

MDR Kultur – Weltgeschichte vor der Haustür

Dienstag, 02. April 2024

Thema: Die Harzquer- und Brockenbahn wird 125

Linda Schildbach, Moderatorin

Thomas Hartmann, Autor

MDR Kultur – Das Radio

Conny Wolter, Sprecherin

Linda Schildbach

Die Endstation Sehnsucht gibt es nicht, dafür aber Elend und Sorge. Auf einem der romantischsten und traditionsreichsten Wege sind diese Stationen zu erreichen, nämlich über die Schmalspurbahn. Vor 125 Jahren, am 27. März 1899, wurde die Harzquer- und Brockenbahn in Betrieb genommen. Und hier im Harz befindet sich damit das größte zusammenhängende Schmalspurstreckennetz mit täglichem Dampfbetrieb in Europa.

„Weltgeschichte vor der Haustür“, ein MDR Kultur Podcast.

Linda Schildbach

Hallo, herzlich willkommen. Schön, dass Sie wieder mit dabei sind. Ich bin **Linda Schildbach**, und ich hoste diesen Podcast hier, der alle zwei Wochen Geschichten aus unserer Region erzählt. Die, die die Welt verändert oder zumindest Weltgeschichte geschrieben haben. Hallo Tom!

Thomas Hartmann

Hi!

Linda Schildbach

Also es gibt ein Thema, bei dem wir als Journalisten finde ich ja wirklich nur verlieren können. Und das sind Eisenbahnen. Also ich kenne wirklich Menschen, die seit 20 Jahren als Nachrichtenredakteure arbeiten, wirklich bei Nachrichtenagenturen. Die sind sauber, die sind akribisch. Wenn die aber ein einziges Mal etwas über historische Züge schreiben, dann sagen die da kannst du machen, was du willst. Du machst immer einen Fehler. Du hast irgendwie immer sofort das Postfach voll mit, natürlich, den Expertinnen und Experten die es wirklich richtig genau wissen. Weil es gibt, glaube ich, kaum ein anderes Thema, wo es so viele Experten gibt die es wirklich, wirklich genau wissen. In diesem Sinne: nervös?

Thomas Hartmann

Ja. Ich muss das klipp und klar sagen. Also bei aller Liebe, ich gebe mir wirklich Mühe, denke ich, und ich habe es auch mit, hoffentlich, genug Akribie gemacht. Aber ich gebe zu, ich habe wirklich Respekt in diesen Fall. Also, weil ich vermutlich ja nicht Angst davor habe, aber zumindest doch befürchten muss, dass mir irgendetwas durch die Lappen gegangen ist, dass ich einer falschen Quelle aufgesessen bin oder irgendwas anderes. Und da kann man sich noch so viel Rat holen, noch so viel gute Gesprächspartner haben, und die hatte ich tatsächlich. Es kann trotzdem irgendetwas schief laufen. Und vielleicht sollte ich mich schon vorab entschuldigen, falls es so ist.

Linda Schildbach

Genau wir machen gleich das *mea culpa* vorab quasi. In diesem Sinn können Sie natürlich auch gerne dann Verbesserungsvorschläge schicken.

Thomas Hartmann

Das habe ich aber nicht...

Linda Schildbach

Aber lass uns zum Thema kommen. Also ich bin auf jeden Fall eine Laiin bei diesem Thema, und in diesem Sinne kann man mir das schon mal nachsehen. Wir reden also, vor 125 Jahren, sehr, sehr cooles Datum schonmal, wurde die Harzquer- und Brockenbahn in Betrieb genommen. War das schon so ein großes Ereignis? Weil heute ist sie ja unglaublich traditionsreich, aber war einem das damals irgendwie schon bewusst? Bist du da bei deinen Recherchen irgendwie darauf gestoßen?

Thomas Hartmann

Naja zumindest waren sehr viele Leute daran beteiligt. Haben sich darum bemüht, dass es wirklich angemessen gewürdigt wird. Es gab auch eine Sonderfahrt, die da gemacht worden ist. Also man muss schon sehen, dass es natürlich auch lange vorbereitet worden ist. Weil die Pläne gab es ja schon in den 60er-Jahren, dass man die Städte Nordhausen und Wernigerode miteinander verbindet. Also das gab es ja schon lange vorher. Und dann ist man eben 1899 so weit gewesen, dass man eine durchgängige Verbindung zwischen Nordhausen und Wernigerode fertig hatte. Man muss dann immer sehen, dass man ja vorher immer schon

Teilabschnitte davon eröffnet hat. Und gleichzeitig wurde am besagten 27. März 1899 die Brockenbahn eröffnet. Man muss dann aber schon wieder sagen: offiziell eröffnet. Weil...

Linda Schildbach

Und da geht's schon los, genau.

Thomas Hartmann

... nämlich schon ein Zug im Oktober des Vorjahres hochgefahren war.

03:36

Linda Schildbach

Gut, aber offiziell ist natürlich das, wo wir uns dann auch gerne jetzt auch in der Weltgeschichte natürlich dran halten. Weil dann hat man so ein wirklich festgeschriebenes Datum, das ist ja nicht verkehrt.

Thomas Hartmann

Nein, also ich denke auch, es ist durchaus richtig, weil jetzt wird ja auch gefeiert. Also die 125 Jahre haben ja die Harzer Schmalspurbahnen jetzt angemessen mit Jubiläumszügen gewürdigt.

Linda Schildbach

Tja. Aber was jetzt genau war und wie die ganze Geschichte ging, das hören Sie jetzt im Feature von Thomas Hartmann, gesprochen von der wunderbaren Conny Wolter.

04:05

– Beginn des Features –

Dampflockgeräusche

Sprecherin

Es gibt ganz unterschiedliche Formen des Zugreisens. Die eine beginnt in A, und der oder die Reisende hat es eilig, will möglichst rasch B erreichen, jede Minute Verzögerung – und das ist ja durchaus nicht selten – bringt das Blut in Wallung und treibt einem womöglich die schlechte Laune in die Glieder. Im Prinzip gleicht diese Fahrt mehr einem Transport. Wer mit einer Schmalspurbahn unterwegs ist, erlebt eine Reise völlig anders. Sie beginnt in dem Moment, in dem man in den Zug steigt als entschleunigte Fahrt in die Vergangenheit, der Ankunftsort ist eigentlich gar nicht wichtig. Um einen allseits bekannten Spruch zu bemühen: Der Weg selbst ist das Ziel.

Dirk Bahnsen

Die Fahrgäste suchen bei uns diese Entschleunigung, die suchen bei uns das Erlebnis, dass sie eben tagtäglich auf dem Weg zur Arbeit in der Straßenbahn, in der U-Bahn oder in der S-Bahn nicht haben. Das findet man hier bei uns und auch bei den anderen Schmalspurbahnen.

Sprecherin

So Dirk Bahnsen, Sprecher der HSB, der Harzer Schmalspurbahnen. Das Unternehmen betreibt ein rund 140-Kilometer-Netz: die Selketalbahn zwischen Quedlinburg und Eisfelder Talmühle, die Harzquerbahn zwischen Wernigerode und Nordhausen sowie die Brockenbahn, die von Drei Annen Hohne auf den namensgebenden Berg hinaufführt. Schierke und Alexisbad, Harzgerode und Hasselfelde, Elend und Sorge, all diese Orte sind per Schmalspur zu erreichen.

Dirk Bahnsen

Die HSB, so haben wir uns immer selber auch gesehen, ist ein Botschafter. Ein Botschafter für die Region, für den Harz, für die Tourismusregion Harz. Sie symbolisiert etwas Archaisches – Dampftrieb, wo sieht man das heute noch, es gibt viele Mittelgebirge, aber im Harz gibt es eben die Harzer Schmalspurbahn, und das ist unser Selbstverständnis: wir sind nicht allein nur zum Selbstzweck da, wir sehen uns auch als Beförderer für den gesamten Tourismus hier in dieser Region. Und haben uns das auch zur Aufgabe gemacht: bei allem was wir tun, in der Vermarktung, bei Auftritten auf Messen, und so weiter, das stets irgendwie im Auge zu haben, dass wir hier als Zugpferd für die Region selbst was erreichen wollen.

Sprecherin

Als Zugpferd funktionieren die Harzer Schmalspurbahnen tadellos. Touristen strömen aus der ganzen Welt hierher. Weil die Fahrt etwas ganz Außergewöhnliches ist.

Katrin Müller

Wir sind tatsächlich die Größte unter den Kleinen. Klein deshalb, weil wir auf Schmalspur fahren, also 1000 mm Spurweite, und wir sind deswegen die Größten., weil wir das größte zusammenhängende Streckennetz in Europa mit täglichem Dampfzugverkehr haben

Sprecherin

... sagt HSB-Geschäftsführerin Katrin Müller.

Katrin Müller

Wir sind ein Dampflokkparadies hier im Harz. Und genau darum geht es: den Gästen diese Historie, die Tradition nahezubringen, und trotzdem, ich sag mal im Hintergrund, modern aufgestellt zu sein, eine moderne Firma zu sein mit modernen Techniken und Ansätzen, aber trotzdem, wie gesagt nach außen diese Historie zu zeigen und zu wahren.

Dirk Bahnsen

Bei den Harzer Schmalspurbahnen fahren zurzeit hauptsächlich Dampflokkomotiven der Baujahre 1954-1956, die sogenannten Neubauloks oder auch Brockenloks, wie wir sie gerne nennen. Die tragen die Last des Brockenverkehrs. Wir haben aber auch Dampflokkomotiven noch der Baujahre 1897, 1898. Also insgesamt haben wir 25 Dampflokkomotiven der Baujahre 1897 bis 1956. Die leistungsfähigsten Loks sind aber die Brockenloks mit ca. 700 PS Nennleistung, die aus den 50er Jahren stammen und den Brockenverkehr abwickeln.

Katrin Müller

Die Historie sieht der Gast nicht nur an den alten Maschinen, die wir einsetzen, sondern auch so ein bisschen an den Kleinigkeiten, die so drumrum stattfinden. Wir verkaufen momentan noch Fahrkarten, Edmondsonsche Pappfahrkarten, wenn Ihnen das was sagt, und es ist immer noch ganz klassisch, dass unsere Schaffner und Zugbegleiter durch die Züge gehen und bei den Gästen die Fahrkarten entwerten oder, wie man das umgangssprachlich sagt halt, knipsen.

Sprecherin

Diese fahrbare und romantische Verkehrsgeschichtslektion wird von den Reisenden dankbar und oft begeistert angenommen. Gerne stellen sie sich während der Fahrt auf die Plattformen an den Wagenenden und schauen in die Landschaft oder nach vorne zur Lok.

Fahrgast

Ich bin zwar Wernigeröder. Lebe auch schon seit Jahren in München. Und freue mich immer, wenn ich hier oben bin und mit dem Zug fahren kann.

Klaviermusik

09:15

Sprecherin

Obwohl die einzelnen Strecken jeweils ihren eigenen Reiz haben – die Fahrt auf den höchsten Berg des Harzes lockt die meisten Touristen an. Der Brockenbetrieb erwirtschaftet ca. ¼ aller Gesamteinnahmen der hiesigen Bahnen, bildet quasi das finanzielle Rückgrat. Güterverkehr gibt es im Netz der HSB hingegen gar nicht mehr. Dafür steigen jährlich über eine Million Reisende in die Züge ein.

Dirk Bahnsen

Das Netz der Harzer Schmalspurbahnen wird im reinen Adhäsionsbetrieb befahren, d. h. das gibt Steigungen, die ohne Unterstützung von Zahnradern möglich sind. Dieser Adhäsionsbetrieb hat natürlich immer seine Grenzen, ab einer gewissen Steigung ist dann der Betrieb nur möglich, wenn eine Zahnradstange mit Zahnrad in der Dampflokk eingebaut wird, bei uns nicht notwendig. Wir haben zum Brocken z. B. eine Steigung von 1:30, der steilste Abschnitt liegt im Selketal, der liegt bei 1:21. Das ist aber wirklich das Maximum, was noch im Adhäsionsbetrieb bewältigt werden kann. Also 1 Höhenmeter auf 21 Längenmeter.

Sprecherin

Die Verwaltung der Harzer Schmalspurbahnen hat ihren Sitz in Wernigerode. Zudem befindet sich in der 32 000 Einwohner-Stadt noch eine Fahrzeughalle der HSB mit einem Fassungsvermögen von rund 70 Reisezugwagen und eine 1926 errichtete Fahrzeugwerkstatt.

Dirk Bahnsen

Diese Halle wird heute von uns noch genutzt für die allgemeinen Bedarfsinstandsetzungen. An allen Fahrzeugen. Ob das Dampflokkomotiven sind, Triebwagen, Reisezugwagen, Diesellokkomotiven. Wir können dort alles machen in einem gewissen Rahmen.

Sprecherin

Und weil dieser gewisse Rahmen Grenzen setzt, existiert nun noch eine neue, 2022 eröffnete Dampflokkwerkstatt.

Dirk Bahnsen

In der neuen Dampflokkwerkstatt wird genau das gemacht, was wir in der alten Fahrzeugwerkstatt nicht machen können. Und zwar die großen Hauptuntersuchungen. D. h. eine Dampflokk muss spätestens alle acht Jahre in

alle ca. 4000 Teile zerlegt werden, auseinandergebaut werden, befundet werden und dann wird halt untersucht, was ist noch gebrauchsfähig, was nicht, was muss erneuert werden und das erfordert viel Platz. D. h. 4000 Teile müssen sie irgendwo lagern. Das können wir in der alten Halle nicht machen.

Sprecherin

Auch Kosten will man durch die neue Werkstatt senken

Dirk Bahnsen

Und zum dritten ist ja nicht sichergestellt, dass die Werkstätten, die heute Dampflokomotiven für uns aufarbeiten in Zukunft auch noch alle da sein werden. Dampfloks sind eben sehr speziell, sie erfordern eine sehr spezielle Art der Instandhaltung. Das können in Deutschland im Moment nur noch sehr, sehr wenige. Es gibt das große Dampflokwerk in Meiningen. Wir wollen aber zukünftig, in 20, 30, 40 Jahren noch mit Dampflokomotiven fahren und sind dadurch ein ganz großes Stück unabhängiger geworden.

Sprecherin

Beide Werkstätten können von Publikum besucht werden. Wir gehen in die alte Fahrzeugwerkstatt

12:20

Torsten Berghof

Na ja, eine ganz normale Werkstatt ist das nicht. Wenn hier wirklich Dampfloks untersucht werden, die teilweise weit älter als meine Großeltern sind. Es hat schon Charme, man riecht den Dampf, auch das Öl riecht man, die ist schon sehr speziell. Bekommt man auch in keiner anderen Dampflokwerkstatt zu sehen,

Sprecherin

...vermittelt der Bereichsmeister für die laufende Instandhaltung, Torsten Berghof, einen Eindruck von der Werkstatt. Welche Arbeiten hier anfallen?

Torsten Berghof

Hier im Bw Westerntor werden Bedarfsinstandsetzungen durchgeführt, d. h. alles, was jetzt so im laufenden Betrieb auftritt an Schäden oder Mängelpunkten, die werden hier vorwiegend repariert. Des Weiteren findet hier die sogenannte Plantage der Dampflok statt. So eine

Dampflok steht dreißig Tage unter Feuer, wird dann entfeuert und der Werkstatt zugeführt, vergleichbar ist das wie mit einer Autodurchsicht, nur dass das halt nicht einmal im Jahr stattfindet, sondern einmal im Monat. Es gibt ja auch eine große und eine kleine Durchsicht, hier werden dann verschiedene Fristarbeiten durchgeführt. Des Weiteren werden hier auch Reprofilierungsarbeiten an Radsätzen durchgeführt, auch hier würde ich den Vergleich zu einem Auto vielleicht mal schlagen. Denn auch hier fahren sich die Reifen nach einer gewissen Zeit mal ab. So ist es bei einer Dampflok auch, nur hier werden keine neuen Reifen aufgezo-gen, hier haben wir eine Achsdrehbank, die das Profil dann wieder nachdreht. So dass wir auch hier dann wieder schnell auf Strecke können.

*Klaviermusik*2

Sprecherin

Auf Strecke gehen. Das kann man mit der Schmalspurbahn von Nordhausen nach Wernigerode ab dem 27. März 1899. Dirk Endisch, Autor, Historiker und Eisenbahnexperte:

Dirk Endisch

Am 27. März 1899 ist der durchgehende Betrieb auf der Harzquer- und Brockenbahn aufgenommen worden. Die Strecken sind ja abschnittsweise eröffnet worden, weil das Netz ja so lang war, und man ja auch sehr viel Zeit in den Bau und die Planung investieren musste. Also für damalige Verhältnisse sehr viel Zeit, heute würde man sagen, das ist in blitzartiger Geschwindigkeit passiert. Nordhausen war der ursprüngliche Ausgangspunkt der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, wie man ja schon im Namen sieht und da ist ja auch der Kilometer 0.0 der Harzquerbahn. Und die Brockenbahnen, die sind dann alle beide zusammen am 27. März offiziell in Betrieb genommen worden.

14:40

Sprecherin

Pläne, zwischen Wernigerode und Nordhausen eine Eisenbahn zu errichten, tauchen jedoch schon wesentlich früher auf. In den 1860er Jahren, mit anderer Streckenführung freilich. Bei den Plänen bleibt es. Ebenso wenig wird ein kombiniertes Dampfstraßenbahn/Zahnradbahn-Projekt aus den 1880er Jahren verwirklicht, das von Wernigerode auf den Brocken

führen soll. In den Fokus rückt nun Nordhausens Erster Bürgermeister. Kurt Schusteruhs gründet im Juli 1895 ein Eisenbahnkomitee.

Dirk Endisch

Das Ziel des Eisenbahnkomitees war es also wirklich den Bau einer Strecke von Nordhausen nach Wernigerode und in dem Zusammenhang stand dann auch der Bau einer Strecke zum Brocken auf der Tagesordnung.

Sprecherin

Die Vorarbeiten - Projektierung, Kostenberechnungen – übernimmt die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin.

Dirk Endisch

Das war damals ein renommiertes Eisenbahnunternehmen, was in Deutschland und in Europa verschiedene Nebenbahnen in Regel- und in Schmalspurbahn projektiert hatte, und die von dieser Vereinigten, wie man das in der Kurzform immer nur nannte, vorgelegten Pläne fanden sowohl in Preußen, also in Berlin beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten, was als Aufsichtsbehörde dafür zuständig war, als auch in Braunschweig, weil man ja ein Teil braunschweiges Territorium kreuzen musste, Zustimmung und daraufhin haben dann beide Staaten 1896 ihre Konzessionen erteilt, d. h. die Bau- und Betriebsgenehmigungen für die Strecken und parallel dazu hat Kurt Schusteruhs auch die notwendigen Investoren sich gesucht, also kommunale Investoren und die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft, und die haben am 25. Juni 1896 die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft gegründet.

Geigenmusik

Sprecherin

Da laufen die Bauarbeiten schon. Seit März. In Wernigerode wie Nordhausen. Entschieden hat man sich für die schmale Spur.

Dirk Endisch

Weil eben Schmalspurbahnen sich besser der Topographie des Gebirges anpassen können. Das heißt, Schmalspurbahnen können engere Kurven fahren, engere Bögen als regelspurige Eisenbahnen, waren also wesentlich preisgünstiger zu erstellen. Der Brocken war natürlich insofern eine Herausforderung, weil er der höchste Berg des Harzes ist und er sollte ja

ohne Zahnradbahn, in reinem Reibungsbetrieb erschlossen werden, und deshalb musste man ja die Streckenlänge, damit die Dampflok da über die Steigung fahren konnten, verlängern und so entstand die berühmte Brockenspirale, die ja den Berg eineinhalbmal umrundet, bevor man dann den Bahnhof erreicht hat.

Sprecherin

Der Brocken bringt noch ganz andere Probleme mit sich.

Dirk Endisch

Das Brockenmoor musste ja durchquert werden, und dazu musste man erstmal viele Hundert Kubikmeter des Brockenmoores mit Schippe und Schubkarre auskoffern und dann verfüllen, damit man einen festen Bauuntergrund hatte.

Dampflok

17:45

Sprecherin

Bereits am 4. Oktober 1898, also noch vor der offiziellen Eröffnung der Brockenstrecke, fährt ein Zug den Berg hinauf. Von Schierke benötigt er zwei Stunden. Auch am 27. März 1899 erklimmt ein Zug den Brocken.

Dirk Endisch

Der Eröffnungssonderzug verließ um 9:35 Uhr den Bahnhof Nordhausen, kam dann kurz nach 12:00 Uhr in Drei Annen Hohne an, in Drei Annen Hohne ist er von den geladenen Honoratioren aus Wernigerode empfangen worden. Dann gab es im benachbarten Forsthaus einen Imbiss, wie das in der zeitgenössischen Literatur so genannt wird. Und dann stieg man wieder in den Zug ein und fuhr hinauf auf den Brocken. Da gab es dann diverse Festreden, und vom Brocken aus ging es dann wieder zurück, und der Sonderzug traf dann wieder um 21:48 Uhr in Nordhausen ein.

Sprecherin

Die Harzquerbahn soll vor allem dem Güterverkehr und der wirtschaftlichen Erschließung des Mittelgebirges dienen, mit der Brockenbahn zielt man aber von Anfang an auf Tourismus. Mit Erfolg.

Dirk Endisch

Die Harzquer- und Brockenbahn ist sehr populär. Wenn man sich die Entwicklung der Fahrgastzahlen anguckt, man hatte schon um 1910 mehr als eine Million Reisende, die das Streckennetz benutzten. Klar, wichtigste Einnahmequelle im Personenverkehr war schon damals die Brockenbahn. Also alle Leute wollten auf den Brocken, wegen Goethe, Faust und Walpurgisnacht.

Sprecherin

Dabei ist der Brocken im Winter per Zug nicht einmal erreichbar. Die notwendige Schneeräumtechnik gibt es nicht.

19:30

Dirk Bahnsen

Der reguläre Zugbetrieb im Winter wurde erst mit dem Winterfahrplan 1992/93 aufgenommen.

Dampflock

Sprecherin

1905 kommt die Verbindung der Harzquerbahn und der Anhaltischen Harzbahn, heute als Selketalbahn bekannt, zu Stande. Am Bahnhof Eisfelder Talmühle. Denn die an der Anhaltischen Harzbahn liegenden Orte Hasselfelde und Stiege wollen via Schiene näher an Nordhausen heranrücken. Damit haben wir die Strecke Nummer 3, die heute zum Netz der Harzer Schmalspurbahnen gehört.

Musik

Sprecherin

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges befindet sich die Harzquer- und Brockenbahn in der Sowjetischen Besatzungszone. Das hat Folgen für die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.

Dirk Endisch

Man hat die NWE enteignet und sie dann am 1. April 1949 in die Verwaltung und Nutznießung der Deutschen Reichsbahn übergeben. D. h. ab 1. April 1949 war die Deutsche Reichsbahn für die Harzquer- und Brockenbahn als betriebsführendes Unternehmen zuständig.

Sprecherin

Der Personenverkehr auf den Brocken hinauf endet infolge des Mauerbaus. Ein letzter Zug

fährt am 14. August hoch und muss sofort wieder umkehren. Danach arbeiten sich nur noch Militär- und Versorgungszüge auf den Berg. Zum 31.12.1988 beschließt die Deutsche Reichsbahn dann, dass die Strecke aus technischen Gründen nicht mehr befahren wird.

Dirk Bahnsen

Schienen und Schwellen hatten ihre Nutzungsgrenze erreicht, zum Teil lagen da oben noch Schienen, da stand das Walzjahr 1898 oder 1899 drauf. Und dann hat man die Strecke, ja, eingestellt.

Sprecherin

Dafür haben die Züge auf der Harzquerbahn emsig zu tun. Touristen werden in die Urlaubsorte gebracht, Schüler in ihre Schulen, Berufstätige zur Arbeit. Und Güterzüge rollen. Doch mit dem Ende der DDR droht das Aus.

Dirk Endisch

Die Deutsche Reichsbahn, die die Bahn betrieben hat zu der Zeit, wollte sich eigentlich von dem Schmalspurbereich trennen. Nicht nur im Harz, sondern auch in anderen Regionen der ehemaligen DDR, und da gab es dann teilweise schon recht abstruse Pläne, was mit der Bahn passieren sollte. Manche wollten sie einstellen, da stand die Bahn schon auf der Kippe. Es hat sich dann sehr schnell eine Initiative damals gegründet, eine Interessengemeinschaft zur Erhaltung der Harzer Schmalspurbahnen. Das ganze letzten Endes hing auch dann an der Wiedereröffnung der Brockenbahn. Die Eröffnung der Brockenbahn im Jahre 1991 war sozusagen eine Initialzündung.

Dirk Bahnsen

Man hat dann im späten Frühjahr 1991 begonnen die Strecke instand zu setzen. Also am 25. Mai 1991 ist der erste Bauzug oder Baustoffversorgungszug auf dem Brocken eingetroffen und nicht mal in einem halben Jahr, am 15. September 1991, war dann die offizielle Einweihung der sanierten Brockenbahn. Mit zwei Sonderzügen.

Sprecherin

Ab 1993 lenkt die HSB die Geschicke der Schmalspurbahnen im Harz. Bleibt zu wünschen, dass das größte zusammenhängende Schmalspurstreckennetz mit täglichem Dampf-

betrieb in Europa erhalten bleibt. Dass es vielleicht sogar wächst, wenn sich Vorhaben wie die Anbindung Braunlages umsetzen lassen. Dass die Dampfloks weiter wacker durchhalten und die Menschen im Harz ihnen gewogen bleiben. Und viele Touristen kommen mögen, die Lust haben, sich auf eine entschleunigte Fahrt in die Vergangenheit zu begeben.

– Ende des Features –

„Weltgeschichte vor der Haustür“, ein MDR Kultur Podcast

23:22

Linda Schildbach

125 Jahre, Harzquer- und Brockenbahn. Tom, es war mir eine schöne Reise!

Thomas Hartmann

Das hoffe ich, ja.

Linda Schildbach

Der Zug ist abgefahren!

Thomas Hartmann

Jetzt liegen die Gleise brach, weil die Züge alle weg sind, genau.

Linda Schildbach

Musstest du dich sehr zusammenreißen, nicht zu viele Wortspiele mit einzubringen in diese Weltgeschichte?

Thomas Hartmann

Die nutzen sich schon auch ein bisschen ab. Also ich habe es eigentlich eher nicht gemacht.

Linda Schildbach

Du warst diszipliniert auf jeden Fall.

Thomas Hartmann

Ja.

Linda Schildbach

Bist du denn selbst schonmal eigentlich mit der Schmalspurbahn durch den Harz gefahren, also ich meine früher, bevor du deine Recherche gemacht hast?

Thomas Hartmann

Also jetzt im Zuge der Recherche, kann ich ja schon mal sagen, bin ich jetzt von Wernigerode nach Nordhausen gefahren und im Herbst auf den Brocken, früher schon mal eine ganze Runde. Also von Wernigerode runter, also bis

zum Ende der Harzquerbahn, dann auf die Selketalbahn und nach Quedlinburg. Also, ja. Und eigentlich bin ich schon, jetzt muss ich mal überlegen, ich glaube in den 70er-Jahren bin ich auch schon gefahren, also ich kenne die eigentlich, glaube ich ziemlich gut mittlerweile. War mit meinem Sohn dort in Schierke, hab da Urlaub gemacht. Doch, die ist mir ans Herz gewachsen, kann ich wohl sagen, ja.

Linda Schildbach

Kann ich vielleicht gleich mal da nachfragen, weil die Leute wissen das natürlich nicht da draußen. Weil du hast natürlich auch eine persönliche Geschichte mit Eisenbahnen, weil dein Vater...?

Thomas Hartmann

...Lokführer war.

Linda Schildbach

War Lokführer!

Thomas Hartmann

Ja, genau. Der ist zwar nicht auf einer Schmalspurbahn gefahren, sondern der ist gefahren auf einer 01, also auf der großen. Züge zwischen Dresden und Berlin und von Berlin nach Szczecin und solche Züge ist er gefahren.

Linda Schildbach

Da hast du auch noch eine Verbindung eigentlich, oder?

Thomas Hartmann

Das ist eine ganz dicke Verbindung. Und tatsächlich war, da gibt es halt Fotos von meinem Vater, der hatte auch so ein, dass ich das mal erzählen darf, der hatte auch so einen ganz großen Berufsstolz. Muss man wirklich sagen, der...

Linda Schildbach

Das glaube ich.

Thomas Hartmann

Er musste auch viel arbeiten, weiß ich auch. Und die Arbeit hat den auch sehr geschafft, gerade so Schichtdienst und dann unregelmäßig und dann immer wieder Tag und Nacht. Und das war schon ziemlich anstrengend. Weihnachten nicht da, Wochenende nicht da. Also das ist schon ziemlich krass gewesen, glaube ich. So auch, das wird heute nicht viel anders sein. Aber das war damals auch schon ziemlich

hart und auch für die Familie sicherlich manchmal anstrengend. Aber nichtsdestotrotz, hat er mich sehr damit geprägt, weil es auch, das hat dann auch ganz andere Form angenommen. Also wir haben auch Zugreisende macht, bin dann auch mal mit einer Lock gefahren.

Linda Schildbach

Das wollte ich nämlich fragen, na klar!

Thomas Hartmann

Ja, bin dann auch mal mit der Lock gefahren, also zu DDR-Zeiten auf einer Dampflo, so mit Verkleidung und neben dem Lockheizer und eben dem Lokführer. Und als dritter Mann an Bord sozusagen. Dritter Mann auf der Dampflo, auf der großen zwischen Bernau und Berlin war das dann.

Linda Schildbach

Kannst du dich noch ganz genau daran erinnern, oder?

Thomas Hartmann

Da kann ich mich noch genau dran erinnern. Tatsächlich ja, also, das ist schon, das war schon großartig.

26:13

Linda Schildbach

Ich meine Eisenbahnen sind natürlich auch unglaublich prägend irgendwie, oder interessant. Also, man hat ja irgendwie schon eine Verbindung zu denen. Ich fand es auch spannend, jetzt bei deiner Weltgeschichte, dass dieses Streckennetz auch immer noch so groß ist, ja. 140 Kilometer Netz, ja, da um den Brocken herum, drauf, im Harz also, das das auch immer noch so täglich in Betrieb ist. Ist das was, was sich überrascht hat bei seiner Recherche also, wie sehr das noch, oder ist das dir einfach klar?

Thomas Hartmann

Nein. Das wusste ich schon. Das ist ja auch das Besondere an dieser Bahn, dass die halt so groß, aber so lang ist, je nachdem, wie man das sagen möchte und dass da täglicher Dampfbetrieb ist, also das gehört ja mit dazu einfach. Ich meine, das gibt es ja bei anderen Schmalspurbahnen durchaus auch, aber eben nicht in diesem Ausmaß. Und ich wünsche mir durchaus, es wäre halt noch länger. Also Pläne sind

ja da und insofern, ja. Ich finde auch bemerkenswert, ich bin mir jetzt nicht hundertprozentig sicher. Ich glaube, das hat der Herr Bahnsen gesagt. Man sollte immer daran denken, dass diese Bahn halt wirklich alltäglich im östlichen Harz wahrgenommen wird. Also das ist dann schon wirklich etwas Besonderes, weil du stößt halt überall auf sie. Also, du hörst sie, weil sie halt pfeift, die Lok, du hörst sie irgendwie rattern, das ist schon toll.

Linda Schildbach

Sie ist so Teil der Landschaft und irgendwie auch Teil der Kulturlandschaft, oder?

Thomas Hartmann

Naja, sie ist wirklich was Besonderes. Also sie transportiert auch wirklich was. Und wenn du da mit fährst, das ist wirklich ein ganz besonderes Ambiente. Wenn du dich da draußen auf die Plattform stellst, du bleibst da nicht im Wagen sitzen. Also, das machst du schon auch, aber du stellst dich halt lieber draußen auf die Plattform und riechst den Dampf und spürst den Wind. Und siehst die Kurven, wenn die da von Wernigerode hoch fährt, die Eisenbahnen, also ich finde das großartig.

Linda Schildbach

Wie ist es für dich? Okay, wir haben schon ein bisschen gesagt, du hast natürlich eine Verbindung zu Zügen. Wir haben in die Brockenbahn oder die Schmalspurbahn im Harz. All das. Aber wie sieht es aus mit den anderen großen? Klar, Orient-Express. Dann gibt es noch Transsibirische Eisenbahn, also all so was hast du da auch Verbindungen zu? Oder bist du so, ne, dann schon Lokalpatriot.

Thomas Hartmann

Na, ich sag mal so. Also Bahnreisen mache ich nach auswärts nicht.

Linda Schildbach

Machst du nicht?

Thomas Hartmann

Ne, das ist dann nicht meins.

Linda Schildbach

Ach, verrückt!

Thomas Hartmann

Da bleib ich halt wirklich im Land tatsächlich. Zum Beispiel die Schmalspurbahn auf Rügen,

ja. Die in Kühlungsborn auch, die im Zittauer Gebirge auch. Also so läuft das eher ab. Also wenn es eine ist, die, kann auch eine Nebenbahn sein, die man selten fährt. Das wäre zum Beispiel auch spektakulär für mich.

Linda Schildbach

So, dass es dann so ein besonderes Ereignis ist meinst du?

Thomas Hartmann

Ja. Weil ich sage mal, weil man die eigentlich sonst nicht benutzt. Und dann fahre ich dann mit der ganz gerne. Oder gerne! Nicht ganz gerne, gerne fahr ich dann mit der.

Linda Schildbach

Wir hatten ja auch schon eine andere Weltgeschichte, wo es halt um Motorräder ging. Jetzt geht es um Züge, um Eisenbahnen. Ich persönlich fahr ja unglaublich gerne Bahn. Also, das ist ja mein, wenn ich es mir aussuchen kann, mein Lieblingstransportweg, -werkzeug, wie soll man sagen? Also, ich bin ja eine große Pendlerin, das sowieso. Aber ich finde auch einfach, weil man hat so die meiste Ruhe beim Bahnfahren. Man kann so viel andere Sachen machen, wenn man Lust hat oder nur schlafen oder... Das finde ich immer anstrengend, beim Autofahren muss man sich halt konzentrieren. Motorrad, gut, da hat man so vielleicht so das Gefühl der Freiheit oder so. Aber für mich bleibt es tatsächlich also Bahnreisen.

Thomas Hartmann

Kann ich so nicht unterstreichen.

Linda Schildbach

Nein, du bist anders.

Thomas Hartmann

Ich würde unbedingt Bahn sagen auch, dann Schiff sehr gern.

Linda Schildbach

Ah, Schiff bin ich noch gar nicht gefahren.

Thomas Hartmann

Also so Fährverbindungen ist auch so ein Ding. Also, wir fahren jetzt demnächst nach Schweden, und ich werde dann wieder mir eine neue Route suchen, die ich noch nicht gefahren bin nach Schweden, weil immer die gleiche Strecke

zu fahren ist ja irgendwie auch langweilig, obwohl man ständig über die Ostsee fährt. Eigentlich. Aber trotzdem ist es so.

30:01

Linda Schildbach

Wieder eine tolle Sache und spannende Sache. Letzte Frage noch zur Harzquer- und Brockenbahn. Bei einer Recherche jetzt, gab es da eigentlich was, was dich überrascht hat oder was du so mitnimmst, was vielleicht neu für dich war. Oder war das was, wo du gesagt hast, ja, das hab ich alles schon gewusst?

Thomas Hartmann

Also, ich fand tatsächlich bemerkenswert festzustellen, wie fest verankert die Bahn dort ist. Also das ist irgendwie eine Geschichte. Also man hat den Eindruck, das ist ein bisschen organisch so mit dem Wald und mit den Orten, die da sind und du kriegst einen anderen Blick darauf. Dann ist natürlich immer wieder, also das ist nicht neu, aber ich finde dieses Ambiente, was sich da entwickelt, finde ich einfach unglaublich bezaubernd, auf der einen Seite ästhetisch sehr großartig. Die Stimmung, die die dich selbst, wenn du eigentlich dort arbeitest, überkommt, das ist schon wirklich rar, selten. Ja, das würde ich schon sagen wollen. Überrascht? Eine Geschichte, die mit der Dampfstraßenbahn, die fand ich toll, die von Sorge wusste ich nicht. Also dass man von Sorge umsteigen konnte in eine andere Eisenbahn, das war mir unbekannt.

Linda Schildbach

Da konnte man wechseln, die Sorgen wechseln. Wechseln in Sorge.

Thomas Hartmann

Ja.

Linda Schildbach

125 Jahre Harzquer- und Brockenbahn. Und weitere spannende Weltgeschichten vor der Haustür. Die hören Sie in unserem gleichnamigen MDR Kultur Podcast. Den finden Sie in der ARD Audiothek und auch über da, wo es Podcasts gibt. Und wenn Ihnen das gefallen hat, was Sie jetzt gehört haben, dann geben Sie uns doch eine schöne Bewertung und abonnieren Sie uns. In zwei Wochen gibt es dann die nächste Folge von „Weltgeschichte vor der Haustür“. Machen Sie es gut.

Thomas Hartmann

Bahn frei!

In der ARD Audiothek finden Sie noch viele weitere Features Dokus und Reportagen zum Beispiel aus den Rubriken Zeitgeschichte, Politik oder Kunst. Stöbern Sie doch einfach mal durch

Diese Transkription ist ein Service der MDR Redaktion Barrierefreiheit. Mehr barrierefreie Angebote finden Sie hier: <https://www.mdr.de/barrierefreiheit/index.html>