



Die Harzquer- und Brockenbahn,
die Selketalbahn

B 7539 E
ISBN 3-922404-20-0

**special
3/91**

Schmalspurbahnen im Harz

von Günter Scheibe
und Manfred Weisbrod

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,-



(Füllseite)

Impressum

ISBN 3-922404-20-0

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autoren: Günter Scheibe, Manfred Weisbrod
Objektbetreuung: Dieter Schubert
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout: Gerhard Gerstberger
Textverarbeitung:
Hermann Merker Verlag GmbH
Produktion: Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Printed in Italy
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung
des Verlags. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste
Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigen-
ablehnung behalten wir und vor.
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Beantwortung von Anfragen nur, wenn
Rückporto beiliegt.

Copyright Juni 1991, 2. Auflage Juni 1992, by:
Hermann Merker Verlag GmbH
Fürstenfeldbruck



Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung	5
Der Bau der Harzquerbahn	6
Die Entwicklung der NWE bis in die achtziger Jahre	10
Die zwanziger und dreißiger Jahre	10
Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg	25
Harzquer- und Brockenbahn bei der Deutschen Reichsbahn	28
Güterzüge auf der Harzquerbahn	30
Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (Selketalbahn)	33
Die Zeit bis 1947	33
Die Selketalbahn bei der Deutschen Reichsbahn	44
Die Dampflokomotiven von Harzquer- und Selketalbahn	49
Die B'B n4vt-Lokomotiven	52
Die Schmalspur-Einheitslokomotiven	52
Nachbauten nach 1945 (Neubaulokomotiven)	66
Umstellung auf Ölhauptfeuerung	68
Die Diesellokomotive 199 301	80

Bild 1 (Titelbild): Recht eng geht es mitunter auf der Harzquerbahn zu. Die 99 7246 durchfährt einen Einschnitt dieser Schmalspurstrecke zwischen Wernigerode und Nordhausen.

Der allergrößte Teil der Aufnahmen in diesem Special stammt aus einer "Hand": Fotografiert hat die Szenen in unermüdlicher Arbeit Günter Scheibe – und das noch auf ORWO-Film. Die Fotos 2, 3, 30, 63 und 65 steuerte Manfred Weisbrod bei.

Vorwort

Spätestens als im Januar 1991 ein rein marktwirtschaftlich, auf Gewinn orientiertes Konzept zu Privatisierung der Schmalspurbahnen im Harz bekannt wurde, kamen diese Bahnlinien in die Schlagzeilen. Die Realisierung eines derartigen Konzepts hätte praktisch das Ende des regulären Dampfbetriebs sowie eine Beschränkung des Netzes auf den Streckenabschnitt Wernigerode – Brocken bedeutet. Proteste – nicht nur von Eisenbahnfreunden – aus dem In- und Ausland führten zu politischen Entscheidungen in den Gemeinden und Landkreisen sowie den Bundesländern Sachsen-Anhalt und Thüringen für den Erhalt des gesamten Schmalspurnetzes. Sachsen-Anhalt stellte fast 20 Millionen Mark für die Reparatur des Abschnitts Schierke – Brocken als Fördermittel zur Verfügung. Am 17. Juni 1991 erfolgte in Schierke durch den Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Dr. Horst Rehberger, der symbolische erste Spatenstich.

Ein denkwürdiger Tag war der 15. September 1991. Der Ministerpräsident von Sachsen-Anhalt, Prof. Dr. Werner Münch, durchschnitt das weiße Band vor den ersten, nach 30 Jahren wieder auf den Brocken fahrenden Sonderreisezügen. Die Wiederaufnahme des Regelreisezugverkehrs auf den Brocken folgte am 1. Juli 1992. Inzwischen steht auch fest: Die Zukunft der Schmalspurbahnen im Harz heißt Regionalisierung. Bereits am 13. März 1991 war auf Initiative des damaligen Wernigeroder Oberkreisdirektors und heutigen Landrats Dr. Michael Ermrich eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts gegründet worden, aus der am 19. November 1991 die Harzer Schmalspurbahnen GmbH hervorging. Ziel der Gesellschaft ist der Erhalt des gesamten Schmalspurnetzes im Harz als Touristenattraktion, technisches Denkmal und Nahverkehrsmittel. Noch im Laufe des Jahres 1992 werden die Harzquer- und Brockenbahn sowie die Selketalbahn von dieser Gesellschaft übernommen.

Unser inzwischen schon in zweiter Auflage gedrucktes Special will mit ausgesuchten schönen Fotografien aus den letzten zehn Jahren dem Leser den unvergleichlichen Reiz dieser Bahn und dieser Landschaft, wie sie sich bisher darbot, vermitteln und mit relativ wenigen zusätzlichen Zeilen über die knapp einhundertjährige Geschichte der Bahn informieren. Die vorliegende Publikation soll die Fördermaßnahmen all derer unterstützen, die sich für die Weiterführung des Dampfbetriebs sowie den Erhalt des gesamten Schmalspurnetzes im Harz engagieren. Gleichzeitig soll der Hoffnung Ausdruck verliehen werden, daß es der neugegründeten Gesellschaft, an der sich die drei Landkreise Wernigerode, Nordhausen und Quedlinburg, 16 Anliegergemeinden sowie die Stadt Braunlage beteiligen, gelingen möge, die herrlichen Schmalspurbahnen im Harz in eine sichere Zukunft zu führen.

Jörg Bauer

Bild 2: Hier beginnt unsere Reise: Von Wernigerode fahren wir durch den Harz nach Nordhausen. Lok 99 0231 mit Ölhauptfeuerung hat den Bahnhof Wernigerode verlassen und den ersten Haltepunkt erreicht. Es ist Wernigerode-Westertor mit einem herrlich gestalteten Empfangsgebäude.

Bild 3: Den Transport von Güterwagen auf Rollböcken innerhalb der Stadt Wernigerode hat hier die 99 6101 übernommen. Die Lokomotive befindet sich gerade auf der Fahrt zwischen den Haltepunkten Wernigerode-Kirchstraße und Wernigerode-Hasserode.

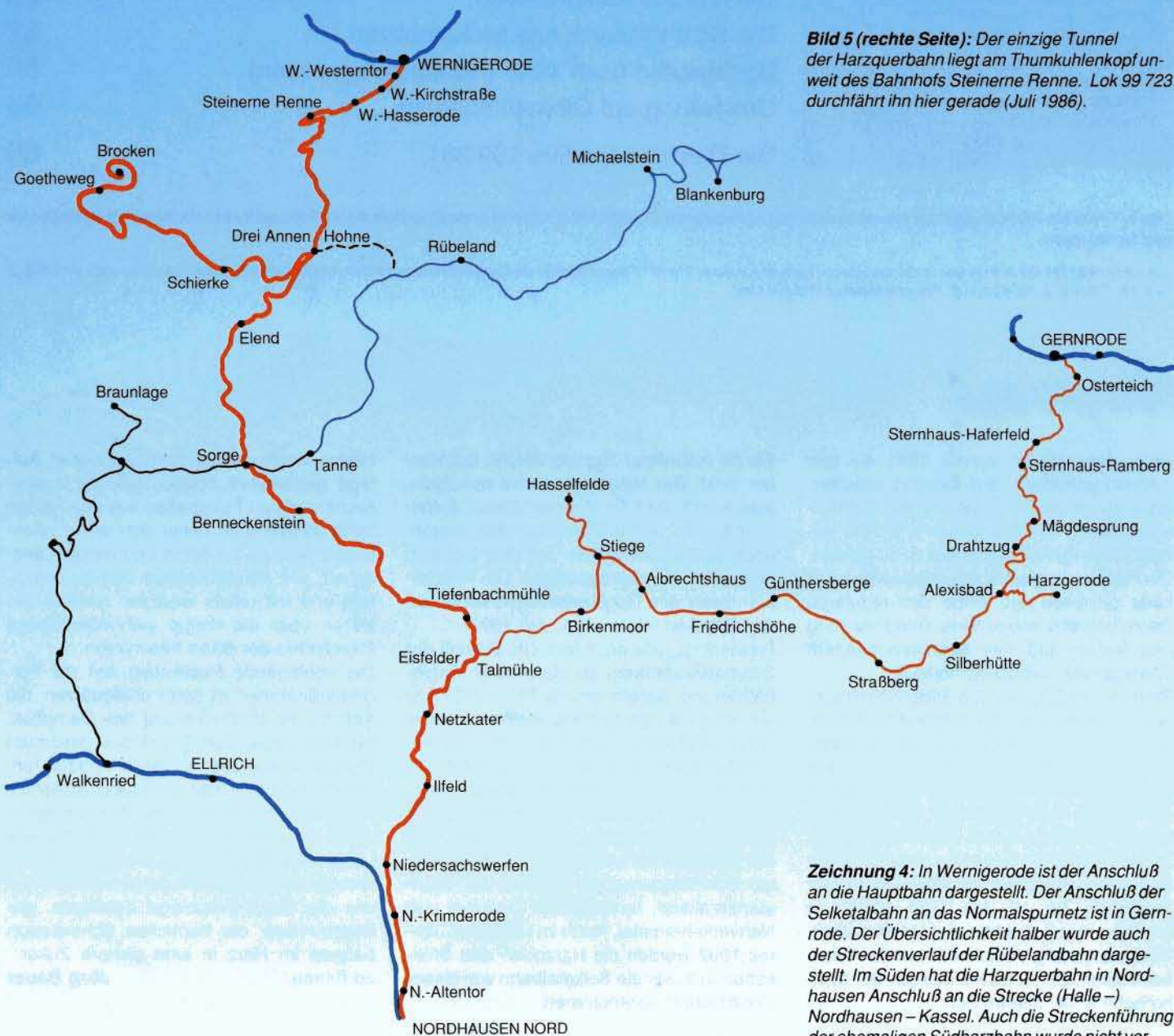
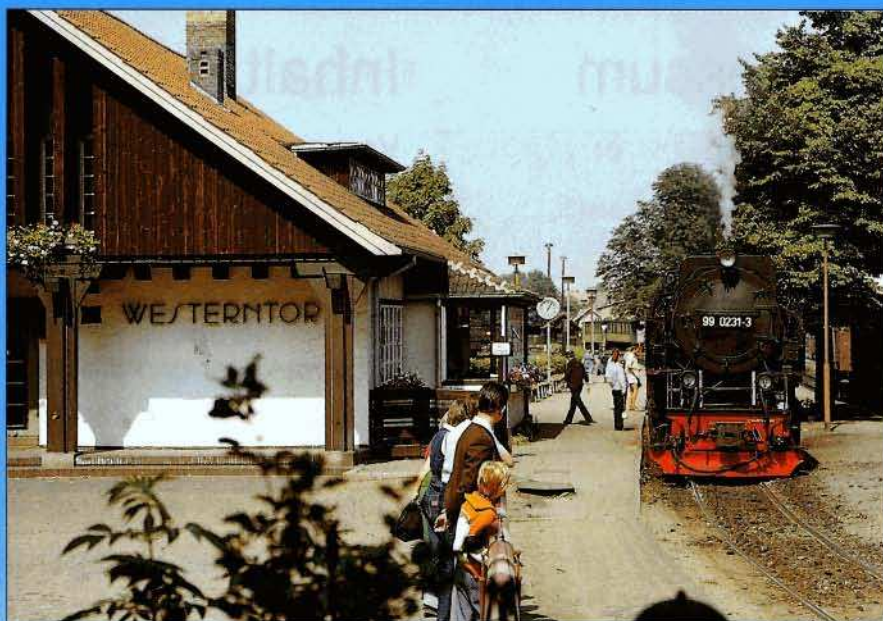


Bild 5 (rechte Seite): Der einzige Tunnel der Harzquerbahn liegt am Thumkuhlenkopf unweit des Bahnhofs Steinerne Renne. Lok 99 723 durchfährt ihn hier gerade (Juli 1986).

Zeichnung 4: In Wernigerode ist der Anschluß an die Hauptbahn dargestellt. Der Anschluß der Selketalbahn an das Normalspurnetz ist in Gernrode. Der Übersichtlichkeit halber wurde auch der Streckenverlauf der Rübelandbahn dargestellt. Im Süden hat die Harzquerbahn in Nordhausen Anschluß an die Strecke (Halle –) Nordhausen – Kassel. Auch die Streckenführung der ehemaligen Südharzbahn wurde nicht vergessen.



Einleitung

Der Harz ist das nördlichste deutsche Mittelgebirge. Im geteilten Deutschland war er auch ein geteiltes Gebirge. Seine höchste Erhebung, der Brocken (1141 m), lag auf DDR-Gebiet. Man kam in der Honecker-Ära nach Schierke nur mit polizeilicher Sondergenehmigung; der Brocken war Sperrgebiet. Auf den Reise- und Verkehrskarten der DDR endete die Brockenbahn in Schierke. Die zum Brocken weiterführende Strecke war, um "dumme" Gedanken zu unterbinden, gar nicht erst eingezeichnet. In der Literatur dieser Zeit ist von "Versorgungsverkehr" die Rede, der auf dieser Strecke stattfindet. Die Betonplatten zwischen den Gleisen weisen darauf hin, daß die Strecke als Straße genutzt wurde.

Die zerklüftete Gebirgswelt des Harzes mit ihrem wechselhaften, rauen Klima blieb dem Eisenbahnbau lange verschlossen. Die Rübeland-Bahn der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) war die einzige Normalspurbahn, die – mit Zahnstange nach Abt und Spitzkehre – als Stichlinie ein Stück in den Harz eindrang. Eine Normalspurbahn, die den Harz durchquert, gibt es bis heute nicht. Alle Projekte sind an der Topographie, am Geld oder an beidem zusammen gescheitert.

Allein die meterspurig angelegte Eisenbahn von Nordhausen nach Wernigerode durchquert den Harz. Die Deutsche Reichsbahn hat 1983 mit dem Wiederaufbau der Strecke Straßberg – Stiege die Netze der ehemaligen Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) und der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) wieder miteinander ver-

bunden. So durchzieht den Ostharz ein einzigartiges, bis heute mit Dampflokomotiven betriebenes Streckennetz, das in Gernrode, Nordhausen und Wernigerode Anschluß an die Normalspur bietet.

Begleiten Sie uns auf einer Fahrt auf dem letzten, planmäßig mit Dampflokomotiven betriebenen meterspurigen Streckennetz Deutschlands! Die Reihenfolge bei den Abbildungen in dieser Broschüre richtet sich nach dem Streckenverlauf, um Eisenbahnfreunden, die die Strecke besuchen und fotografieren wollen, die Orientierung zu erleichtern. Die Fahrt geht von Wernigerode nach Nordhausen, von Nordhausen nach Hasselfelde, von Gernrode nach Stiege und von Alexisbad nach Harzgerode. Auf der Streckenkarte können Sie den Laufweg der Züge nachvollziehen.



Der Bau der Harzquerbahn



Ehe man ernsthaft daran dachte, den Harz per Eisenbahn zu erschließen, war ein großer Teil des deutschen Fernbahnnetzes bereits gebaut oder konzipiert. Ein sich Ende 1866 in Benneckenstein konstituierendes Bahnbau-Komitee plante eine Verbindung zwischen Nordhausen und Wernigerode als

Bild 6 (oben): Nach anstrengender Bergfahrt über 14 km ist der Bahnhof Drei Annen Hohne erreicht. Hier die 99 7244 vor dem P 14 405 bei der Einfahrt (Juli 1987).

Bild 7: Drei Jahre später, im Mai 1990, wurde die 99 5901 als Nr. 1 mit dem Traditionszug an fast der gleichen Stelle aufgenommen. Der Bahnhof Drei Annen Hohne ist mit 540 m über N.N. der höchste Punkt der Strecke Wernigerode – Nordhausen.

Bild 8 (rechte Seite): Durch herrlichen Baumbestand führt die Trasse zwischen dem Bahnhof Drei Annen Hohne und der nächsten Station, Elend (Juli 1985).



Verlängerung der Strecke Erfurt – Nordhausen. Wie immer man die Trassenführung auch wählen würde, die Bahn mußte auf jeden Fall durch das Gebiet des Herzogtums Braunschweig geführt werden, so daß nicht nur eine preußische, sondern auch eine braunschweigische Konzession erforderlich war. Außer Nordhausen und Wernigerode waren noch (Bad) Harzburg, Blankenburg, Thale und Aschersleben als mögliche Endpunkte der Bahnlinie im Gespräch. Obwohl 1869 der aus Nordhausen stammende Obergeometer und Eisenbahningenieur Freiherr von Bock mit der Trassierung der Regelspurstrecke (!) von Wernigerode

nach Nordhausen beauftragt worden war, geschah doch 20 Jahre lang fast nichts, was den Bahnbau vorangebracht hätte. In diesen Jahren entstand in Meterspur die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE); sie konnte 1887 eröffnet werden. Zwar existierten nach wie vor Projekte, den Harz auf dem Schienenwege zu erschließen; doch der Vorschlag von Ingenieur Wackernagel aus Aschersleben, eine Pferdebahn von Wernigerode zum "Silbernen Mann" (nahe des heutigen Bahnhofes Steinerne Renne) zu bauen, hatte ebensowenig Chancen auf Verwirklichung wie das Projekt des Königlichen Landbaumeisters a.D. Castenoble, eine Dampfstraßenbahn

von Wernigerode zum Brocken zu führen. Ein neugegründetes Bahnbau-Komitee unter Leitung des Nordhauser Bürgermeisters Schusterhufs erhielt am 27. Mai 1896 die Konzessionsurkunde für den Bau einer Meterspurbahn von Nordhausen über Ilfeld nach Wernigerode für das preußische Territorium. In der Urkunde war ausdrücklich der Bau einer Zweigbahn zum Brocken genehmigt. Die Gründung der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft (NWE) erfolgte am 25. Juni 1896. Den Bau der Harzquer- und Brockenbahn übertrug man der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin. An diese Gesellschaft ist die Bahn für zehn Jahre ab Inbetriebnahme



Bild 9: Auf ihrer Fahrt quer durch den Harz im Juli 1988 hat die 99 7232 mit dem P 14 407 gleich den Bahnhof Elend erreicht.

verpachtet worden. Die Regierung des Herzogtums Braunschweig hatte die Genehmigung zum Bahnbau am 24. März 1896 erteilt. Die fünf Millionen Mark, für die die Berliner Gesellschaft die Bahn in zweieinhalb Jahren errichten sollte, reichten nicht aus. Allein für den Grunderwerb und die Nutzungsentschädigung waren statt geplanter 500 000 Mark mehr als 1,1 Millionen Mark zu bezahlen. Am Ende ergaben sich Gesamtkosten für den Bahnbau in Höhe von 8,128 Millionen Mark.

Der Bauarbeiten begannen im Sommer 1896 gleichzeitig in Nordhausen und Wernigerode. Sie gestalteten sich in Wernigerode besonders schwierig. Im heutigen Stadtteil Hasseroide kam es zu Problemen mit den

Einwohnern beim Grundstückserwerb. Der Minister für öffentliche Arbeiten mußte einen Baustopp verfügen, weil Enteignungsverfahren nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprochen hatten. Nicht ohne Schwierigkeiten war auch die Einführung der Schmalspurstrecke in die Bahnhöfe Nordhausen und Wernigerode. Fast ein Dutzend Projekte war jeweils erforderlich, ehe die Staatsbahn schließlich ihre Zustimmung erteilte. Am 12. Juli 1897 konnte der Abschnitt von Nordhausen nach Ilfeld in Betrieb genommen werden. Ein knappes Jahr später, am 16. Juni 1898, war Schierke von Wernigerode aus mit der Eisenbahn erreichbar. Der Weg auf den Brocken war dann noch mühseliger – bedingt durch das Brocken-

moor und notwendige Sprengungen von Granitgestein. Am 4. Oktober 1898 fuhr der erste Zug in den Bahnhof Brocken ein. Planmäßiger Betrieb fand auf der Brockenstrecke nur vom 30. April bis 15. Oktober statt; im Winter war die Strecke unpassierbar. In schneereichen Wintern war vom Bahnhofsgebäude Brocken nichts mehr zu sehen. Erst die Deutsche Reichsbahn konnte mit moderner Schneeräumtechnik einen Winterbetrieb bis Schierke garantieren. Die Eröffnung der Saison am 30. April hat mythologische Gründe. In der Sagenwelt des Harzes ist die Nacht zum 1. Mai die Walpurgisnacht, in der alle Hexen, auf ihrem Besen reitend, zum Blocksberg fliegen, dort mit den Teufeln ein Fest feiern



Bild 10: Nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze durften die Eisenbahnfreunde nun endlich an bisher nicht zugänglichen Fotostandorten, wie hier kurz vor Sorge, "arbeiten". Im März 1990 sind bei der Vorbeifahrt des P 14 445 mit Lok 99 7239 noch die Wachtürme und Grenzbefestigungen zu sehen.

und dabei allerlei Zaubertränke brauen. Die Sage geht auf die 779 verstorbene Äbtissin Walpurga zurück, die in dem von ihren Brüdern gestifteten Doppelkloster Heidenheim wirkte. Der Glaube an die heilig gesprochene Walpurga sollte gegen Pest, Husten, Tollwut und Hungersnot helfen. Im Brauchtum des Harzes feierte vor allem die Jugend die Walpurgisnacht als feucht-fröhlichen Mummenschanz, maskierte sich als Hexen und Teufel, schmückte auch die Lokomotive entsprechend, die das lustige Volk jedes Jahr am ersten Verkehrstag 30. April auf den Brocken brachte.

Ab 1. Mai 1898 konnte man von Nordhausen über Ilfeld hinaus bis Netzkater fahren; am 15. September des gleichen Jahres war der Streckenabschnitt Netzkater – Benneckenstein fertig, und am 27. März 1899 konnte die Gesamtstrecke dem Verkehr übergeben werden.

Bild 11: Die 99 5902 hat sich mit drei Wagen des Traditionszuges "stark" gemacht, um die beginnende Steigung in Richtung Benneckenstein zu meistern.





Bild 12: Die Einfahrtsgleise im Bahnhof Benneckenstein sind durch Formsignale gesichert. Nach der Ausfahrt führt die Strecke durch einen Einschnitt.

Bild 13 (rechts oben): Das Forstgebiet "Kälberbruch" ist nur mühsam zu erreichen; man wird für seine Mühe aber mit herrlichen Fotostandpunkten "belohnt", wie diese Aufnahme beweist. Die 99 7244 nimmt einen gewaltigen Anlauf, um die lange gerade Steigung zu bezwingen (Mai 1989).

Bild 14 (rechts): Nur hinter Benneckenstein bietet sich die Gelegenheit, die Trasse der Harzquerbahn mit Wurmberg und Brocken im Hintergrund im Bild festzuhalten (April 1989).

Die Entwicklung der NWE bis in die achtziger Jahre

Die zwanziger und dreißiger Jahre

Es war vor allem die Brockenbahn, die außergewöhnlich lebhaften Zuspruch der Ausflügler fand. Die Bahn bot auch günsti-

ge Konditionen: Eine Fahrt von Wernigerode auf den Brocken (Fahrzeit zwei Stunden) kostete drei Mark, hin und zurück nur vier Mark. Die gute Geschäftslage gestattete es der Bahnverwaltung, entsprechend dem Wunsch der Harz-Vereine zwischen

Schierke und Brocken noch einen Bahnhof am Goetheweg zu errichten.

Eine wichtige Maßnahme war der Bau der Trasse Eisfelder Talmühle – Stiege, wodurch die Streckennetze der NWE und GHE verbunden wurden. Diese Verknüpfung