Sondernummer des

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISBN 3-922404-45-6

Mit Dampf hinauf zum Brocken

special 4/93

DM 22,80
sfr 22,80
öS 170,--

Jörg Bauer
Günter Scheibe
Karin Schweiger

(Füllseite)

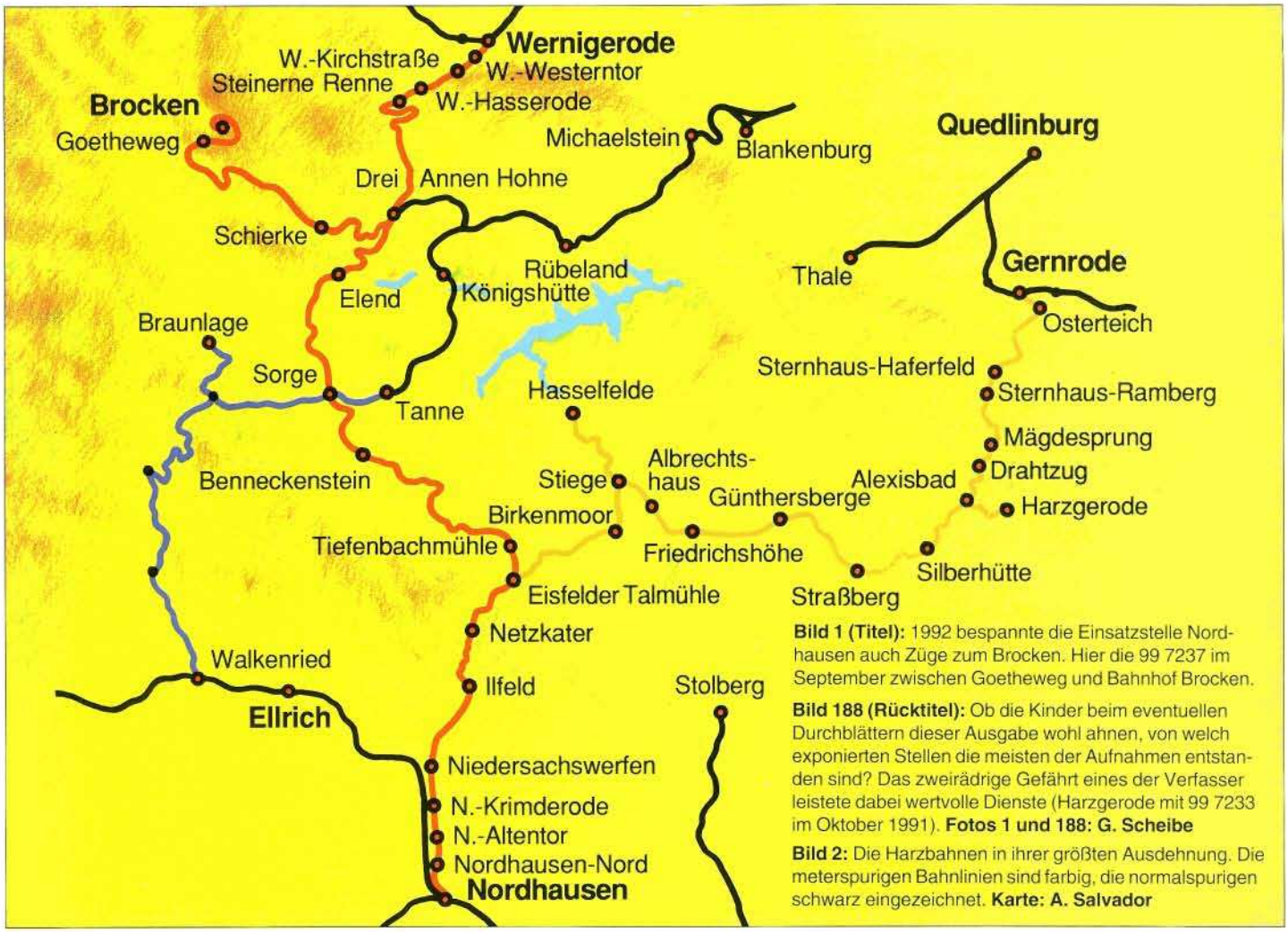


Bild 1 (Titel): 1992 bespannte die Einsatzstelle Nordhausen auch Züge zum Brocken. Hier die 99 7237 im September zwischen Goetheweg und Bahnhof Brocken.

Bild 188 (Rücktitel): Ob die Kinder beim eventuellen Durchblättern dieser Ausgabe wohl ahnen, von welch exponierten Stellen die meisten der Aufnahmen entstanden sind? Das zweirädrige Gefährt eines der Verfasser leistete dabei wertvolle Dienste (Harzgerode mit 99 7233 im Oktober 1991). **Fotos 1 und 188: G. Scheibe**

Bild 2: Die Harzbahnen in ihrer größten Ausdehnung. Die meterspurigen Bahnlinien sind farbig, die normalspurigen schwarz eingezeichnet. **Karte: A. Salvador**

Impressum

ISBN 3-922404-45-6

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • 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: Jörg Bauer, Karin Schweiger
Textredaktion: Manfred Grauer
Bildredaktion: Ingo Neidhardt
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Gerhard Gerstberger
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Druck: Europlanning S.r.l.
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© März 1993
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Harz-Impressionen	6
Eine Bahn mitten durch den Nationalpark Hochharz?	10
Mit Dampf auf den Brocken	12
Geschichte der Brockenbahn	28
Die Brockenbahn »zwischen den Zeiten«	34
Wege auf den Brocken	38
Der Betriebsmaschinendienst	94

Quellen:

M. Bornemann: Mit der Brockenbahn in den Harz. Piepersche Verlagsanstalt, Clausthal-Zellerfeld, 1984.
A. Christopher, M. Hengst, H. Schweers: Schmalspurdampf im Harz und an der Ostsee. Verlag Schweers & Wall, Aachen, 1990.
Harzklub: 25 Jahre Harzquer- und Brockenbahn. Verlag Eilers, Magdeburg, 1924.
J. Högemann: Schmalspurbahnen im Ostharz. Verlag Kenning, Nordhorn, 1991.
T. Knop: Auf Schmalspurgleisen durch den Harz. Verlag I. Zeunert, Gifhorn, 1991.
H. Röper u.a.: Harzquerbahn und Südharz-Eisenbahn. Alba-Publikation, Düsseldorf, 1986.
V. Schadach, F. Metge: Mit Volldampf auf den Brocken. Studio V. Schadach, Goslar, 1992.
G. Scheibe, M. Weisbrod: Schmalspurbahnen im Harz. Eisenbahn-Journal-Special 3/91. Hermann Merker Verlag, Fürstenfeldbruck, 1991.

Vorwort

Die Erbauer der Brockenbahn, die Männer der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-AG, hätten sich wohl nicht träumen lassen, daß ihr Werk fast 100 Jahre nach seiner Eröffnung noch die Gemüter erhitzen würde! Ging es damals um die technische und finanzielle Realisierbarkeit der abenteuerlichen Pläne, so geht es heute nicht weniger hitzig um die Daseinsberechtigung von Bahn und Betriebsmitteln.

Wir stehen wahrhaftig vor einer Bahn der Superlative und der Besonderheiten. Eine Schmalspurbahn, die auf 19 km Länge in einer mittleren Steigung von 1:33 einen Höhenunterschied von 582 m überwindet – ja, das war damals schon ein technisches Meisterwerk! Eine Bahn, die mitten durch einen Nationalpark führt – das ist heute ein nicht unumstrittenes Privileg!

Die Brockenbahn hat in ihrem "Leben" Höhen und Tiefen gesehen wie keine andere Strecke in der deutschen Eisenbahngeschichte. Von der beliebten Touristenattraktion zum totgeschwiegenen Grenzsicherungsopfer – und wieder zurück! Heute versinnbildlicht diese Bahnlinie wie kaum ein anderes technisches Bauwerk Trennung und Wiedervereinigung der Deutschen.

Aber langsam, wir wollen ja die Höhepunkte des vorliegenden Specials nicht vorwegnehmen! Gönnen Sie sich eine ruhige Stunde und lesen Sie sich hinein in die wechselvolle und interessante Geschichte der Brokkenbahn. Lassen Sie sich einfangen von Dampf- und Schmalspurromantik in einem der schönsten Nationalparks überhaupt, festgehalten in traumhaften Fotos. Autoren, Fotografen und der Verlag wünschen Ihnen viel Spaß! **Hermann Merker Verlag**

Dieses Special war uns auch traurige Pflicht

Zu den Initiatoren einer speziellen Brocken-Ausgabe gehörte neben dem ersten Autor Jörg Bauer auch der Anfang September 1992 mit nur 49 Jahren verstorbene Diplomingenieur Dirk von Harlem.

Als Referatsleiter "Verkehrsträger Schiene, Schiffahrt und Häfen" im Verkehrsministerium des Landes Sachsen-Anhalt und als kompetentem Eisenbahnfachmann galt sein besonderes Interesse den Schmalspurbahnen im Harz. Die Wiederaufnahme der Brockenfahrten lag ihm dabei ganz besonders am Herzen, und beim Übergang der Schmalspurbahnen an regionale Träger vertrat er wirkungsvoll die Interessen seiner Magdeburger Dienststelle. Dirk von Harlem hat großes Verdienst daran, daß inzwischen eine sinnvolle Lösung für den Erhalt dieser Bahnen gefunden wurde.

Mit ihm verband uns eine langjährige, freundschaftliche Zusammenarbeit. Dirk von Harlem hinterläßt eine schmerzliche Lücke in unserer großen "Eisenbahnerfamilie". Wir hoffen, daß wir die von ihm angeregte Publikation in einer Form fertiggestellt haben, die auch ihm gefallen hätte.

Bild 3: Harzdampf pur: 99 7232 mit P 14 402 am 6. April 1991 bei Sorge. **Foto: M. Legner**

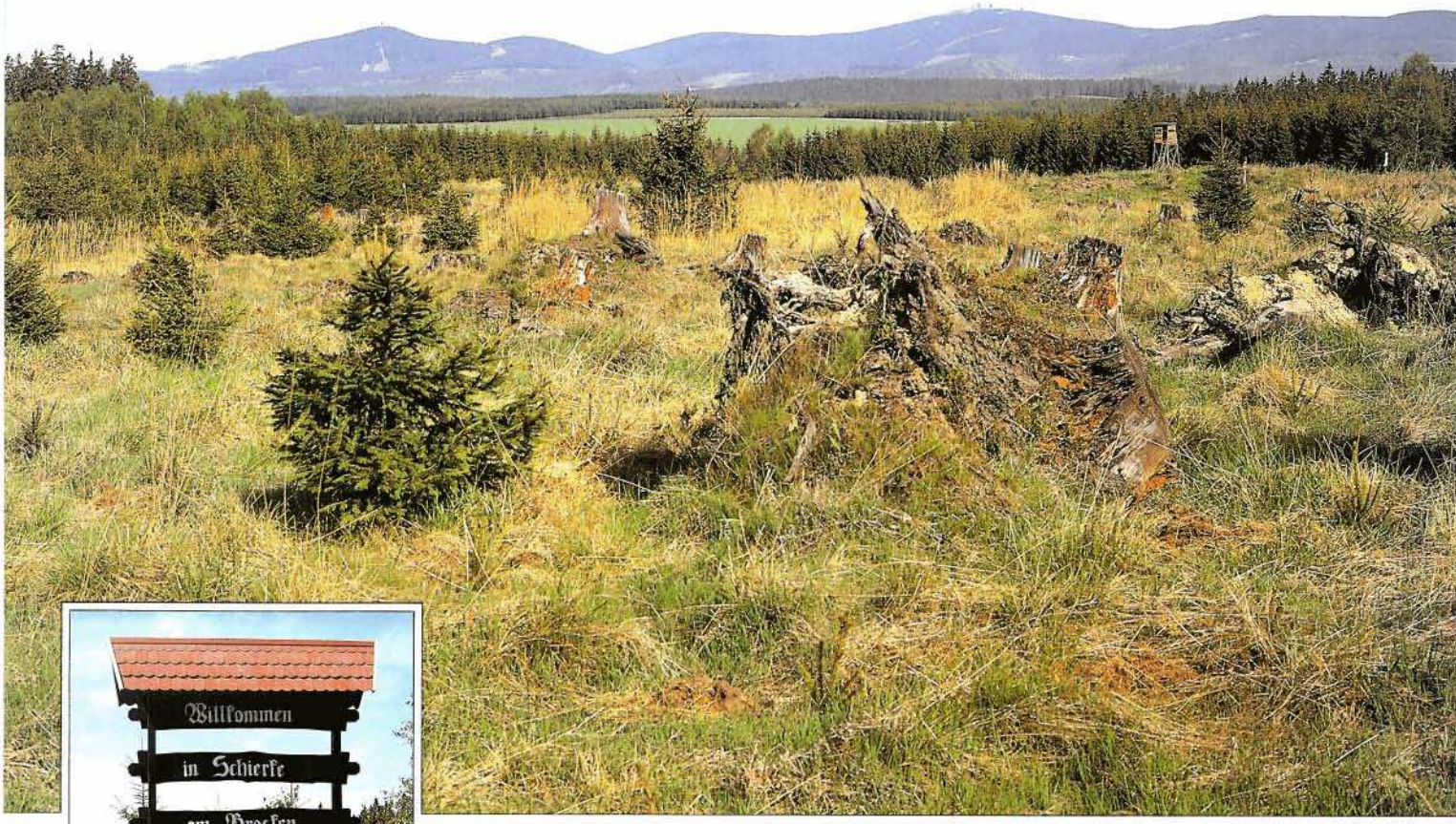


Bild 4: Bei Sorge hat man diesen herrlichen Ausblick auf die höchsten Erhebungen von Deutschlands nördlichstem Mittelgebirge, den Brocken und den Wurmberg. Die Aufnahme entstand im Juli 1992.

Bild 5: So begrüßt der Kurort Schierke seine Gäste. Die ehemalige Waldarbeitersiedlung profitierte seinerzeit extrem von der Erschließung durch die Bahn. Aufnahme vom Juli 1992.

Bild 6 (rechte Seite): Der 1142 m hohe Brockengipfel ist durch den Bahnhof Brocken in 1125 m Höhe erschlossen. Im Fernseh-Sendeturm befindet sich ein Hochcafé. **Fotos 4 bis 6: G. Scheibe**

Harz-Impressionen

Was ist am Harz mit seinem Brocken so außergewöhnlich, daß ihn nicht nur Dichter und Denker zum "Zauberberg" gemacht haben? Schon Goethe ließ es sich nicht nehmen, den Blocksberg zu besteigen. Allerdings mußte er das noch zu Fuß bewerkstelligen, denn damals stand ihm noch keine Brockenbahn zur Verfügung. Zu seiner Zeit war dieses Unterfangen noch ein Abenteuer, und so ließ sich der große deutsche Dichterfürst von einem versierten Forstbeamten begleiten. Von seiner Anwesenheit zeugt noch heute die Bahnstation Goetheweg.

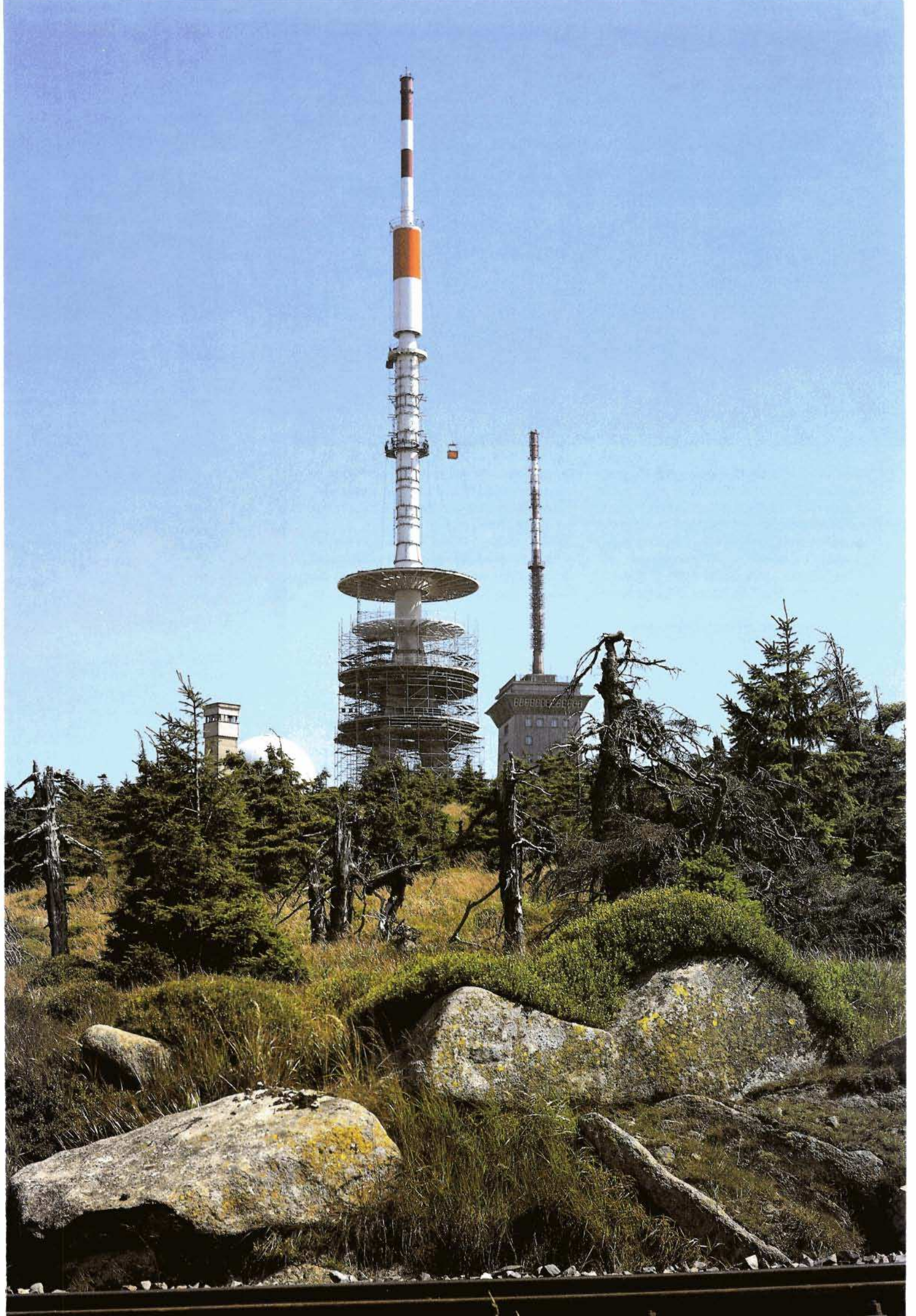
Auch Joseph von Eichendorff dichtete Anfang des 19. Jahrhunderts: "Betäubt vom zauberischen Märchen unserer Umgebungen erreichten wir endlich gegen Abend das große neue Brockenhaus, das wir aber nicht eher erblickten, bis wir davor standen. Wie bequem und wohltätig diese vom Grafen Stolberg-Wernigerode bloß für die unzähligen Brockenbesucher erbaute Auberge ist, kann nur ein Brockenwallfahrer verstehen."

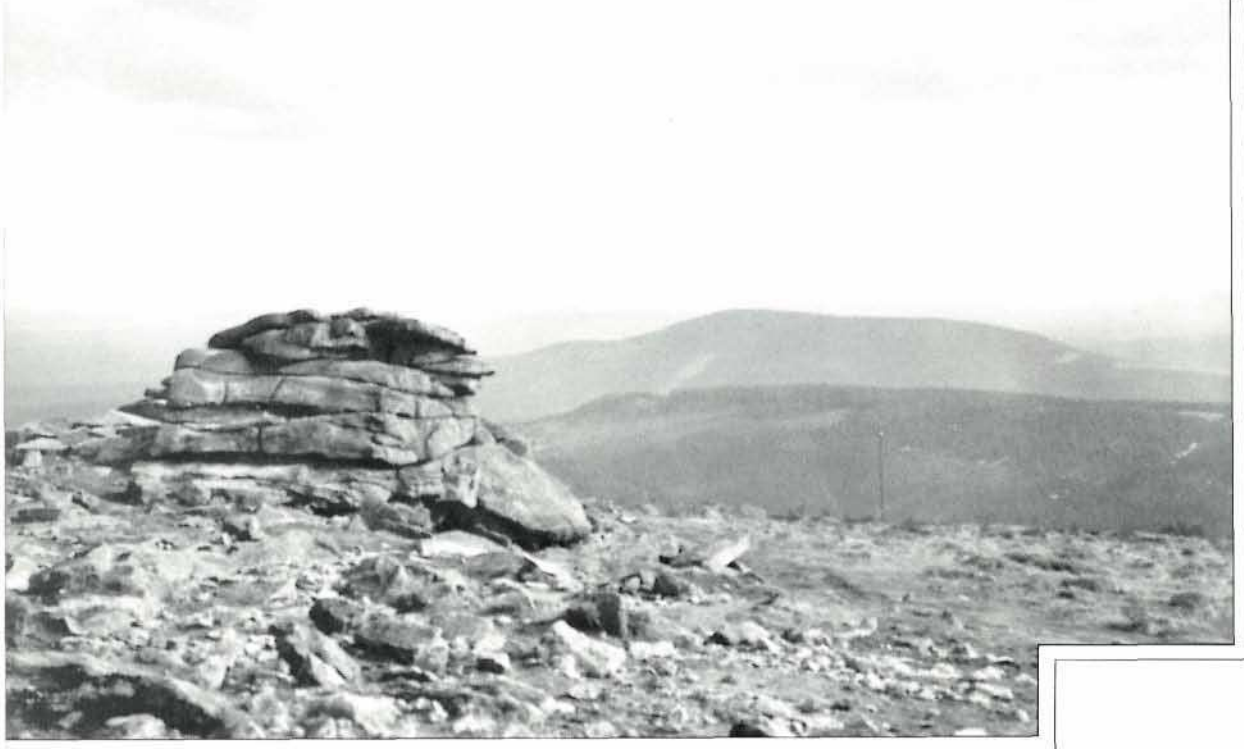
Brockenwirt Rudolf Schade beschrieb die Winter-Impressionen am Blocksberg Anfang dieses Jahrhunderts in zauberhaften Worten: "Wer ihn nur im Sommer besucht hat, der kennt ihn überhaupt nur halb, den Vater Brocken. Man muß ihn ersteigen, wenn der Rauhreif seine Kristalle über den Wald ausgebreitet und über den Bächen das Eis wundersame Phantasiegebilde aufgebaut hat. Die Tannen sind dann mit einer dichten Eisglasur überzogen, auf diese ist leichter Sprühschnee gefallen, und so erscheint jede einzelne Tanne wie mit einem glitzernden, von Diamanten strahlenden Hermelinmantel umgeben."

Von Hermann Löns, dem großen Heidedichter, stammen zahllose einfühlsame Geschichten über den Brocken und die Fahrt hinauf. Löns gehörte aber auch zu den großen Mahnern, die schon beizeiten die Gefahr des Tourismus für den Brocken erkannten. 1907 klagte er: "Brockenfahrer kommen in hellen Haufen und von allen Sorten ..., Bündel von Brockenblumen in den Händen." Und bereits 1912 regte er die Ausweisung eines Harzer Heimatparks an. Seiner Meinung nach sollte ein Bergwald wiedererschaffen werden, "wie er ehedem war, mit bunt durcheinander gemischten Holzarten, mit Mooren, Wildwiesen, Quellsümpfen, Ellernbrüchen und Blößen; es soll also nicht das erhalten werden, was vorhanden ist, sondern das zurückgerufen werden, was unter dem rein forstwirtschaftlichen Betriebe verschwand."

Seither hat sich viel getan, dennoch hat dieser Berg noch immer einen ganz besonderen Nimbus. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands neu entdeckt, sieht "Vater Brocken" heute bis zu 20 000 Besucher am Tag. Keine andere lang entbehrte Sehenswürdigkeit der neuen Bundesländer hat einen solchen Touristenboom zu verzeichnen. An der Wiedervereinigung allein kann's also nicht liegen.

Der Harz ist das nördlichste aller deutschen Mittelgebirge. Er erhebt sich mit seinem höchsten Berg, dem 1142 m hohen Brok-





ken, mitten aus der Norddeutschen Tiefebene. Das rauhe nördliche Klima sorgt dafür, daß ein gut Teil der Brockenkuppe oberhalb der Baumgrenze liegt. Hartes Granitgestein gewährleistete, daß der Harz jahrzehntelang von allen Eisenbahnlinien respektvoll umfahren wurde. Urwüchsige Wald- und Moorlandschaften machen dieses Gebirge ebenso wie seine einmalige Flora und Fauna zu einem landschaftlichen Kleinod, dessen Bestand durch die Ausweisung eines Naturparks geschützt werden soll.

Demgegenüber gilt der Harz schon seit Urzeiten als prädestiniertes Nahausflugsziel und "Grüne Lunge" für die Großstädte der näheren und weiteren Umgebung. Die jeweiligen Brockenwirte konnten sich über mangelnde Besucherzahlen nie beklagen, zumal "Vater Brocken" seine bei strahlendem Sonnenschein in Wernigerode oder Nordhausen abgefahrenen verwöhnten Besucher nicht selten ziemlich garstig – mit Sturm und Hagel – begrüßt.

Über den goldenen Mittelweg zwischen diesen beiden Ansprüchen zerbrechen sich seit der Wende Berufene und weniger Berufene die Köpfe. Gilt es doch außerdem zu klären, ob man den Brocken-Besessenen ihr Bahnvergnügen mit der nostalgischen Dampflok beläßt oder ob der Einsatz moderner Triebwagen zur Schonung von Luft und Umwelt angebracht ist.

In jedem Falle hat eine Fahrt zum Brocken seit fast hundert Jahren etwas ganz Besonderes. Früher ein außergewöhnliches technisches Meisterwerk, heute nostalgische Dampfromantik auf Schmalspurgleisen – der Reiz ist geblieben. Warum das so ist? Dieses Geheimnis werden die Hexen und Teufel des Blocksbergs wohl auch weiterhin gut zu behüten wissen.

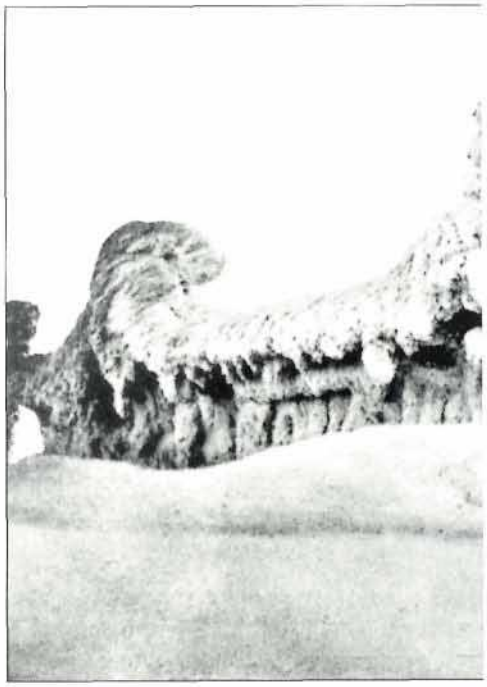


Bild 7 (oben): Brockengipfel mit der Teufelskanzel und Blick auf den Wurmberg. An der Teufelskanzel feiern Hexen und Teufel der Sage nach in der Walpurgisnacht. **Foto: Sammlung Bornemann**

Bild 9 (ganz oben): Der Bahnhof Brokken im Winter bei eingestelltem Reisebetrieb. Rechts im Bild erkennt man das Hotel mit dem Aussichtsturm. **Foto: Sammlung Birnbaum**

Bild 10 (Mitte): Altes Erdgeschoß des Bahnhofs Brokken, wie man es im Winter wohl nur noch selten vorfindet. Der Aufstieg war nur zu Fuß möglich! **Foto: Slg. Birnbaum**

Bild 8 (links): Diese seltene Farbaufnahme aus dem Kriegsjahr 1942 zeigt den Aussichtsturm mit Ausflüglern. **Foto: U. Jackisch**

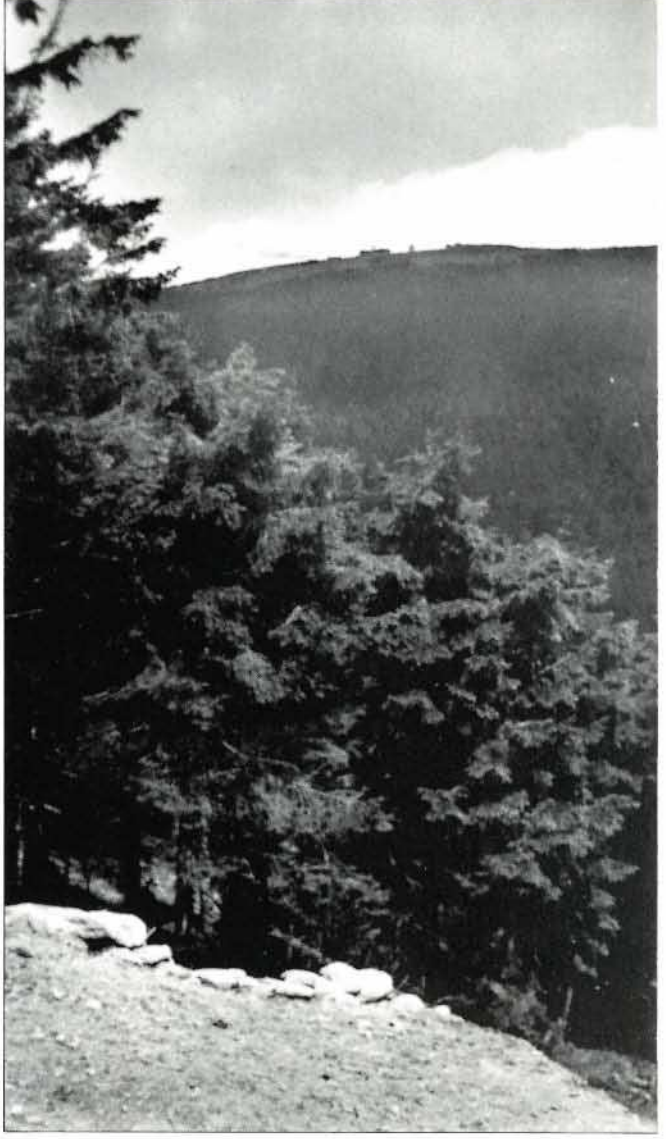


Bild 11: Vom berühmten Goetheweg aus wurde hier der am Brockengipfel einfahrende Zug fotografiert – zu erkennen an der Rauchfahne (Aufnahme um 1930).
Foto: Sammlung Bornemann

Bild 12: Das phantastische Naturereignis eines Wolkenmeers unterhalb der Brockenkuppe. Ganz deutlich sind die Krüppelkiefern in dieser Höhe vom rauhen Klima gezeichnet.
Foto: U. Bornemann

Bild 13 (oben): Auch heute kann man ein solches Naturschauspiel wie auf Bild 12 noch erleben. Diese schöne Aufnahme mit der Brockenkuppe über den Wolken entstand am 18. Februar 1993 vom Perron aus. Der Rundblick schweift über den Bahnhof Brocken und das Observatorium, das unter anderem der Wetterbeobachtung dient. **Foto: G. Hahn**

Eine Bahn mitten durch den Nationalpark Hochharz?

Bereits 1937 führte der Wunsch nach einem besonderen Schutzstatus für den Oberharz zur Ausweisung eines Naturschutzgebiets im Bereich Sachsen-Anhalt. 1954 wurde der niedersächsische Teil, der seit 1937 unter einstweiliger Sicherung stand, ebenfalls Naturschutzgebiet.

In den fünfziger und sechziger Jahren gab es in Ostdeutschland erste Gedanken zur Ausweisung eines Nationalparks in dieser Region. Diese scheiterten jedoch an den damaligen politischen Verhältnissen. Erst mit der Wende entstand die Möglichkeit zur Realisierung dieses Schutzkonzepts. So gibt es auf der Grundlage der Nationalparkverordnung vom 12. September 1990 seit dem 1. Oktober 1990 den Nationalpark Hochharz.

Nur noch wenige Waldflächen in Mitteleuropa sind vom Menschen bisher nicht berührt worden, weisen nicht die Merkmale menschlicher Eingriffe auf. Um den Brocken herum gibt es beispielsweise noch natürliche Waldentwicklung, die über viele Jahrhunderte geht und nie einen Abschluß findet. Die Natur läßt immer wieder neue Formen entstehen und vergehen. In diesem natürlichen Waldteil des Hochharzes findet man die verschiedensten Phasen natürlicher Waldentwicklung, einen steten Wechsel zwischen Plenter-, Zerfalls- und Verjüngungsphase.

Die ältesten Fichten in diesem Dauerwald sind über 300 Jahre alt. Es sind die stabilsten Waldteile des Hochharzes – und dies, obwohl die Hoch- und Kammlagen im Harz, zu denen auch der "Brocken-Urwald" zu rechnen ist, die meistgeschädigten Waldteile des Harzes sind. In den letzten zehn Jahren sind auch hier Waldschäden rasant angestiegen.

Eingelagert in dieses Gebiet ist eine Vielzahl zum Teil kleinflächiger Moore mit zahlreichen Übergängen. Untersuchungen haben erwiesen, daß sich diese Moore in den vergangenen 700 Jahren kaum verändert haben.

Eine Einzigartigkeit stellen die Reste einer Flora mit subalpinem Charakter auf dem Brocken dar. Hier existieren Pflanzen- und Tierarten, die ihr nächstes Verbreitungsgebiet erst in den Alpen oder in Skandinavien haben. Botanische Kostbarkeiten, wie die Brocken-Anemone, haben hier ihr einziges Vorkommen überhaupt. Andere Arten haben aufgrund ihres endemischen Vorkommens eigene Rassen gebildet, so z.B. das Brocken-Habichtskraut.