte dem Harz etwas Schnee gebracht und auch zur frühen Morgenstunde kündigte zunehmender Schneefall einen winterlichen Werktag an. Die kaum zu überblickende Menge von Enthusiasten, Fans, Eisenbahnfreunden und Schaulustigen ließ sich vom unwirtlichen Wetter nicht erschüttern. Zusammen mit den



Bild 20

Straßensperrung!

Wegen Gleisbau- und Tiefbauarbeiten wird die Landstraße zwischen

Friedrichshöhe und der F 242

am Freitag, dem 2. September 1983, von 11.10 – 13.10 Uhr für den gesamten Verkehr gesperrt.

Die Umleitung erfolgt über Straßberg – Silberhütte – Stpotenfelde – Güntersberge.

Fahrplanänderung

Auf Grund der vorgenannten Straßensperrung am Freitag, dem 2. 9. 1983 entfallen folgende Fahrten der Linie K-31:

Fahrt 110 12.20 Uhr Stolberg – Friedrichsbrunn

Fahrt 107 13.15 Uhr Friedrichsbrunn – Stolberg

VEB Kraftverkehr Ballenstedt hat mitgewirkt.

Deutsche Reichsbahn

Gleisbaubetrieb Magdeburg

Produktionsbereich Magdeburg

uniformierten und zivilen dienstlich hierher Verpflichteten bewegte sie sich regellos und unaufhörlich auf dem freigegebenen Bahngelände hin und her und hatte sich, so weit es zu sehen war, bis dicht neben den Gleisen auf der freien Strecke postiert. Durch den Flokkenwirbel hindurch drangen die Geräusche solcher riesigen Menschenansammlung, die geduldig ausharrte und voller Erwartung und voller individueller Neugier war. Und hinein in dieses Warten sprach ganz nahe die Stimme eines Betrachters nachdenkliche Worte, die

Bild 21

etwa folgendes ausdrücken wollten: Man hat hier eine Arbeit abgeschlossen, die zumindest in Mitteleuropa einmalig ist. Während allerorten die Gleise abgebaut werden, macht man hier und ausgerechnet auch noch an einer nicht regelspurigen Bahn das Gegenteil. Es wäre doch nun die Krönung dieses Werkes, wenn die beachtlichen Vorteile des Schienenbetriebes gegenüber anderen Verkehrsmitteln richtig und reichlich genutzt würden. Dazu sollten Technik und Ethik endlich zusammenwirken, um am Beispiel dieses relativ bescheidenen, im Prinzip aber wichtigen Bausteines zu demonstrieren, welche Wege auf der Suche nach dem lebensnotwendigen, immer mehr geforderten Kompromiß zwischen unserer Lebensweise und der Ökologie gangbar sind.

Und dann sagte er, vielleicht sogar von leichtem Pessimismus getrieben, fast wörtlich: „Die Einsicht dazu ist leider keine Gabe des menschlichen Instinkts, sie wird allgemein auch keine Kreation der Vernunft sein. Diese Einsicht muß verordnet werden – hoffentlich gibt es dann noch diese Gleise.“

Das über die Schienen gespannte Band wurde zerschnitten; der Zug mit den geladenen Gästen in den historischen Wagen setzte sich in Bewegung. Die Menschenmenge jubelte, Kameras surrten und klickten, unzählige Lichtblitze zuckten. Gleich hinter dem Bahnhof,

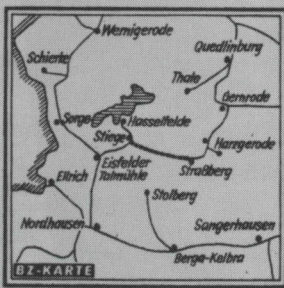
Neues Gleis entlang der Selke

Schmalspurbahnen im Harz sind wieder verbunden

Jetzt ist der Baulärm verstummt zwischen Straßberg und Stiege im malerischen Selketal im Harz. Seit wenigen Tagen gibt es wieder eine Verbindung zwischen den beiden Schmalspurbahnen des Gebirges, der fast 85 Jahre alten Harzquerbahn, die Wernigerode mit Nordhausen und Hasselfelde verbindet, und ihrer kleineren, noch älteren Schwester, der Selktalbahn zwischen Gernrode und Straßberg mit einer Zweigstrecke nach Harzgerode.

Vorrangig wirtschaftliche Gründe waren für den Wiederaufbau dieser Strecke maßgebend; die ersten Kilometer Schmalspurbahn, die in der DDR neu entstanden sind, nachdem in den 60er und 70er Jahren die meisten Strecken stillgelegt wurden. Die Selktalbahn ist die letzte, auf der noch Schmalspurgüterwagen im Einsatz sind. Enge Gleisbögen und Felsdurchbrüche lassen den Rollwagenverkehr, bei dem die Normalspurwaggons „huckepack“ auf flachen Schmalspurwagen befördert werden, nicht zu. Das brachte bisher große Nachteile mit sich, denn neben dem geringen Fassungsvermögen der kleinen Schmalspurwagen mußten alle Güter in Gernrode zeitraubend umgeladen werden, und das erforderte natürlich auch den Einsatz von Arbeitskräften.

Jetzt können die Güterwagen von Nordhausen aus direkt unter Umgehung der engen Gleisbögen zwischen Alexisbad und Gernrode zu ihren Abnehmern bis nach



Harzgerode gelangen. Und der Güterverkehr auf der kleinen Spur ist beträchtlich. Neben holzverarbeitenden Betrieben zählen vor allem die Flußspatgruben bei Straßberg zu den Kunden. Der erste Zug wird Kohle für das neue Heizkraftwerk des VEB Pyrotechnik nach Silberhütte bringen, das künftig per Bahn versorgt werden kann. 30 000 Tonnen Kohle werden jährlich auf diesem Weg von Nordhausen nach Silberhütte gelangen.

Dieser Betrieb hatte die Selktalbahn vor über 50 Jahren schon einmal weit über die Grenzen des Harzes hinaus bekannt gemacht. 1928 war im Werk ein Schienenraketenwagen gebaut worden, der – nach den Vorstellungen seiner Erfinder – einmal den Eisenbahnverkehr revolutionieren sollte. In der Nähe von Stiege wurde das Ungetüm dann getestet. Dort erreichte es die seinerzeit unglaubliche Geschwindigkeit von 210 Kilometern pro Stunde.

Heute ist der Rausch der Geschwindigkeit im Selketal nicht mehr Trumpf. Mit beschaulichen 30 Sachen schnaufen die alten Dampfloks durch die herrliche Landschaft. Wagen und Lokomotiven der Selktalbahn haben auch durchweg schon ein reifes Alter erreicht, die älteste Lok dampft seit 86 Jahren durch den Harz. Aber vielleicht gerade wegen dieses gemächlichen Tempos ist sie so beliebt bei Tausenden Touristen und Kurpatienten, die hier Erholung und Entspannung finden. Der erste Personenzug fährt allerdings erst zum Fahrplanwechsel am 3. Juni 1984 über die neue Strecke. Bis dahin wird in Friedrichshöhe noch ein neues Bahnhofgebäude gebaut.

Rainer Stephan

in einer seichten Kurve, ging es hinein in die lange, aber mühelos zu nehmende Steigung – und selbst die nassen Schienen bereiteten dem Dampfproß keine ernsthaften Probleme. Die Schneeflocken waren noch größer und scheinbar weißer geworden, als Friedrichshöhe erreicht war, dessen Einwohner über ein großes Transparent den Eisenbahnern und Bauarbeitern für den Wiederanschluß ihres Ortes an die Bahnlinie dankten. Zum nächsten Höhepunkt wurde der Empfang in Güntersberge, wo sich im dichtem Gedränge die Musikkapellen lautstark hervortaten. Und überall – von Stiege bis Güntersberge – sah man grüßende und fotografierende Menschen an der Strecke.

Der Beginn des planmäßigen Reisezugverkehrs

Die Aufnahme von Reisezügen in den Regelverkehr war für den nächsten Fahrplanwechsel am 3. Juni 1984 festgelegt worden. In der Zwischenzeit brachte man mit der vorhandenen Technik die Neubaustrecke endgültig in Ordnung, baute die Wendeschleife in Stiege auf und ging an die zügige Rekonstruktion der beiden großen Überführungen zwischen Stiege und Eisfelder Talmühle heran. Die Güterzüge schleppten derweilen riesige Mengen an Braunkohle von Nordhausen nach Silberhütte. Zu Füßen des hohen, nun tonnenweise Staub und Gas hinausschleudernden Schornsteins legten sie neben dem neuen Heizhaus ein stattliches Vorratslager an; damit sollte in den Monaten April und Mai 1984 die Zeit überbrückt werden, in der wegen der Brückenbauarbeiten keine Züge fahren durften. Was am Ende des Streckenneubaues viele vermuteten, schien sich zu bestätigen: Die pestilenzialische Dreckschleuder im Selketal war und blieb der ökonomischen – und auch ökologischen – Attraktion „Eisenbahn“ übergeordnet.



Bild 23

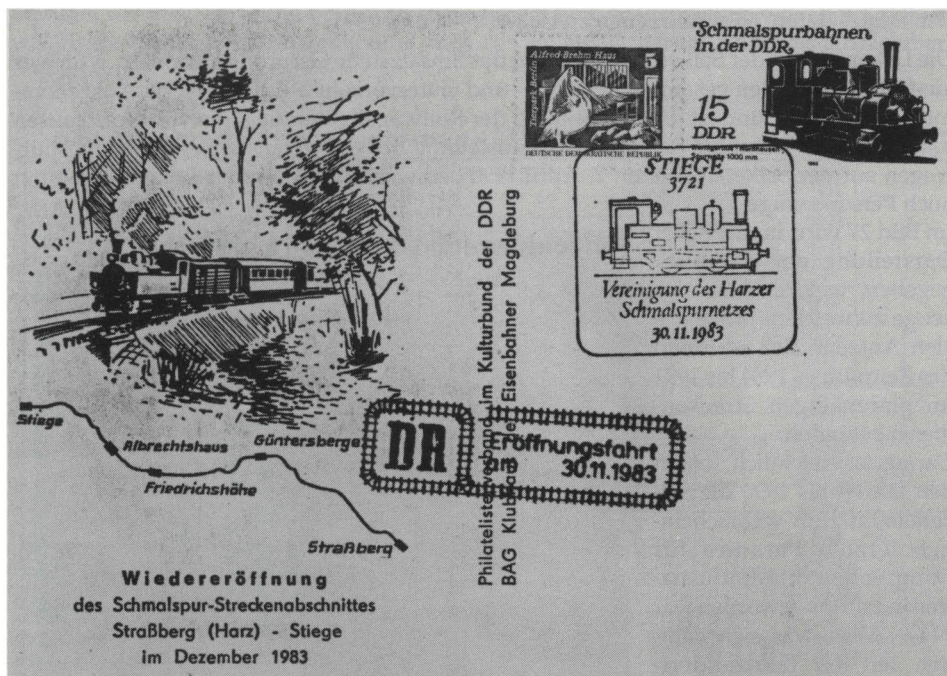


Bild 24

Es gab also noch einmal einen Höhepunkt für die Eisenbahnliebhaber, und der war am 3. Juni 1984 (Bild 25).

Pünktlich um 6.13 Uhr verließ an diesem Sonntagmorgen der vollbesetzte Zug P 14 461 den Bahnhof Gernrode. An der Spitze zog die Dampflokomotive 99 6001 (ex NWE 21) die Wagenreihe in den Harz hinein. Mit ihrer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist diese Lokomotive das Rennpferd unter den meterspurigen deutschen Eisenbahnen. Und an diesem Tage konnte sie sich darin beweisen. Denn so, wie schon zu Zeiten der GHE im Abschnitt Straßberg-Hasselfelde die höchsten Geschwindigkeiten gefahren werden durften (damals 20 km/h), so war nun die Neubaustrecke der Selketalbahn für 40 km/h ausgelegt. Diese Geschwindigkeit wurde, nachdem Straßberg passiert war, auch angesteuert. Wer es selbst erlebt hat wird es bejahen: Es bleibt für den Fahrgast ein beeindruckender Moment, in diesem Tempo mit der kleinen Bahn durchs Selketal zu reisen. Auch die Männer auf den Führerständen der Maschinen mußten sich erst daran gewöhnen. Man wußte ja von den guten Laufeigenschaften der Lokomotive 99 6001, in diesem Eilmarsch begann sie aber derart zu schlingern, daß anfangs auch dem Lokpersonal seltsam zumute wurde. „Die Eisenbahn hat ja so sehr gewackelt“, sagte der Heizer „daß ich mit meiner Schippe kaum das Feuerloch fand. Hätte nie gedacht, daß 40 Sachen so schnell sind“. Die Fahrt endete an diesem Tage in Stiege. Erst drei Tage später, ab 6. Juni, waren die Fahrten durchgängig bis Hasselfelde und Eisfelder Talmühle entsprechend dem nun gültigen Fahrplan freigegeben.

Die Bauarbeiten waren abgeschlossen; der Bahnhof Stiege hatte mit der nun täglich genutzten Wendeschleife eine besondere technische Sehenswürdigkeit dazubekommen.

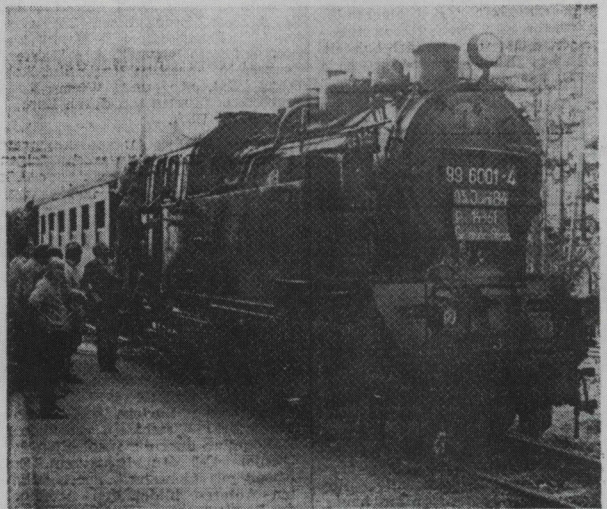
Die eingesetzten Triebfahrzeuge zwischen 1984 und 1991

Die Lokomotiven der Selketalbahn sind in der Einsatzstelle Gernrode stationiert. Von hier aus betreuen sie den gesamten Personen- und Güterverkehr auf der Strecke. Ausgenommen hiervon war und ist die Bespannung der Rollwagengüterzüge, die von Nordhausen bzw. Eislefelder Talmühle kommen. Seit Einstellung des Gütertransportes in Schmalspurwagen auf der Selketalbahn am 2. April 1990 bedienen die Gernroder Lokomotiven nur noch Personenzüge.

Im Bild 27 wird in grafischer Darstellung ein Überblick gegeben, welche Triebfahrzeuge zu welchen prozentualen Anteilen sich während des Zeitraumes 1984 bis 1991 im planmäßigen Streckendienst befanden.

Daraus ist ersichtlich, daß in den Jahren bis 1990 die Selketalbahn zum wahrscheinlich letzten Paradies für Dampflok-Enthusiasten in Europa geworden war /11/. Alles, was sich nämlich seit der Jahrhundertwende auf den Schmalspurstrecken des Harzes bewegt hatte und als Traktionsmittel noch einsatzbereit war, konnte man hier fast täglich sehen: Die beinahe legendären Harzer Malletlokomotiven B'B (99 5901 bis 99 5904), einschließlich des abgewandelten Unikates 99 5906, die weitbekannte, von Krupp gebaute 1'C 1' (99 6001), die beiden C-Kuppler in den Naßdampf- (99 6102) und Heißdampfvarianten (99 6101) und gelegentlich schon die

Auf Jungfernfahrt durch den malerischen Harz



„Von Gernrode nach Hossefeldle tüchtig zu ziehen, hat sie doch von bitte ...“, so kann man es seit dem 3. Juni 1984 am Fahrkartenschalter in Gernrode wieder öfter hören. Ist es doch jetzt möglich, mit der Selketalbahn durch das Quellgebiet der Selke bis in den Oberharz zu fahren. Und nicht nur das, es besteht wieder die Verbindung mit der Harzquerbahn, somit können auch Ziele wie Ilfeld und Nordhausen bereit werden.

Bei strahlendem Sonnenschein schnaufte die kleine Bahn den Bergen entgegen, und jeder Reisende war stolz, an der „Jungfernfahrt“ teilnehmen zu können. Der Zug bestand aus vier Wagen, und die kleine Lok hatte

Gernrode bis Sternhaus-Ramberg immerhin 201 m zu erklimmen, und das auf einer Strecke von 6,9 km. Doch die höchste Stelle liegt jetzt bei der Fahrt nach Eislefelder Talmühle am Haltepunkt Birkenmoor mit 520 m. Weit über 300 Kurven sind zu durchfahren und eine Vielzahl kleiner Brücken zu überqueren, die größte Bogenbrücke liegt übrigens zwischen Birkenmoor und Eislefelder Talmühle mit einer Spannweite von 25 m. Mit 40 km/h ist das Reisen durch das sich hinter Straßberg aufweitende Selketal angenehm.

Siegmar Frenzel, Harzgerode

und gelegentlich schon die 1'E 1'-Neubaulokomotiven (99.72) mit ihrem Urahn 99 7222 in der Vorreiterrolle für die Gernroder Einsatzstelle. Ende 1989 endete dann dieses kaleidoskopische Intermezzo; es zogen nun die starken 1'E 1'-Einheitsdampftröser in Gernrode ein und seit 1991 auch die in diesem Milieu unförmigen und wenig geliebten Diesellokomotiven (199.8).

Trotz mancher Vorbehalte von Freunden und organisierten Mitgliedern des Umweltschutzes ist für die Zukunft der bevorzugte Betrieb in Dampftraktion beabsichtigt und von den Fahrgästen gewünscht. Inwieweit die dagegen eingebrachten Bedenken berechtigt sind, kann und soll hier nicht entschieden werden. Dennoch sollte man bei jedem Disput

Bild 25

hierüber die aus Erfahrung bekannte These beachten: Genausowenig, wie alles Kraft ist, was Krach macht, genauso wenig muß auch das am gefährlichsten sein, was am sichtbarsten qualmt.

674 Gernrode (Harz) – Alexisbad – Harzgerode Hasselfelde und zurück													Alle Züge 2. Klasse (Schmalspurbahn)	
km	Rtd Magdeburg	Zug Nr	19461	69711	69731	19451	19457	69723	69726	19465	69717	19459	19453	
0.0	Gernrode (Harz) 673	an	8.13	7.40	10.05	10.40	...	...	...	13.45	14.25	...	16.33
1.5	Osterlich (u) x	ab	6.19	7.46	10.11	10.46	...	...	...	13.55	14.30	...	16.41
5.7	Sternhaus-Maerfeld x	ab	6.31	7.58	11.23	10.58	...	...	...	14.07	14.42	...	16.53
6.9	Sternhaus-Ramborg (473 m) u	ab	6.36	8.03	10.28	11.03	...	...	...	14.12	14.47	...	16.58
10.2	Mägdesprung (295 m) u	ab	6.48	8.15	10.44	11.15	...	...	...	14.24	15.03	...	17.22
11.7	Drahtzug x u	ab	6.55	8.21	10.53	11.22	...	...	...	14.31	15.10	...	17.29
14.6	Alexisbad (325 m)	an	7.04	8.30	11.02	11.31	...	12.55	...	14.40	15.19	...	17.38	
14.6	Alexisbad	ab	...	8.31	...	11.40	12.25	...	14.10	...	15.22	16.23	...	
17.5	Harzgerode (400 m)	an	...	8.41	...	11.50	12.35	...	14.20	...	15.32	16.33	...	
17.6	Alexisbad	ab	7.15	...	11.10	...	...	13.03	...	14.56	...	...	17.39
17.8	Silberhütte (Anh) (u) (336 m)	ab	7.26	...	11.25	...	...	13.14	...	15.06	...	...	17.49
21.8	Sträßberg (Harz) 363 m (u)	an	7.39	...	11.39	...	...	13.28	...	15.19	...	...	18.02
27.0	Güntersberge (420 m) (u)	ab	7.40	...	...	...	...	...	15.19	...	...	...	...
30.6	Friedrichshöhe (454 m) (u)	ab	7.50	...	...	...	...	...	15.28	...	...	...	...
31.3	Friedrichshöhe (454 m) (u)	ab	7.58	...	...	...	...	...	15.35	...	...	...	...
31.3	Albrechtsbau (467 m) (u)	ab	8.01	...	...	...	...	...	15.38	...	...	...	...
35.7	Stiege (485 m)	an	8.08	...	...	...	...	...	15.46	...	...	...	...
35.7	Stiege	ab	...	...	...	...	...	...	15.48	...	...	...	...
35.7	Nordhausen Nord	678	...	...	...	...	...	...	15.50	...	...	...	...
35.7	Stiege (485 m)	s. a.	8.11	...	...	...	...	...	15.50	...	...	...	...
40.3	Hasselfelde (452 m) 1678	an	8.12	...	...	...	...	...	16.05	...	...	...	...
40.3	Hasselfelde	ab	...	...	...	...	...	...	16.05	...	...	...	...
km	Rtd Magdeburg	Zug Nr	69712	19464	19452	69732	69722	69724	19468	69726	69716	19454	19466	
...	Nordhausen Nord	678	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	Stiege	678	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0.0	Hasselfelde (452 m) s. a.	...	...	10.22	...	...	...	...	...	...	...	17.10	...
4.6	Stiege (485 m)	ab	...	10.38	...	...	...	...	...	...	...	17.26	...
4.6	Stiege (485 m)	an	...	10.38	...	...	...	...	...	...	...	18.07	...
9.0	Albrechtsbau (467 m) (u)	ab	...	10.48	...	...	...	...	...	...	...	18.16	...
9.7	Friedrichshöhe (454 m) (u)	ab	...	10.51	...	...	...	...	...	...	...	18.20	...
13.3	Güntersberge (420 m)	an	...	10.59	...	...	...	...	...	...	...	18.28	...
12.5	Sträßberg (Harz) 363 m (u)	an	...	11.10	...	...	...	...	...	...	...	18.38	...
18.5	Sträßberg (Harz) 363 m (u)	an	...	11.11	...	11.57	...	...	...	...	...	18.12	18.39
22.5	Silberhütte (Anh) (u)	ab	...	11.24	...	12.11	...	13.52	...	...	...	18.25	18.54
25.7	Alexisbad (325 m)	an	...	11.34	...	12.21	...	14.02	...	...	...	18.36	19.04
0.0	Harzgerode (400 m)	ab	8.50	...	...	...	12.45	...	14.33	15.49	...	...	...
0.0	Alexisbad	an	9.00	...	11.59	...	12.55	0	14.43	15.59	16.57	...	...
25.7	Alexisbad	ab	9.06	11.49	...	12.31	13.03	...	14.44	...	17.04	18.37	19.18	
28.6	Drahtzug x	ab	9.15	11.58	...	12.40	...	...	14.53	...	17.13	18.46	19.27
30.1	Mägdesprung (u)	ab	9.24	12.06	...	12.49	...	...	15.00	...	17.20	18.53	19.35
33.4	Sternhaus-Ramborg (u)	ab	9.34	12.21	...	13.02	...	...	15.12	...	17.32	19.05	19.46
34.6	Sternhaus-Maerfeld x (u)	ab	9.39	12.25	...	13.07	...	...	15.16	...	17.37	19.10	19.51
38.8	Osterlich (u) x	ab	9.53	12.38	...	13.20	...	...	15.28	...	17.49	19.22	20.03
40.3	Gernrode (Harz) 673	an	9.57	12.44	...	13.26	...	...	15.34	...	17.55	19.28	20.09

0 nach Harzgerode ab nach Eisenberg, Lamsbühle

⊙ nach Harzgerode ⊙ nach Eisfelder Teilmühle

Bild 26

Eine kleine Plauderei über die Bahnstrecke Güntersberge-Hasselfelde

Der Bahnhof Güntersberge, neben dem seit 1984 ein Haltepunkt eingerichtet ist, liegt an der Südostseite dieser kleinsten Stadt im Landkreis Quedlinburg in 420 m über NN. Ganz in seiner Nähe geht der heute weniger bedeutende Weg vorbei, dessen Lauf ohne nennenswerte Höhenunterschiede auf der Harzschützenstraße zwischen Auerberg und Breitenstein endet und früher ein belebter Verkehrsweg war. Der Ort selbst wird von der Bahn im Süden zu Füßen von Mühlberg, Martinsberg und Kohlberg umfahren. Parallel dazu ist der Pfad angeordnet, der laut Bauvertrag mit der Hannoverschen Bahnbau-Gesellschaft während des Bahnbaues anzulegen war und der das Bahnhofsgelände mit der Promenade am Mühlteich verbinden sollte. Und da man heute weniger promenierte als in den autolosen Zeiten, ist dieser Gehweg zwar noch sichtbar, aber mit den Jahren immer schmaler geworden und dichter umwachsen. Der Mühlteich oder auch Güntersberger Bergsee oberhalb des Städtchens ist ein im Jahre 1752 künstlich geschaffenes Gewässer. Es ersetzt seit dieser Zeit den zuvor weiter ortsenwärts und tiefer gelegenen, dabei auch kleineren Selke-Stau. Die Bahn befährt das Südufer des Mühlteiches in seiner ganzen Längsausdehnung, der Blick zurück bietet ein beschauliches Bild auf den hochgelegenen Güntersberger Stadtteil mit dem schlanken Kirchturm, der über den Staudamm hinausragt. Auf der anderen Seite des Schienenstranges verbergen die dichtbewaldeten Hänge des Kohlberges

die spärlichen Reste der einstigen Güntersburg auf dem Bergplateau. Dort oben lassen die Funde aus Grabungen den Ursprung der Ansiedlung vermuten, die sich später am Fuß des Berges im Tal der Selke ausgebreitet hat. Aus Aufzeichnungen, die mehr als fünf Jahrhunderte alt sind, ist bekannt, daß die Burg und ihre Umgebung schon damals eine unscheinbare Wüstung waren. Eine Grafik mit hinweisenden Erklärungen, die vor den dürftigen Wällen und einzelnen Fundamentbrocken aufgestellt ist, vermittelt heute den Interessierten einen Eindruck über die einstige Anordnung und den vermutlichen Grundriß des ehemaligen Schlosses auf dem Kohlberg.

Hinter Güntersberge beginnt das obere Selketal, durch das die Bahnlinie in Richtung Westen verläuft. In einer flachen Mulde windet sich hier im mäandrischen Hin und Her der Selkebach durch grüne Wiesen, die rechts von den Gleisen und links von der Bundesstraße 242, der sogenannten Harzhochstraße, begrenzt sind. Nach reichlich drei Kilometern ist bei 454 m über NN der Kreuzungsbahnhof Friedrichshöhe erreicht. Wo bis vor reichlich zehn Jahren ein stattliches und harzbahntypisches Bahnhofsgebäude stand, fristet heute eine bescheidene Warthalle ihr Dasein.

Nichts ist mehr von der Betriebsamkeit zu spüren, die in den Anfängen der Bahn an dieser Stelle herrschte. Ein gutes Drittel des gesamten Güterumschlages auf der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde lief damals über die heute längst verschwundenen Rampen von Friedrichshöhe. Nur noch einmal machte die Bahnstation in unserer Zeit von sich Reden, und zwar am 12. Februar 1985. Die Kohlezüge von Nordhausen aus ins Selketal verkehrten nun schon regelmäßig und passierten dabei von Stiege an das neue, für beachtliche Geschwindigkeiten zugelassene Revier. An diesem Tage forderte der noch ungewohnte Umgang mit der enormen Bewegungsenergie seinen sichtbaren Tribut: Während der Überfahrt über die Rückfallweiche entgleisten die Lokomotive und einige Wagen. Es

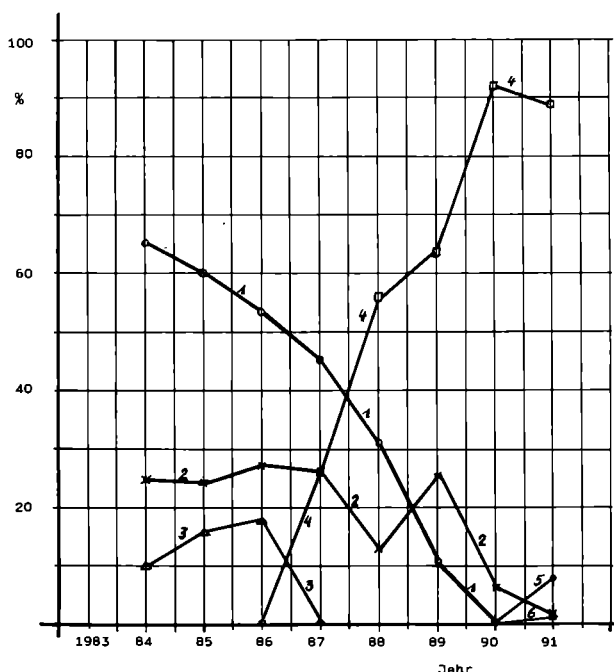


Bild 27

Es bedeuten:

1	Malletlokomotive	99.59
2	1'C 1'(Krupp)	99.6001
3	C-Kuppler	99.61
4	1'E 1'	99.72
5	Diesellokomotive	199.8
6	Triebwagen GHE	T 1

entstand ein wüstes Durcheinander, das gottlob keinem Menschenleben schadete, das aber erst nach Tag- und Nachteinsatz schwerer Technik entwirrt werden konnte /7/.

Friedrichshöhe selbst ist der jüngste Ort des Harzes, der 1781 als Poststation angelegt wurde. Das war genau vier Jahre vor einem für die spätere Eisenbahntechnik bedeutenden Ereignis: 1785 wurde nämlich die erste in Deutschland konstruierte und gebaute Dampfmaschine auf dem König-Friedrich-Schacht in der nahen Mansfelder Bergbauregion in Betrieb genommen /8/. Einige Teile für diese Maschine kamen aus dem Hüttenwerk in Mägdesprung, der ersten Endstation der GHE.

Nur etwa 500 Meter vom Bahnhof Friedrichshöhe entfernt überfährt der Zug die einstige Landesgrenze zwischen Anhalt und Braunschweig, die heute Nahtstelle der Landkreise Quedlinburg und Wernigerode ist. Gleichzeitig ist Friedrichshöhe auch die südlichste Siedlung innerhalb des einstigen anhaltischen Oberherzogtums. Deshalb liegt ganz in seiner Nähe, zwischen Schalliete und Großer Harzhöhe, der Punkt, von dem man sagte, daß an ihm drei Landesherren zusammensitzen und Gespräche führen könnten, ohne daß dabei auch nur einer von ihnen sein Land verläßt. Dort liefen die Grenzen des Fürstentums Anhalt, des Herzogtums Braunschweig und der Grafschaft Stolberg an einer Stelle zusammen.

Der erste Haltepunkt im einstmals Braunschweigischen ist das Albrechtshaus am Bahnkilometer 31,4 und bei 467 m über NN.

Mitten im dichten Wald gelegen befindet sich hier die gleichnamige und in der Region bekannte medizinische Einrichtung, in deren Schatten eine wunderschöne, hölzerne Kirche dahinträumt. Mit diesem Flecken hat der Zug auch das unmittelbare Quellgebiet der Selke erreicht, in dem er nun noch bis auf 510 m auf die Wasserscheide hinaufklettert, die die ostwärts gerichteten Wasserläufe von den nach Süden und Westen abfließenden trennt. Dabei geht es ganz nahe an der Wüstung Selkenfelde vorbei, von der nur wenig weit entfernt neben der Hohen Straße die Alte Schanze, die zur friderizianischen Zeit noch einmal „aufgemöbelt“ worden ist, versteckt hinter Bäumen liegt. Von diesem Gipfelpunkt aus läßt sich bis hin zum Brockenmassiv die ganze, hügelige Hasselfelder Hochebene mit ihren Wiesen, Weiden und Feldern und den dazwischenliegenden Wäldern und Schonungen übersehen. Nicht für umsonst hat man diesen ausgesprochen schönen Blick auf die Bergkette um den Brocken herum auch zu DDR-Zeiten als „reizvolle Aussicht auf das breite Brockenmassiv mit den Hohneklippen, dem Brockengipfel und dem Großen Winterberg“ /9/ gerühmt. Die charakteristische Silhouette des den Winterberg überragenden niedersächsischen Wurmberges hatte man dabei, sicher wohlbewußt, vergessen. Und wen die Bahn im Winter hier hinaufgebracht hat, der hat nicht nur am ehesten die Chance, bei guten Sichtverhältnissen dieses Bild genießen zu können, sondern der kann sich auch am Wandern und Langlauf auf Skiern erfreuen – denn normalerweise ist diese Hochebene ein schneesicheres Gebiet. Und immer wieder kommt einem bei solcher Faszination in den Sinn: Es wäre jammerschade, wenn die Menschheit in ihrer irrigen Gier nach materiellen Dingen, in ihrer völligen Fehleinschätzung des Unverzichtbaren solche Naturgeschenke und dabei noch ihre Lebensgrundlage leichtfertig verspielen würde.

Auf der Höhe hier oben spürt man gar nicht, daß man im Gebirge ist. Und so schlängelt sich das Schienenband über die weiten Wiesen, an Feldwegen und kleinen Waldflecken vorbei, durch flache Hügel hindurch und über sanfte Kuhlen hinweg, zuletzt noch über die hier ganz unscheinbare Hassel, immer aber vor der dunklen Masse des langsam näher herandrückenden Oberharzes, hinein in den Bahnhof Stiege.

Von hier aus, beim Bahnkilometer 36 und 487 m über NN, hatte die GHE bis zum Jahre 1905 die Verbindung zur Harzquerbahn herstellen lassen. Für den seit alters her bekannten und betriebsamen Ort war das zweifellos ein zusätzlicher Gewinn. Anfang des 13. Jahrhunderts wird bereits das noch bestehende Schloß erwähnt, das kunstvoll in einen Felsen gegründet ist und darüber errichtet wurde. Stiege war auch der Ort der Harzkäse-Fabrikation und von hier kamen die Holzschaukeln, die Schlachtemollen und natürlich die Käsekisten. Direkt gegenüber dem Bahnhof, neben der Ausfallstraße nach Nordhausen, schlummert als Relikt aus dieser Zeit ein kleines, aber einst effektives Sägewerk, dem damals noch eine produktive Holzverarbeitungsstätte angeschlossen war /10/. Die dort unter den altersschwachen Dächern seit vielen Jahrzehnten ruhende und nun dahinstehende Dampfmaschine hat aufgehört, in dem einst so vertrauten rhythmischen Gleichklang ihre eingegebene Lebendigkeit zu offenbaren. Diese vor Jahrzehnten alltägliche technische Romantik vermitteln jetzt nur noch allein und nebenan die Dampflokomotiven der Harzer Schmalspurbahnen, wenn sie ein paar Mal am Tage mit dezenten Schlägen durch die kleinste aller Wendeschleifen stampfen.

Gleich hinter dem Stieger Bahnhof muß der Zug auf seiner Fahrt nach Hasselfelde noch einmal etwas bergan, bevor es wieder in eine leichte Gefällestrcke hineingeht. Die Landschaft bleibt weiter die gleiche. Vorbei geht's am Tännchen, wo im Anfang des Bahnbetriebes eine Be- und Entladestelle war, die dann aber nicht den Umschlag brachte, den man sich mit ihrem Bau versprach. Zuletzt laufen die Gleise an der südlichen Peripherie von Hasselfelde entlang und enden im Südwesten am Bahnhof (Bild 28).

Nun kann man eintreten in die alte, aber eben doch zu junge Stadt Hasselfelde. Es war das unglückselige Schicksal dieses seit 1222 mit dem Stadtrecht betrauten Fleckens, daß seine ganze historische Substanz in unregelmäßiger aber immer wiederkehrender Folge den Flammen zum Opfer fiel. Zum letzten Mal erschütterte es die Stadt in jenem Jahre 1893 /4/, in dem sich anschließend die Bahn beim Gütertransport bewähren konnte – vom Schaden der Hasselfelder erntete sie, nicht vorsätzlich, reiche Früchte. Der Bahnhof blieb von dieser Feuersbrunst verschont und mit ihm der Vorplatz, auf dem später die Gedenkssäule für den wohl bekanntesten Sohn des Ortes aufgestellt wurde. Gemeint ist Dr. Hermann Blumenau, der als „früher Entwicklungshelfer“ in der ostbrasilianischen Provinz Santa Katharina 1852 eine Siedlung gründete. Die zunächst vorzugsweise landwirtschaftliche Einrichtung hat sich in kurzer Zeit zu einer bedeutenden Stadt entwickelt, die den Namen ihres Gründers trägt.

Blickt man nun noch über den Prellbock hinweg, der den Schienenstrang jäh beendet, so ahnt man hinter den von der unermüdlich wirkenden Natur wohl geschliffenen Hügeln die Orte Trautenstein und Tanne und Sorge. Dort sollte der eiserne Weg während der letzten Jahrhundertwende, also noch im Boom des Eisenbahnbaues, nach dem Willen der damaligen Hasselfelder Stadtväter hingeführt werden und sich so mit den beiden anderen, gleichspurigen Harzer Eisenbahnen verbinden.

Episodenhaftes aus dem Führerstand der Lokomotiven

Nicht nur der Heizer auf der Lokomotive 99 6001 hatte bei den schnellen Fahrten durchs Selketal seine liebe Not mit der Treffsicherheit, wenn es darum ging, die Kohlen unter der Feuertür hindurch in den brodelnden Schlund zu befördern (Bild 29).

Auch auf den anderen Dampflokomotiven landete so manche Schaufelladung vor den Füßen der beiden Akteure statt im Glutbett über den langen Rosten. Es hatte ja auch seinen



Bild 28

besonderen Reiz, durch dieses bisher fremde Revier zu sausen; kletterte doch dabei die Tachometernadel so manches Mal um einige Einheiten über die wohlmarkierte 40 hinweg. Natürlich hat es auch etwas mit den Geschwindigkeiten zu tun, wenn es im Verkehr zu Unfällen kommt. Man bedenke nur den Energieinhalt, den jeder sich bewegende Körper gespeichert hat – und der ist immerhin dem Produkt aus halber Masse und der Geschwindigkeit zum Quadrat proportional. Vielleicht passierten gerade deswegen in den ersten Jahren nach der Inbetriebnahme der Verbindungsstrecke ausgerechnet dort einige, manchmal mit hohem Materialschaden verbundene Karambolagen? – Genau das Gegenteil war es, als auf der Lokomotive vor einem Güterzug der Lehrmeister einen noch heizenden, aber angehenden Lokführer zum Absolvieren einer Belehrungsfahrt auf die rechte Seite geschickt hatte und selbst zur Schaufel griff. Der Zug näherte sich bald einer bekannten, besonders bei feuchten Gleisen tückischen Steigung. Besorgt mahnte der Meister mit gutgemeinten Worten: „Wenn Du mit der Last am Haken den Berg hochkommen willst, mußt Du den Regler aber ein bißchen weiter aufschieben“. Darauf kam scheinbar respektlos, von beiden trotzdem recht verstanden die Antwort des Debütanten: „Das würde ich ja gerne tun, dann mußt Du aber erst mal mehr Dampf kochen“.

Bei den nächsten Lernversuchen lief es dann schon besser. Das eine Mal war man mit einem Personenzug sogar so schnell, daß der Lehrling bei einer Einfahrt in eine Bahnstation das Gefährt erst wenige Meter hinter dem Halt-Signal zum Stehen brachte. „Ist aber ziemlich weit“, beanstandete rügend der Meister von seinem Platz aus, kam zum Lokführerstand und schaute in Fahrtrichtung zum Fenster hinaus. „Wenn Du das H-Signal suchst“, sagte verlegen der Anwärter, „dann mußt Du in die andere Richtung gucken“.

So konnte man nur untereinander reden, wenn man in vielen gemeinsamen Einsätzen auf den Maschinen zu einem routinierten, sich achtenden Gespann zusammengewachsen war. Die Männer verstehen ihr Handwerk und wenn es noch mit dem persönlichen Konsens stimmt, ist die absolute gegenseitige Zuverlässigkeit auf den stählernen Kolossen garantiert. Und wie wichtig das ist, weil es zur Meisterung heikler Situationen beiträgt, bewies ein Vorfall, der sich nur wenige hundert Meter vor dem Stieger Bahnhof abspielte und von dem kein Fahrgast etwas merkte. Man war wieder mit der 99 6001 vor dem Personenzug von Gernrode nach Eisfelder Talmühle unterwegs. Der Meister und sein Linksaußen hingen in ihren Fenstern und beobachteten die Signale und Weichenstellungen vor der östlichen Einfahrt von Stiege. Hinter ihnen



Bild 29

stand ein junger Lokomotivführer von der Harzquerbahn, der sich seit einigen Tagen Streckenkenntnisse aneignete. Draußen war es schon wieder ein heißer Sommervormittag. Die Führerhaustür stand offen, vor ihrer hinteren Kante strömte kühlere Luft in das nur durch metallisches Poltern gestörte, sonst aber friedliche Milieu ein. Plötzlich dazwischen ein Knall, dann ohrenbestäubendes Zischen und alles war sekundenschnell in dichten weißen Dampf gehüllt, der bald aus allen Öffnungen an den sonnigen Tag quoll. Neben einem Handventil trafen sich zwei Hände, zogen sich ruckartig zurück – dann griff ein behandschuhter Arm zu, es wurde leiser, leiser und normal still. Der Zug hielt im Bahnhof an. Auf der Lokomotive prüfte man in der leicht mit Dampf geschwängerten Luft den Festsitz der Ventile, die noch vor Minuten durch ein Wasserstandsglas verbunden waren. Vor ihnen fehlte – etwa mangels Ersatz? – die Kugel, die im Falle der Zerstörung des Glases den Dampfaustritt selbsttätig drosselt. „Hatten wir nicht noch einen dritten Mann bei

uns?“ fragte der Lokomotivführer. Völlig überrascht schaute man sich erst jetzt um. Und gerade in diesem Augenblick kletterte vom Tender her der soeben noch Vermißte auf den Stand zurück: „Ich wollte Euch bei der Arbeit nicht im Wege stehen“, sagte er kleinlaut und wohl auch etwas beschämt.

Drei Nachträge aus der Zeit nach 1990

Versuch einer Prognose für die zukünftige Bedeutung der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde

Die Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde ist heute in das schmalspurige Schienennetz des Unterharzes integriert, das durch seine Kontinuität die Überquerung dieser Harzregion von Nord nach Süd und von Nordost nach Südwest ermöglicht. Bevor an dieser Stelle aus der Streckenführung Rückschlüsse auf ihre zweckmäßige Nutzung zum Personen- und Gütertransport gezogen werden, müssen in der sich ständig verschärfenden Situation der Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Umwelt kurz einige allgemeine Merkmale des Verkehrsmittels „Eisenbahn“ angesprochen werden. Zum Teil handelt es sich dabei vermutlich um eine Fortsetzung der Interpretation des Gedankens, der von dem unbekannten Besucher in Stiege am 30. November 1983 scheinbar leichtfertig in den Raum gestellt worden ist.

Bei der Vorbetrachtung ist keinesfalls beabsichtigt, die gängigen Verkehrsmittel untereinander zu werten; es sollen lediglich einige bedeutende Wesenszüge der Eisenbahn hervorgehoben werden. Und da ist zunächst die aus energetischer Sicht denkbar günstige Stellung der Bahn zu nennen – was sowohl wegen der Sensibilität als auch wegen der Brisanz der Thematik einen zur Zeit hochaktuellen Aspekt darstellt. Mehr denn je gilt nämlich, daß Umweltbewußtsein beim Umgang mit der Energie anfängt. Die hinsichtlich Rollreibung vorzüglichen physikalischen Bedingungen zwischen Rad und Schiene sind technisch optimal umgesetzt und führen so zu hervorragenden Verhältnissen aus beförderten Gütern und eingesetzten Leistungen. Das heißt nichts anderes, als daß man auf der Bahn mit relativ kleinen Kräften große Massen bewegen kann. Die Energie sparende Wirksamkeit dieses Prozesses ist um so einträglicher, je mehr er genutzt wird.

Weiterhin gewähren die Eigenständigkeit des Schienennetzes und die Voraussetzungen zur zentralen als auch regional operativen Steuerung und Regelung des Verkehrsablaufes einerseits seine Einordnung in planmäßige Zugfolgen und andererseits und falls erforderlich die maximale Kapazitätsauslastung der vorhandenen Anlagen und Betriebsmittel. Mit diesen bahnspezifischen Eigenschaften lassen sich sowohl die Transportzeiten als auch die Betriebssicherheiten effektiv beeinflussen. Das Risiko aus subjektiven Fehlleistungen oder Fehleinschätzungen ist also weitaus geringer als beispielsweise im Straßenverkehr.

Als letztes sei in dieser unvollständigen Aufzählung noch genannt, daß die Bahn zum gleichzeitigen Transport vieler Menschen oder großer Mengen an Gütern prädestiniert ist. Damit bietet sie sich als zweckmäßige Alternative zur Entlastung entweder kapazitätsseitig überforderter Verkehrswege oder aus Umwelt- bzw. Erholungsgründen vom Verkehr zu beruhigender Zonen an. Und besonders dieser letztere Gesichtspunkt schließt den Kreis zu den Harzbahnen, innerhalb denen der Streckenabschnitt Güntersberge-Hasselfelde eine verbindende Funktion übernommen hat. Er nämlich öffnet vom Süden und Westen her den Zugang zum Selketal, einem außerhalb der Harzregion oft unterschätzten natürlichen Kleinod in vielen topografischen Varianten und führt zudem auf die Harzgeroder Hoch-

ebene hinauf, wo bodenständige Industrie angesiedelt ist und wo trotzdem noch recht gesunde Misch- und Laubwälder anzutreffen sind. In der anderen Richtung versteht er sich als das Bindeglied zwischen dem nordöstlichen Harz und Vorharz und dem verkehrsseitig nach der Maueröffnung wieder interessanten Raum Nordhausen mit der vorgelagerten Goldenen Aue. Die Bedeutung dieser Bahnstrecke nimmt weiter zu, wenn – wie ab Mitte 1992 vorgesehen – der regelmäßige Zugverkehr aus dem Selketal zum Brocken einsetzen wird. Der Reiz einer solchen Reise kann schon seinen ersten Höhepunkt erreichen, wenn der Zug von Osten kommend die Hasselfelder Hochebene erklommen hat und sich dort der Brocken mit seinen links und rechts um ihn versammelten Begleitern dem Anblick des Fahrgastes präsentiert.

Aus den wenigen Überlegungen ist zu erkennen, daß der Streckenabschnitt Güntersberge-Hasselfelde einerseits nur im Gesamtverbund der Harzer Schmalspurbahnen seine Existenzchancen hat und daß andererseits die notwendige und ausreichende Frequentierung in der Hauptsache über den Urlauber- und Touristenverkehr zu erzielen ist. Um aber gerade diesen Personenkreis an die Schiene heranzuführen, ist bedachte und offenerherzige Zusammenarbeit zwischen Bahn und den Gemeinden der Region unerläßlich. Die Bahn kann dabei wesentlich auf dem attraktiven Dampfbetrieb aufbauen, von den Gemeinden dagegen sind infrastrukturelle Maßnahmen gefordert, die möglichst in anziehenden, interessanten und preiswerten Angeboten zusammenfließen sollten. Letztlich hat eben auch die Harzbahn nur Bestand, wenn sie von möglichst viel Publikum genutzt wird.

Eine entscheidende Beruhigung in der Frage nach der Zukunft der Harzer Schmalspurbahn würde allein schon die Rückkehr der Gütertransporte auf die Schiene mit sich bringen. Bekanntlich wurde der Kollaps im Eisenbahn-Güterverkehr durch die wirtschaftlichen Veränderungen beim Einstieg in die Marktwirtschaft endgültig ausgelöst. Bei der sich nun andeutenden Erholung im Wirtschaftsleben der neuen Bundesländer ist die Bahn bestrebt, ihr Angebot zu dieser Dienstleistung aufrechtzuerhalten. Unter den augenblicklichen Gegebenheiten ist es jedoch kaum vorstellbar, den Gütertransport auf der Harzbahn so kostengünstig zu gestalten, daß er für den Kunden zur bedenkenwerten Alternative wird. Nur die Kostenbeteiligung nach einheitlichen Prinzipien kann und muß hier Abhilfe und paritätische Ausgangspositionen für alle Verkehrsträger schaffen. Das bedeutet ein verändertes Verkehrskonzept auf neuer Basis, das man gescheiterweise von Anfang an von Ausnahmeregelungen verschonen sollte; die nämlich wären erfahrungsgemäß wieder der Ausgangspunkt von Ungerechtigkeiten. Und deshalb wird es auch dabei nicht ohne Reglementierungen abgehen; die aber sollten uns der Erhalt elementarer Lebensgrundlagen wert sein. Wann sich diese Einsicht durchgesetzt haben wird, ist von der Zeit her völlig offen – die Gleise mögen dann aber noch liegen!

Die Deutsche Reichsbahn hatte im Jahr 1990 angekündigt, die für die Schmalspurbahnen übernommenen Betriebsrechte abzutreten. Eigentümer der Bahnen sind seit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten ohnehin die Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen. Das Land Thüringen, das von etwa 15 Kilometer des Bahnnetzes durchlaufen wird, hat die Verwaltungsrechte an Sachsen-Anhalt überstellt. Damit stand die Landesregierung in Magdeburg in den Jahren 1990/91 vor der diffizilen Aufgabe, über die Zukunft der Harzer Schmalspurbahnen allein zu entscheiden.

Vorbereitung und Gründung der Harzer Schmalspurbahnen GmbH

In den Abendstunden des 9. November 1989 öffneten sich unter dem Druck der DDR-Bevölkerung die Grenzen und Mauern zwischen den beiden deutschen Staaten. Es begann

der Prozeß ihrer Einigung und der Übergang zu marktwirtschaftlichen Bedingungen in der ehemaligen DDR. Das verursachte Rückwirkungen auf die bisherige Strategie der zur Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Eisenbahnen im Osten Deutschlands, die nun auf die Stilllegung stark subventionierter Streckenabschnitte orientierten. In diesem Zusammenhang wurde erwogen, auf den beiden Bahnen im Harz den Verkehr einzustellen, die Strecken stillzulegen oder aber einen Verkauf in Privathand anzustreben. Die Reaktionen auf diese Absichten waren zunächst geteilt, tendierten dann aber zur mehrheitlichen Forderung nach Erhalt des gesamten Streckennetzes, einschließlich der Wiederinbetriebnahme der Brockenbahn. In dieser turbulenten Phase schreibt das Mitglied des Deutschen Bundestages, Dr. Eckardt, im Geleitwort zu einer Dokumentation /12/: „Die Harzer Schmalspurbahnen sind ein 132 Kilometer langes Netz meterspuriger, dampfbetriebener Eisenbahnen im Mittelgebirge. Sie stellen eine einmalige Touristenattraktion und ein Kulturdenkmal von überregionaler Bedeutung dar. Im Zuge der Einbindung in ein Konzept des *sanften Tourismus* und als Beitrag zum Umwelt- und Naturschutz müssen sie erhalten bleiben.“ Nach Auffassung der Kurverwaltung Braunlage /13/ „müssen die Fremdenverkehrs- und Touristikgemeinden des Ostharzes nach jeder Möglichkeit suchen, die sich positiv von westlichen, sprich ehemals bundesrepublikanischen Angeboten abhebt. Ein solches unverwechselbares Angebot ist unter anderem ohne Zweifel die Schmalspurbahn, dampfbetrieben, von Nordhausen nach Wernigerode und auch die Schmalspurbahn im Selketal. Diese einmalige, historische, technische Einrichtung wird Ihnen – auf Dauer gesehen – eine Marktstellung sichern, die Sie im Augenblick vielleicht noch nicht abschätzen können“. Und auch in Harzgerode wurde man wieder aktiv. Bürgermeister Boßmann, der verantwortliche Erbe seiner in den Bahnangelegenheiten so konstruktiven Vorgänger, leitet aus den beträchtlichen Beiträgen seiner Stadt zum Aufbau der Bahn Mitspracherechte bei der Entscheidung über deren Zukunft ab. Er hat dabei die uneingeschränkte Unterstützung der Harzgeroder Stadtväter und vieler Bürger, die für den Erhalt der Harzer Schmalspurbahnen auch zu finanziellen Beiträgen bereit sind. So und ähnlich lauteten die Referenzen und Willensbekundungen für die Harzer Schmalspurbahnen und sogar die Deutsche Reichsbahn hatte sich in „Vorbereitung der Überleitung der Schmalspurbahnen in eine nichtbundeseigene Gesellschaft“ Gedanken zu einem perspektivischen Betreiberkonzept gemacht. In dieser Situation nahm der Landkreis Wernigerode in Person seines Oberkreisdirektors Dr. Ermrich die Koordinierung aller Bestrebungen zum Erhalt der Harzer Schmalspurbahnen in die Hand. Dazu gab es die ungeteilte Hilfe durch das Land Sachsen-Anhalt und nach und nach die Sympathien aus den Anliegergemeinden der Bahn. Am 7. März 1991 kam es zur ersten Zusammenkunft der potentiellen Interessenten aus Land, Landkreisen und Gemeinden, um gemeinsame Aktionen in der Frage der Harzer Schmalspurbahnen zu verabreden. Das Ergebnis der Beratung ist in dem Beschluß zusammengefaßt, eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts, nämlich die „Kommunale Gründungsgesellschaft zur Erhaltung des Harzer Schmalspurbahnnetzes“ ins Leben zu rufen. Als Gegenstand dieser Gründungsgesellschaft wird genannt: „Die Vorbereitung eines Gesellschaftsvertrages zur Gründung einer Kapitalgesellschaft, welche die Übernahme des Streckennetzes der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn (NWE) sowie der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn AG (GHE) von der Deutschen Reichsbahn und den gemeinsamen Betrieb auf diesem Streckennetz

zum Ziel hat.“ In regelmäßigen Arbeitstagen wurden das Konzept eines Gesellschaftsvertrages und die finanzielle Basis der Kapitalgesellschaft bis zur Unterschriftsreife ausgehandelt. Die Zusammenkünfte standen unter dem Druck der Deutschen Reichsbahn, die mit Verkauf oder Stilllegung der Bahnen drohte, wenn deren Übernahme zum 1. Januar 1992 nicht abgesichert ist. So kam es im November 1991 zur Gründung der „Harzer Schmalspurbahnen GmbH“ (HSB), worüber im Harzgeröder Boten vom 6. Dezember 1991 wie folgt berichtet wird: „Am Dienstag, dem 19. November 1991 trafen sich die Mitglieder der *Kommunalen Gründungsgesellschaft zur Erhaltung des Harzer Schmalspurbahnnetzes* um 13 Uhr im Landkreisamt Wernigerode zu ihrer zehnten und letzten Sitzung. An diesem Tage war genau ein Dreivierteljahr vergangen, seit der Oberkreisdirektor des Landkreises Wernigerode, Herr Dr. Ernrich, mit Schreiben vom 18. Februar 1991 zu einer Beratung eingeladen hatte, in der ein *einheitlicher Standpunkt bei der Vorgehensweise zur Privatisierung der Harzquer-, Brocken- und Selketalbahn* gefunden werden sollte. Schon in der ersten Gesprächsrunde setzte sich als gemeinsame Auffassung durch, daß das gesamte, jetzt noch bestehende Schmalspurbahnnetz des Harzes als Einheit betriebsfähig erhalten bleiben müsse. Diese Forderung war aber nur über eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts – und als solche etablierte sich die kommunale Gründungsgesellschaft – durchzusetzen. Ihre Mitglieder kamen aus den Landkreisen und Kommunen, die durch die Streckenführung seit vielen Jahrzehnten mit der Bahn verbunden sind. Der zu diesem Zweck aufgestellte Gesellschaftsvertrag nannte folgende Hauptaufgaben:

- Eine Kapitalgesellschaft zu gründen, die den Betrieb der Schmalspurbahn auf dem vorhandenen Streckennetz selbständig und eigenverantwortlich durchführt.
- Die Modalitäten zur Übernahme der Betriebsrechte und des Streckennetzes mit den zuständigen Stellen auszuhandeln.
- Eine Konzeption zur Reparatur des Streckenabschnittes Schierke-Brocken auszuarbeiten und umzusetzen.

Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes zum Brocken am 15. September dieses Jahres hat in der Öffentlichkeit große Anteilnahme und beeindruckende Resonanzen ausgelöst. Für die Gesellschafter erledigte sich damit der zuletzt genannte Punkt des Aufgabenpaketes mit unerwartetem Aufsehen.

Die offizielle Basis zur Gründung einer Gesellschaft ist der Gesellschaftervertrag. Schon seit Monaten wurde in den Gesellschafterversammlungen an seiner Gestaltung und inhaltlichen Präzisierung gearbeitet, wurde um Ergänzungen, Streichungen und Formulierungen. Sogar noch Stunden vor seiner juristischen Bestätigung gab es Änderungswünsche, Entgegenhaltungen und abschließende Kompromißeinigungen. Dann aber war es soweit, daß am 19. November, kurz nach 15 Uhr, der juristische Akt beginnen konnte. Eine reichliche Stunde später hatten alle Gesellschafter unter notarieller Aufsicht unterzeichnet und gesiegelt – bei einem verdienten Glas Sekt wurde sichtlich erleichtert die Harzer Schmalspurbahnen GmbH aus der Taufe gehoben.

Es war aber auch ein Wermutstropfen dabei: Den Gesellschaftern war bis zu diesem Zeitpunkt das Land Sachsen-Anhalt der zuständige und dabei äußerst sachliche Partner bei den Eigentumsregulierungen. Das resultierte aus dem Tatbestand, daß das Land Sachsen-Anhalt nach dem Grundsatzentscheid des Bundesverfassungsgerichtes bezüglich

der Enteignungen in der ehemaligen sowjetischen Besatzungszone wieder als Eigentümer der Bahnen bestätigt war. Um so schockierender wirkte die Nachricht, wonach von der Deutschen Reichsbahn dieser Sachverhalt nicht mehr vorbehaltlos anerkannt wird. Damit sind alle von der Gründungsgesellschaft getroffenen Vereinbarungen und Verabredungen wieder offen. Die unterschiedlichen Standpunkte von Land und Reichsbahn müssen nun durch kompetentere Instanzen geklärt werden.“

An dieser Konstellation hat sich bis zum Redaktionsschluß für diese Schrift noch nichts geändert. Die Harzer Schmalspurbahnen GmbH liegt in Wartestellung, um die Bahnen vom Land Sachsen-Anhalt und deren Betriebsrechte von der Deutschen Reichsbahn übernehmen zu können. Auch das Problem „Harzer Schmalspurbahnen“ krankt an der gemachten oder tatsächlich vorhandenen Undurchsichtigkeit in den Eigentumsfragen!

Brockenfahrten aus dem Selketal

Bevor es zu dem Gründungsakt der HSB am 19. November 1991 kam und bevor die Deutsche Reichsbahn ihren Sinneswandel im Fall Harzbahn offenbarte, haben Bund, Länder und Gemeinden horrende Summen investiert, um die Brockenbahn für den planmäßigen Zugverkehr wieder herrichten zu können. Diese Finanzhilfe ist ein bisher einmaliges Beispiel und gehört zu einem der entscheidenden Höhepunkte in der Tätigkeit der kommunalen Gründungsgesellschaft. Auf der Brockenstrecke selbst waren die Instandsetzungsarbeiten am 15. September 1991 so weit abgeschlossen, daß am gleichen Tag die in der Öffentlichkeit vielbeachtete Eröffnungsfahrt zum Brocken erfolgen konnte. Im Harzgeröder Boten vom 27. September 1991 berichtete dazu ein Augenzeuge: „Bei sonnigem und warmem Spätsommerwetter verließen kurz nacheinander gegen 9.30 Uhr zwei Sonderzüge den Schmalspurbahnhof von Wernigerode in Richtung Brocken. Sie wurden von vielen Schaulustigen, Fotografen, Eisenbahnfreunden und Musikkapellen verabschiedet. Jeder Zug war mit zwei Dampflokomotiven bespannt; darunter drei Oldtimer, die noch vor wenigen Jahren im Plandienst der Selketalbahn standen und dabei fast täglich in Harzgerode zu sehen waren.

Der offizielle Akt, an dem Ministerpräsident Münch und weitere Prominenz des Landes Sachsen-Anhalt teilnahmen, wurde auf dem Bahnhofsgelände von Schierke zelebriert. Anschließend konnte die Fahrt fortgesetzt werden, obgleich das in der vorausgegangenen Nacht durch Manipulationen an den Gleisen von Unbekannten verhindert werden sollte. Das herrliche Wetter hatte an diesem Tage viele Wandersleute und Spaziergänger in den Harz und an die Strecke gelockt; dort standen sie jetzt und winkten den vorbeifahrenden Zügen zu. Als dann der erste Eisenbahnzug langsam in den Brockenbahnhof einfuhr, spielte zum Empfang eine Musikkapelle. Danach, die Reisegäste waren inzwischen ausgestiegen, erklang die Nationalhymne.

Auf dem Brocken herrschte reges Treiben. Es konzentrierte sich an diesem Tage auf den Bahnhof, der zugleich auch gastronomischer Mittelpunkt ist, und auf das umliegende Gelände. Mit einem Transparent begrüßten die Erstbesteiger vom 3. Dezember 1989 die Erstbefahrer des Septembersonntags 1991. Im Gegensatz zu damals lädt heute die einstige Mauertrasse um das Gipfelplateau zu einem Spaziergang rund um den Berg ein. Geht man dazu vom Bahnhof aus in die Südwestrichtung ab, so sind auf der rechten Seite die sensiblen Zonen abgesperrt, die mit dem botanischen Garten beginnen. Zur Linken


mahnt in gleicher Weise die Kernzone des Nationalparks *Hochharz* zum disziplinierten und umweltschonenden Verhalten. Ist auf diesem Wege die durch Drahtzäune gesicherte und trist anzuschauende russische Garnison passiert, kann der Rundgang entweder fortgesetzt oder über den Berg hinweg zum Bahnhof zurückgegangen werden. Letztgenannte Möglichkeit führt am Brockenmuseum und, wenn die riesigen Antennen rechts liegen bleiben, an einem kleinen Café vorbei, das in einem der Brockenhäuser eingerichtet ist und bis zum Sommer 1992 erweitert werden soll. Mit einem Gruß zum neubedachten Wolkenhäuschen hinüber ist bald das Bahnhofsgelände erreicht, in dem nun nach einem fast dreistündigen Brockenaufenthalt der Sonderzug zur Rückfahrt nach Wernigerode bereitstand.

Den Pessimisten und Gegnern am Brockenbahnkonzept wird nicht entgangen sein, daß seine enthusiastische Annahme durch die Bevölkerung die Akzeptanz dieser Willensbekundung gebietet. Es scheint sich ja auch immer mehr zu bestätigen, daß heute die Umweltgefahren weniger von den steuerbaren Prozessen ausgehen, zu denen das öffentliche Verkehrsmittel zu zählen ist. Die größeren Gefährdungen entwickeln sich offenbar aus den nicht regelbaren und unkontrollierbaren, aus den gewissenlos und aus Unkenntnis verübten Vergehen; denen sollte deshalb mehr Beachtung geschenkt werden."

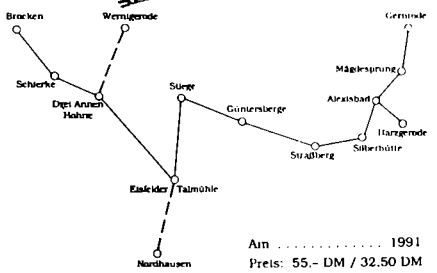
Nach dieser Wiederaufnahme des Zugverkehrs zum Brocken, die voraussichtlich bis Mitte 1992 auf den Einsatz von Sonderzügen beschränkt bleibt, gab es im Jahr 1991 noch zwei Eisenbahnfahrten aus dem Seltetal zum derzeit begehrtesten Berg der Deutschen. Jeweils am 28. September und 6. Oktober machten sich in den frühen Morgenstunden die Züge von Gernrode aus auf die Reise. In den Wagen hatten die ersten Gäste aus Quedlinburg und Gernrode voller Erwartungen Platz genommen, darunter viele ältere Herrschaften, die anderweitig kaum Gelegenheit zum Besuch des Brockens finden würden. Bis nach Alexisbad ging es in Doppeltraktion; dort wurde der Zug geteilt. Die eine Teilformation übernahm den Regelverkehr nach Harzgerode und die Wagenreihe der „Brockenfahrer“ bekam zusätzlich einen provisorischen Büfettwagen angehängt. Auf den Unterwegsbahnhöfen stiegen ständig weitere Fahrgäste zu. Nach dem Halt in Stiege waren dann fast alle Plätze besetzt. Die Aufenthalte in Eisfelder Talmühle und in Drei Annen Hohne nutzte man, um sich auf den Bahnsteigen die Füße zu vertreten und den Lokomotiven beim Umsetzen und Wassernehmen zuzuschauen. Der ersehnte Augenblick rückte immer näher; schon vorm Passieren des einstigen Bahnhofs Goetheweg konnte man kurzzeitig den zum Greifen nahen Brockengipfel sehen. Als der Zug in die Brockenspirale eingefahren war, wurde dieser pittoreske Anblick zum fast ständigen Begleiter. Und dann verstummten die wuchtigen Schläge der schwer arbeitenden Lokomotive; der Zug hielt neben dem markanten Bahnhofsgelände an. – Es wird ein ewiges Rätsel bleiben und ebenso wenig beschreibbar sein, was sich in den Menschen beim Betreten dieses Berges, der so lange zum Symbol der Willkür und des Unerreichbaren gezwungen ward, immer wieder bewegt. Weniger die Ausgesperrten als die, die zu seinen Füßen jahrzehntelang eingesperrt waren, verstehen die Ursache und die Gewalt ihrer Gefühle, ihres Empfindens, wenn sie auf diesem Gipfel die Geburt des Sinnbildes höchster Freiheit erleben. Dank den Frauen und Männern, die am 3. Dezember 1989 ein Stück des Weges zu dieser Freiheit ebneten /14/.

Man hatte nach diesen ersten Eindrücken nun ausreichend Zeit, um sich auf dem höchsten Harzberg umzuschauen. Und das haben die meisten in den zwei Aufenthaltsstunden

getan. Für die An- und Abfahrt brauchte der Zug jedes Mal fünf Stunden (von und bis Gernrode). Bei den zukünftigen planmäßigen Angeboten dieser Tour werden die Fahrzeiten jeweils um eine knappe Stunde kürzer sein. Den Einsatz der Sonderzüge hatte die kommunale Gründungsgesellschaft für die Harzer Schmalspurbahnen GmbH erwirkt; Organisation dieser Aktionen und Betreuung der Fahrgäste übernahm die Stadt Harzgerode, die zu diesem Zweck hat Extra-Fahrkarten drucken lassen (Bild 30).



Mit der
Selketalbahn
zum
Brocken



Am 1991
Preis: 55,- DM / 32.50 DM

Hinfahrt


Wir wünschen eine erlebnisreiche Fahrt und einen angenehmen Aufenthalt auf dem Brocken.

Harzer Schmalspurbahnen GmbH i.Gr.
(HSB GmbH i.Gr.)
Stadt Harzgerode

Rückfahrt

Bild 30

km	Höhe ü. NN.	Station	Hinfahrt	Rückfahrt
0	230 m	Gernrode	ab 7.06	an 19.34
10,2	295 m	Mägdesprung	7.44	19.00
14,6	320 m	Alexisbad (Harzgerode)	8.15	18.42
21,8	365 m	Straßberg	8.45	18.06
27,0	420 m	Güntersberge	8.55	17.55
35,7	485 m	Stüke	9.14	17.36
44,7	350 m	Eisfelder Talmühle	9.56	17.04
73,9	540 m	Drei Annen Hohne	11.38	15.25
93,0	1125 m	Brocken	an 12.50	ab 14.15



Einige Hinweise:

Aus Sicherheitsgründen ist **der Übergang zwischen den einzelnen Wagen während der Fahrt verboten.**

Das **Rauchen** ist in den Zügen und auf den offenen Plattformen **generell untersagt.**

Im Zug wird ein **Büfett mitgeführt.**

Der Zug wird von einer Dampflokomotive gezogen: bitte haben Sie **Verständnis für notwendige Halte zum Wassernehmen.**

Auf den Stationen **Eisfelder Talmühle** und **Drei Annen Hohne** wird die Lokomotive **umgesetzt.**

Literatur:

- /1/ Geschäftsbericht der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft für das die Zeit vom 1. April 1890 bis zum 31. März 1891 umfassende Geschäftsjahr. Quedlinburg 1891, S. 16 ff.
- /2/ Schreiben des Vorstandes der GHE an den Aufsichtsrat der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft vom 17. Nov. 1890
- /3/ Hostmann, W.: Das Project einer schmalspurigen Eisenbahn von Quedlinburg nach Nordhausen. Hofbuchdruckerei Eisenach 1880
- /4/ Böhstedt, K.: Geschichte der Stadt Hasselfelde, Ausgabe 1974, Band 1, S. 39-41
- /5/ Autorenkollektiv: Güntersberge, ein kleines Harzstädtchen stellt sich vor. Stadt Güntersberge 1981, S. 52 u. S. 68
- /6/ Zieglgänsberger, G. u. Röper, H.: Die Selketalbahn; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1989
- /7/ Presia, E.: Ein Eldorado der Dampflokomotiven; Modell-Eisenbahner 1987, Heft 8, S. 19
- /8/ Autorenkollektiv: 200 Jahre Dampfmaschine; VEB Mansfeld Kombinat Eisleben 1985
- /9/ Tourist Reisehandbuch Harz, VEB Tourist-Verlag Berlin/Leipzig; 3. Auflage, 1983, S. 259
- /10/ Presia, E.: Die Mägdesprunger Sägegatter im Harz; Der Harz 21, Harzmuseum Wernigerode 1989
- /11/ Presia, E.: Alexisbader Episoden; Unser Harz 1991, H. 11, S. 211
- /12/ Gute Chancen für Brockenbahn – Als technisches Denkmal im Einigungsvertrag geschützt; Pressespiegel Harz, Stand 5. März 1991
- /13/ Brief der Kurverwaltung Braunlage vom 7. Februar 1991 an die Gemeindeverwaltung Harzgerode
- /14/ Presia, R.: Brockenwanderung am 3. Dezember 1989; Unser Harz, 1990, Heft 1

Bildunterschriften:

Bild 1:

Mit Beginn des Bahnbaues durch die GHE gab es verschiedene Projekte zu möglichen Streckenführungen, die sich alle das Ziel gesetzt hatten, den Unterharz in Nord-Süd-Richtung zu überqueren. Erst nachdem man sich für den Weiterbau durchs Selketal entschieden hatte, gewannen die Vorstellungen zur Ausdehnung der Bahn bis auf die Hasselfelder Hochebene hinauf an Bedeutung. Die Karte zeigt die bis 1890 von Gernrode bis Güntersberge aufgebaute GHE-Strecke, die Planung der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde und die wichtigsten zwischen 1886 und 1890 aufgestellten Varianten über mögliche Streckenverläufe mit Anschluß an die Halle-Kasseler-Eisenbahn (nach einer Vorlage aus dem Stadtarchiv Gernrode).

Bild 2:

Die Stadt Hasselfelde mit ihren Bürgermeistern hat sich ausgangs des vergangenen Jahrhunderts unermüdlich um den Anschluß der Stadt an ein Bahnnetz bemüht. Schon frühzeitig – um 1885 – wurde deshalb ein Komitee unter Vorsitz des Hasselfelder Bürgermeisters Wendt gegründet, das Fragen der Konzession und Finanzierung klären sollte. Als sich eine mögliche Ausdehnung der GHE nach Hasselfelde abzeichnete, wünschte man auch so entscheidende Aktionäre, wie z.B. die Stadt Harzgerode, als Teilnehmer an den Komitee-Sitzungen. Das dokumentiert die Einladung aus dem Jahre 1887 (Original im Stadtarchiv Harzgerode).

Bild 3:

Die anhaltische Kleinstadt Güntersberge war ab 1890 die Endstation der GHE. Dieser immer besonderen Funktion eines Bahnbetriebes war auch das Empfangsgebäude angepaßt; denn während der Projektierung und des Baues des Bahnhofs (1891 fertiggestellt) war noch nicht eindeutig entschieden, ob die Bahn in absehbarer Zeit weitergeführt werden würde. Das Bild, das nach einer Vorlage aus /5/ entstanden ist, zeigt das Bahnhofsgebäude mit Gartenrestaurant um etwa 1900.

Bild 4:

Schon vor dem offiziellen Beginn des Baues der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde hat die Firma Henschel, die bis dahin alle C-gekuppelten Naßdampfmaschinen für die GHE geliefert hatte, auch noch die sechste und letzte Lokomotive dieses Typs fertiggestellt. Sie erhielt den Namen „Hasselfelde“ und kam bald nach ihrem Eintreffen in Gernrode zum Einsatz. Das Bild vermittelt einige Kenndaten dieser C-Kuppler; die Prinzipdarstellungen sind einer Zeichnungsunterlage von Malsch entnommen.

Bild 5:

Das Bahnhofsgebäude von Hasselfelde vor der Jahrhundertwende. Es ist zu vermuten, daß das Foto noch vor Juni 1893, also im ersten Jahr nach der Betriebseröffnung, entstanden ist. Das Großfeuer von 1893 hat nämlich besonders die Südhälfte der Stadt vom Osten her bis in die Nähe des Bahnhofs eingäschert. Davon wären dann auch die Wohnstätten betroffen gewesen, die teilweise im Hintergrund noch zu sehen sind. Die Vorlage zu dieser Aufnahme stammt aus der Sammlung von Frau Rinklebe, Hasselfelde.

Bild 6:

Das Hasselfelder Komitee hatte während des Aufbaus der NWE und der SHE ein Projekt vorbereitet, in dem zwischen der GHE und den beiden entstehenden Bahnen eine Verbindungsbahn über Hasselfelde hinaus nach Tanne oder Sorge vorgesehen war. Diese Vorstellungen fanden Unterstützung bei der Geschäftsführung der GHE und wurden deshalb schriftlich der NWE vorgetragen. Das Bild zeigt die Abschrift der ablehnenden Antwort von der NWE (Original der Abschrift im Stadtarchiv Harzgerode).

Bild 7:

Die Beförderungsleistung der Bahn ist ein wichtiges Indiz für ihre Wirtschaftlichkeit. In der Grafik sind bezogen auf das Jahr 1906 die Veränderungen in der Beförderung von Personen und Gütern für die Gesamtbahn dargestellt. Aus der Darstellung lassen sich auch die Einflüsse der Inbetriebnahme der Zweigbahnen Güntersberge-Hasselfelde (1890 bis 1892) und Stiege-Eisfelder Talmühle (1905) ablesen und deuten.

Bild 8:

Darstellung der Entwicklung der Beförderungsleistungen auf der Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde. In dieser Grafik sind die Transportaufkommen sowohl im gesamten Streckenabschnitt (1) als auch gesondert für die Bahnstation Hasselfelde (2) auf die zugeordneten jährlichen Leistungen der Gesamtbahn bezogen. Der explosionsartige Anstieg der Gütertransporte um 1893 wird im Text begründet.

Bild 9:

Der Bahnbau am Ende des vergangenen Jahrhunderts erforderte auch die Übernahme von Grundbesitz aus Privathand. Nach Möglichkeit versuchten die Bahnbaugesellschaft oder die GHE selbst, die Eigentümer finanziell zu entschädigen oder durch Flächentausch zu befriedigen. In Einzelfällen konnten andere Lösungswege gefunden werden, wie das ausgewählte Beispiel der Verhandlung in Stiege am 25. Oktober 1893 zeigt. Die Unterlage stammt aus dem Gemeindearchiv Stiege.

Bild 10:

Bildliche Wiedergabe der Beförderungsleistungen in der Zeit um die Weltwirtschaftskrise vor dem 2. Weltkrieg. Hier sind die Transportaufkommen der Gesamtbahn entsprechend Bild 7 auf das Jahr 1906 bezogen. Die Auswirkungen der Krisenjahre sind nicht zu übersehen.

Bild 11:

Ende der sechziger Jahre schien besiegelt zu sein, daß der Betrieb auf der Selketalbahn eingestellt wird. Die Verantwortlichen beim damaligen Rat des Kreises, die lediglich die Weisungen von oben durchzustellen hatten, begründeten diese Absicht mit entsprechenden Gutachten sog. kompetenter Institutionen. Und es ist auch nicht diesen Leitungskräften zu verdanken – wie später gern herausgestrichen wurde –, daß die Bahn erhalten blieb. Entscheidend hierfür waren die Widerstände aus der engagierten Bevölkerung und vor allem die das so bezeichnete sozialistische Wirtschaftssystem besonders erschütternden Ölkrisen. Das Bild zeigt einen Ausschnitt aus der Tageszeitung „Freiheit“ vom 29. Januar 1970.

Bild 12:

Die energetischen Probleme in der damaligen DDR zwangen zur verstärkten Nutzung des diesbezüglich vorteilhaften Schienenbetriebes. Das Eisenbahnwesen wurde deshalb ab Mitte der siebziger Jahre besonders gefördert, wovon auch die Schmalspurbahnen nicht ausgeschlossen waren. In diesem Zusammenhang kam es zu Ministerratsbeschlüssen, in denen u. a. die zukünftig weiter zu betreibenden Schmalspurbahnen namentlich festgelegt wurden. Damit war auch die Presse zu entsprechenden Publikationen animiert; das Bild zeigt eine Meldung aus der Tageszeitung „Neues Deutschland“ vom 22. September 1976.

Bild 13:

Nach der Demontage der GHE im Jahre 1946 ereilte dem Güntersberger Bahnhof das gleiche Schicksal wie allen derartigen Gebäuden an anderen stillgelegten Strecken auch: Er wurde zu Wohnzwecken und zeitweise als gastronomische Einrichtung genutzt. Das Bild entstand im Jahre 1980, kurz bevor man mit Vermessungsarbeiten und der Vorbereitung des Planums für den Wiederaufbau der Bahn begann.

Bild 14:

Die Bahnstation Friedrichshöhe besaß ein stattliches, harzbahntypisches Bahnhofsgebäude. Bis zum Jahre 1980 war es, nun schon dicht von Wald umwachsen, noch anzutreffen. Erhaltungsarbeiten gab es in den davorliegenden Jahrzehnten überhaupt nicht mehr, seit etwa 1970 war es unbewohnt. Das Bild zeigt die letzten Tage des Gebäudes; die schwere Abbruchtechnik ist bereits angefahren und hat schon erste Spuren hinterlassen.

Bild 15:

Am Haltepunkt Albrechtshaus waren erhebliche Erdarbeiten nötig, um die Trasse für die zukünftigen Belastungen und Geschwindigkeiten der Züge anlegen zu können. Das Bild zeigt die Baustelle um 1982. Vor dem Wartehäuschen ist noch die Haltestellenmarkierung für den Kraftverkehr zu erkennen – als Busbahnhof nämlich diente der Platz in der „eisenbahnfreien Zeit“.

Bild 16:

Die Ostseite des Bahnhofs Stiege kurz vor dem Beginn des Wiederaufbaues der Strecke nach Güntersberge. Links läuft das täglich genutzte Einfahrgleis aus Eisfelder Talmühle/Birkenmoor zum Bahnsteig; rechts führt der Abzweig zur Ladestraße, auf dem im Hintergrund mit Rollwagen herangebrachte Regelspurwagen abgestellt sind. Im Vordergrund hat man mit Gleiserneuerungen begonnen. Die Aufnahme entstand zu Beginn der achtziger Jahre.

Bild 17:

Das fertig vorbereitete Planum in Richtung Güntersberge auf der Ostseite des im Hintergrund beginnenden Bahnhofs Stiege.

Bild 18:

Der Beginn der Arbeiten zum Streckenaufbau an der Selketalbahn wird am 30. Oktober 1981 in der Tageszeitung „Neues Deutschland“ verkündet.

Bild 19:

Im Frühjahr 1983 beginnt die Gleisverlegung von Stiege aus. Nach der spezifischen Technologie nimmt ein Raupendrehkran die vorgefertigten Schienenjochs vom Rollwagen auf und setzt sie – nachdem sich der Kran um eine Jochlänge zurückbewegt hat – auf dem Planum ab. Täglich werden so 200 bis 250 Meter Strecke ausgelegt. Auf dem Bild befindet sich der Bautrupp im Quellgebiet der Selke, einen knappen Kilometer vor dem Albrechtshaus.

Bild 20:

Von Stiege aus transportierte die Diesellokomotive 199 301 die auf den Rollwagen verladenen Schienenjochs an die Baustelle heran. Vor Ort selbst rangierte sie jeweils die Einzeljochs zur Aufnahme durch den Kran ein. Die Lokomotive war von April bis Oktober 1983 ständig auf der Strecke zu sehen.

Bild 21:

In der regionalen Tagespresse wurde die vorübergehende Sperrung der Landstraße zwischen Friedrichshöhe und der Harzhochstraße wegen der Gleisverlegung in deren Bereich bekanntgegeben. Die verkündeten Maßnahmen traten aber nicht in Kraft, am genannten Tag konnten die Arbeiten nicht ausgeführt werden; das geschah Wochen später ohne weiteres Aufsehen.

Bild 22:

Als die Verbindungsstrecke zwischen Straßberg und Stiege wieder hergestellt war, hat man auch das in der Presse bekannt gemacht. Das Bild zeigt einen Kommentar aus der „Berliner Zeitung“ vom 8. Dezember 1983. Aus dem Bericht sind auch einige Nachteile der einstigen GHE herauszulesen, die aus Sparsamkeitsgründen bei ihrem Bau in den Jahren 1887 bis 1892 scheinbar in Kauf genommen wurden. Um nämlich mit möglichst wenig Erdarbeiten auszukommen, hatte man das Planum weitgehendst an die topischen Gegebenheiten des Geländes angepaßt. Das führte zu engen Kurven und oftmals nahtlosen Übergängen von Links- in Rechtsbögen und umgekehrt. Folgeerscheinungen davon waren: Kleine Geschwindigkeiten, hoher Verschleiß, zusätzlicher Energieaufwand. Dem versuchte man mit möglichst kleinen Achsabständen an Lokomotiven und Wagen entgegenzuwirken.

Bild 23:

Der im November 1983 abgekippte, regelspurige Selbstentlader lag noch Wochen nach dem Unfall neben der neu aufgebauten Strecke im Selketal. Er konnte nicht ganz geborgen werden; wurde deshalb an Ort und Stelle verschrottet.

Bild 24:

Anläßlich der Eröffnungsfahrt am 30. November 1983 gab es bei der Deutschen Post einen Sonderstempel. Eine weitere postalische Delikatesse bedeutete der von philatelistisch interessierten Eisenbahnern herausgegebene Sonderbrief, insbesondere zusammen mit Sonderstempel und Schmalspurbahn-Briefmarke.

Bild 25:

Der Planverkehr auf der Gesamtstrecke der ehemaligen GHE begann am 3. bzw. 6. Juni 1984. Von der Fahrt des ersten Zuges von Gernrode nach Stiege am Sonntag, dem 3. Juni, berichtete die Tageszeitung „Freiheit“ in einer Notiz am 28. Juni 1984.

Bild 26:

Der ab 3. Juni 1984 gültige Fahrplan für die Strecke Gernrode-(Harzgerode)-Hasselfelde. Ab diesem Tag konnte erstmals nach 1946 die Gesamtstrecke wieder befahren werden.

Bild 27:

Grafische Auflistung der Lokomotiven der Einsatzstelle Gernrode, die sich im Zeitraum von 1984 bis 1991 im Plandienst befanden. Die prozentualen Anteile haben nicht die zurückgelegten Fahrkilometer zur Basis, sondern geben die Maschinen an, die jeweils zur Erfüllung der planmäßigen Zugleistungen auf der Strecke waren.

Bild 28:

Der Bahnhof Hasselfelde im wiederum schneearmen Monat Januar, dieses Mal des Jahres 1992. Der Blick geht zwischen der Nordfront des desolaten Lokomotivschuppens und einem auf Rollwagen stehenden, normalspurigen Tankwagen hindurch auf das Bahnhofsgebäude. Hasselfelde wird in der derzeitigen „Güterverkehrskrise“ gelegentlich noch von Nordhausen her durch Güterzüge angefahren.

Bild 29 :

Blick auf die Lokführerseite im Fahrstand der Lokomotive 99 6001, die ab 1. Januar 1992 – äußerlich noch nicht markiert – als 099 120 läuft.

Bild 30:

Vorder- und Rückseite der speziell für die Brockenfahrten aus dem Selketal im Jahre 1991 von der Stadtverwaltung Harzgerode herausgegebenen Fahrkarten.

Bildunterschriften für Farbbilder:

Bild I:

Bis zum Jahre 1989 einschließlich waren auf der Selketalbahn noch Mallet-Lokomotiven im Plandienst eingesetzt. Dann war die Rekonstruktion der Personenwagen mit gleichzeitiger Umstellung auf Druckluftbremsung abgeschlossen. Die nur für Saugluftbremsung geeigneten Malletmaschinen konnten deshalb nicht mehr als Triebfahrzeuge im Personenverkehr genutzt werden. Das Bild zeigt einen Personenzug vor Alexisbad im Februar 1986 auf dem Wege nach Hasselfelde. Bespannt ist er mit der Lokomotive 99 5901, ex NWE 11. In den Jahren 1986 und 1987 waren Februar und März sehr kalte und schneereiche Wintermonate, die den Harzbahnen einige zusätzliche Schwierigkeiten bereiteten. Darüber hinaus war das Personal auf den langen Fahrten von Gernrode nach Hasselfelde bzw. Eisfelder Talmühle auf den Malletmaschinen ohnehin besonders gefordert. Schlechte Qualität der Kohle verlangte die Mitnahme überdurchschnittlich großer Reserven, die auf den Führerständen untergebracht werden mußten. Der Heizer stand während der Fahrten zumeist auf Kohlen. Und da sich deshalb auf seiner Seite die Führerhaustür nicht öffnen ließ, mußte er zum Besteigen die Lokführerseite benutzen oder durchs Fenster klettern (was man gelegentlich beobachten konnte).

Bild II:

Einen Tag vor der offiziellen Eröffnung des wieder aufgebauten Streckenabschnittes zwischen Straßberg und Stiege kam die Mallet-Lokomotive 99 5903, ex NWE 13 aus Wernigerode zur Einsatzstelle in Gernrode zurück. Diese Maschine sollte den Eröffnungszug, der aus den Traditionswagen der Harzquerbahn zusammengesetzt war, von Stiege nach Güntersberge und zurück befördern. Es war ein Verlangen des Veranstalters, daß bei der Fahrt des Zuges nach Güntersberge die Rauchkammer der Lokomotive nach vorn zeigt. Da aber auf der Selketalbahn bei Fahrt in den Harz die Maschinen immer vorwärts fahrend zogen, bot sich im November 1983 vor dem Gernroder Lokschuppen das Bild „einer verkehrt herumstehenden“ Lokomotive.

Bild III:

Der Triebwagen GHE T 1 ist das einzige, aus dem Eigentumsbestand der ehemaligen GHE übriggebliebene Triebfahrzeug. Seit 1989 ist er wieder als Personenfahrzeug hergerichtet und wird fast ausschließlich zu Sonderfahrten von Reisegruppen genutzt. Nur gelegentlich und aushilfsweise sieht man ihn im Regelverkehr, wie am 8. September 1991. An diesem Tage stand er gegen 11.30 Uhr als P 14 455 in Alexisbad auf Gleis 3, war kurz zuvor aus Harzgerode kommend eingefahren, um etwa eine Viertelstunde danach nach dorthin zurückzufahren.

(T 1 1933 neu angeschafft, ursprünglich 48 kW Motorleistung, heute 57,5 kW-Dieselmotor).

Bild IV:

Die Lokomotive 99 6001, ex NWE 21, zukünftig 099 120, war auf der Selketalbahn nach der Komplettierung des einstigen Streckennetzes der GHE die unbezahlbare Stütze, das stabilisierende Betriebsmittel im Personenverkehr zwischen Gernrode und Eisfelder Talmühle/Hasselfelde. Sie zog am 3. Juni 1984 den ersten wieder bis Stiege fahrenden Personenzug. Anlässlich der Wiedereröffnung der Brockenstrecke am 15. September 1991 brachte sie in Doppelbespannung mit der 99 5903 den ersten Zug auf den höchsten Harzgiripfel. Jetzt ist sie nur noch selten auf der Selketalbahn zu sehen. Das Bild zeigt sie im originalen Farbanstrich während einer Gastrolle am 5. Dezember 1991 auf dem Bahnhof in Harzgerode.

Bild V:

Im Sommer 1984 war es für die Harzbewohner und ihre Gäste ein beliebtes Freizeitvergnügen, die nun wieder komplett befahrbare Strecke der einstigen GHE zu bereisen. Dabei gab es einen etwa halbstündigen Aufenthalt in Hasselfelde, der von den Fahrgästen zur Stippvisite in die Stadt und vom Lokpersonal zur Versorgung ihrer Maschine genutzt wurde. Das Foto zeigt das „Treiben“ auf dem Bahnhof Hasselfelde nach der Ankunft des Zuges von Eisfelder Talmühle zu noch morgendlicher Stunde.

Bild VI:

Wegen ihrer Einmaligkeit ist die Wendeschleife in Stiege ein beliebtes Fotoobjekt. So konnte es sich auch der Verfasser nicht verkneifen, Anfang Oktober 1991 an dieser Stelle auf den Auslöser seiner Kamera zu drücken. Die eigentliche Motivation dazu gab nicht ausschließlich der durch die Schleife dampfende Zug – der afrikanisch blaue Himmel und die steppenartig ausgedörrte Graslandschaft infolge des heißen und niederschlagslosen Sommers sollten in dieser Not der Natur ein ungewöhnliches und hoffentlich einmaliges Bild zeichnen.

Bild VII:

Der leider wenig genutzte Haltepunkt Albrechtshaus ist ein idealer Ausgangspunkt für kurze und lange Wanderungen in reizvolle und abwechslungsreiche Natur. Nahezu in jede beliebige Richtung kann man von dort ausschwärmen, um Ungestörtheit und Naturkontakt zu finden. Nicht vergessen sollte man aber den kurzen Abstecher zum Albrechtshaus selbst. Da ist die im Schatten des großen Hauses stehende, nun wieder schmucke, kleine Holzkirche zu bewundern. Die Aufnahme zeigt sie am 31. Oktober 1991, als man an ihr noch mit Renovierungsarbeiten beschäftigt war.

Bild VIII:

Bei der Zugfahrt am Güntersberger Bergsee entlang kann man diesen Blick auf die Güntersberger Oberstadt genießen. In Wirklichkeit ist der Anblick meist noch schöner, als er sich im Foto einfangen läßt.

Bild IX:

Der 19. November 1991 war ein hoffentlich bedeutsamer Tag für die Harzer Schmalspurbahnen. Nach zehn, über ein Dreivierteljahr verteilten Sitzungstagen waren durch die kommunale Gründungsgesellschaft alle Vorarbeiten abgeschlossen, um die Harzer Schmalspurbahnen GmbH aus der Taufe heben zu können. Das geschah dann auch am Nachmittag dieses Novembertages im Landkreisamt Wernigerode. Das Foto zeigt den in der Harzer Bahngeschichte denkwürdigen Augenblick.

Bild X:

Der erste offizielle Personenzug nach Öffnung des Brockens und Instandsetzung der Brockenbahn ist am 15. September 1991 in den Bahnhof Brocken eingefahren. Die Mitreisenden und die den Zug erwartenden Wandersleute haben sich zu einer unübersehbaren Menschenmenge vermischt. Kurz nachdem die hier gezeigte Bildaufnahme gemacht war, erklang die Nationalhymne aller Deutschen und leitete einen bewegenden Augenblick an einem symbolträchtigen Ort ein.

Bild XI:

So wurden die Erstbefahrer des Brockens am 15. September 1991 an ihrem Zielbahnhof begrüßt.

Titelfoto:

Der Abendzug aus Hasselfelde erreicht Anfang September 1988 zur anschließenden Weiterfahrt nach Gernrode den Haltepunkt Güntersberge.

Fotos, Bilder, Tafeln und Grafiken stammen, soweit nicht ausdrücklich anders angegeben, aus der Sammlung des Verfassers.

Verwendete Abkürzungen:

GHE	Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn
GmP	Güterzug mit Personenbeförderung
HBE	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn
HSB	Harzer Schmalspurbahnen
NWE	Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn
SHE	Südharz-Eisenbahn (Walkenried-Braunlage/Tanne)
SKL	Selbstfahrender Bahndienstwagen (mit Verbrennungsmotor)

Fahrplaninformation für die Strecke Gernrode (Harz) – Hasselfelde

Zur Verbesserung des Leistungsangebotes im Touristenverkehr verkehrt P 14466 (Hasselfelde – Gernrode/Harz) ab 21. Juli 1990 samstags und sonntags ab Hasselfelde erst 17.41 Uhr, Stiege 17.57/18.06 Uhr und weiter unverändert.

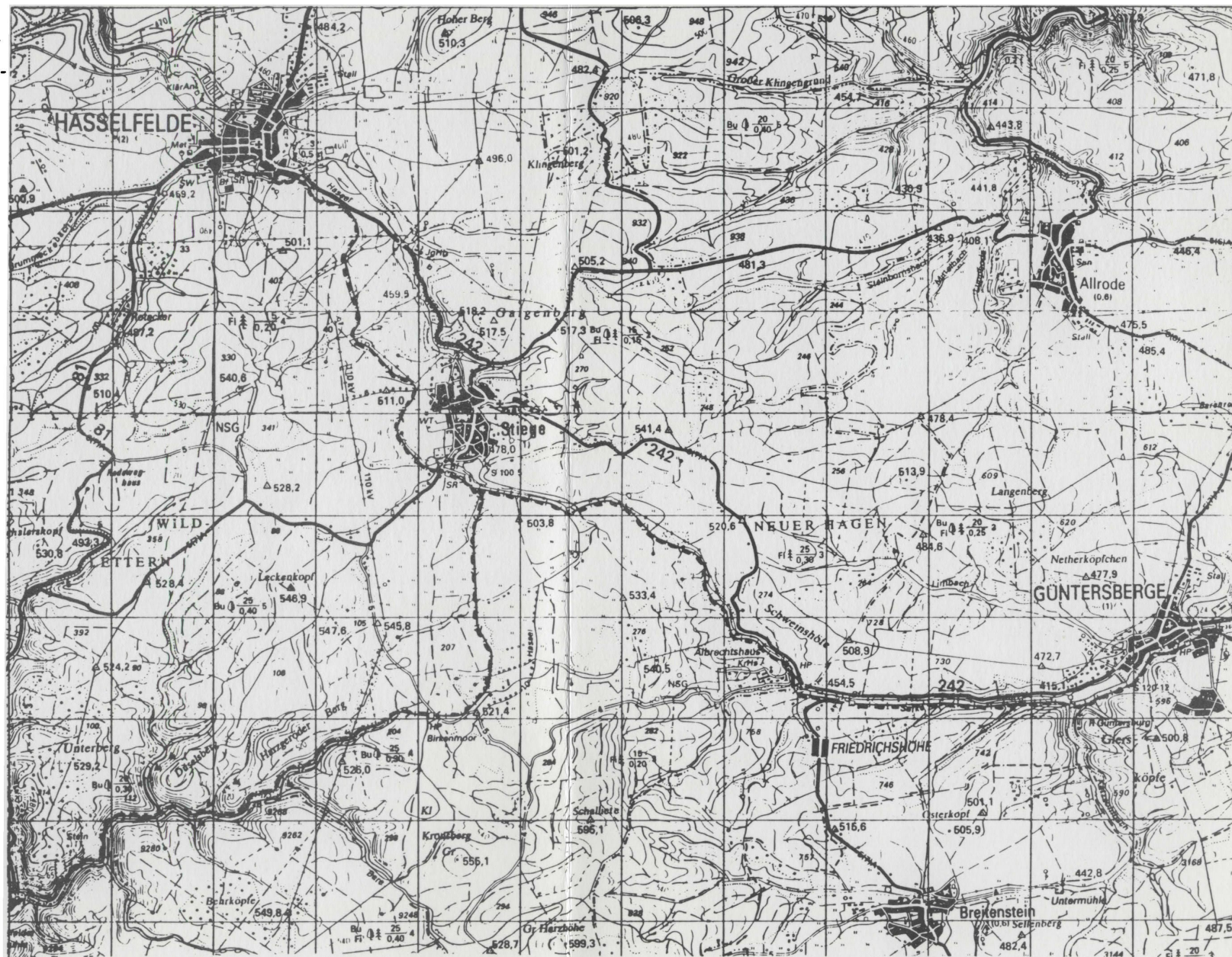
DEUTSCHE REICHSBAHN
Reichsbahndirektion Magdeburg
Stab für die operative Betriebsleitung
Fachabteilung Transportvorbereitung

Zeitungsnotiz in der „Mitteldeutschen Zeitung“
vom Juli 1990

Gernrode-Harz-
geroder Eisen-
bahn (GHE)

0 0,5 1,0
Kilometer

Stand 1985



Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde mit Anschlußbahn von Stiege nach Eisfelder Talmühle