

Vorwort

Der Harz zählt zu den beliebtesten Ferienregionen Deutschlands. Viele tausend Menschen zieht es alljährlich in die ausgesprochen vielfältige Berglandschaft mit ihren tief eingeschnittenen Tälern und zerklüfteten sagemuwobenen Gipfeln. Doch nicht nur die Natur allein macht den Harz so attraktiv. Nicht minder interessant ist die mehr als tausendjährige Bergbau- und Industriegeschichte des norddeutschen Mittelgebirges, die in den zahlreichen Schaubergwerken und Museen erforscht werden kann. Besondere Beachtung verdienen das UNESCO-Weltkulturerbe „Bergwerk Rammelsberg“ und das Kulturdenkmal „Oberharzzer Wasserregal“. Sehenswert sind aber auch die vielen Baudenkmäler weltlicher und kirchlicher Macht in den Weltkulturerbe-Städten Goslar und Quedlinburg und in anderen Orten des nördlichen Harzrandes.

Die Eisenbahn erreichte den Harz im Jahr 1840 von Braunschweig her, und schon wenige Jahre später wollte man das Gebirge bezwingen. Angesichts der damaligen technischen Möglichkeiten mussten die Eisenbahnbefürworter jedoch rasch erkennen, dass eine solche Gebirgsbahn kaum realisierbar geschweige denn finanzierbar war. Folglich entstanden vom Harzrand aus zunächst Stichbahnen, die nach Möglichkeit durch die Täler geführt wurden. Erst um 1900 kam es zum Bau der meterspurigen Harzquerbahn mit einem Abzweig auf den Brocken.

Die deutsche Teilung führte 1945 in der Harzregion zu einer dauerhaften Unterbrechung des gesamten Ost-West-Eisenbahnverkehrs. Lediglich die Strecke Northeim – Nordhausen wurde später in beschränktem Umfang wieder für den Güterverkehr ge-

öffnet. Im Zuge von Grenzsicherungsmaßnahmen erklärte die DDR später auch das Brockengebiet zur Sperrzone. Damit endete der Eisenbahnbetrieb auf den höchsten Berg Norddeutschlands. Erst mit der Wende im Jahr 1989 war dieses unselige Kapitel deutscher Geschichte beendet.

Der Wiederinbetriebnahme der Brockenbahn folgte die durchgehende Wiederherstellung des östlich von Vienenburg unterbrochenen Harzrings, doch ihre frühere Bedeutung konnte die Eisenbahn bis heute nicht zurückgewinnen. Längst hat der Individualverkehr der Schiene den Rang abgelaufen. Während im Westharz inzwischen sämtliche ins Gebirge führende Strecken eingestellt und abgebaut wurden, konnte im Osten wenigstens ein Teil der Nebenbahnen erhalten werden, darunter auch die Schmalspurbahnen.

Die „Harzchronik“ beschreibt die Eisenbahngeschichte des Harzes von den Anfängen bis in die heutige Zeit. Berücksichtigt werden nicht nur diejenigen Strecken, die ins Gebirge hineinführen, sondern auch der Eisenbahnring rund um den Harz, der für den überregionalen Verkehr zeitweise eine wichtige Rolle gespielt hat. Der Harzer Industrie und ihren Werkbahnen ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Historische und aktuelle Fotos laden zu einer Reise in die Vergangenheit ein. Sie dokumentieren aber auch, wie sich die Eisenbahnwelt in nur wenigen Jahren grundlegend verändert hat.

Versmold im Sommer 2007

Josef Högemann

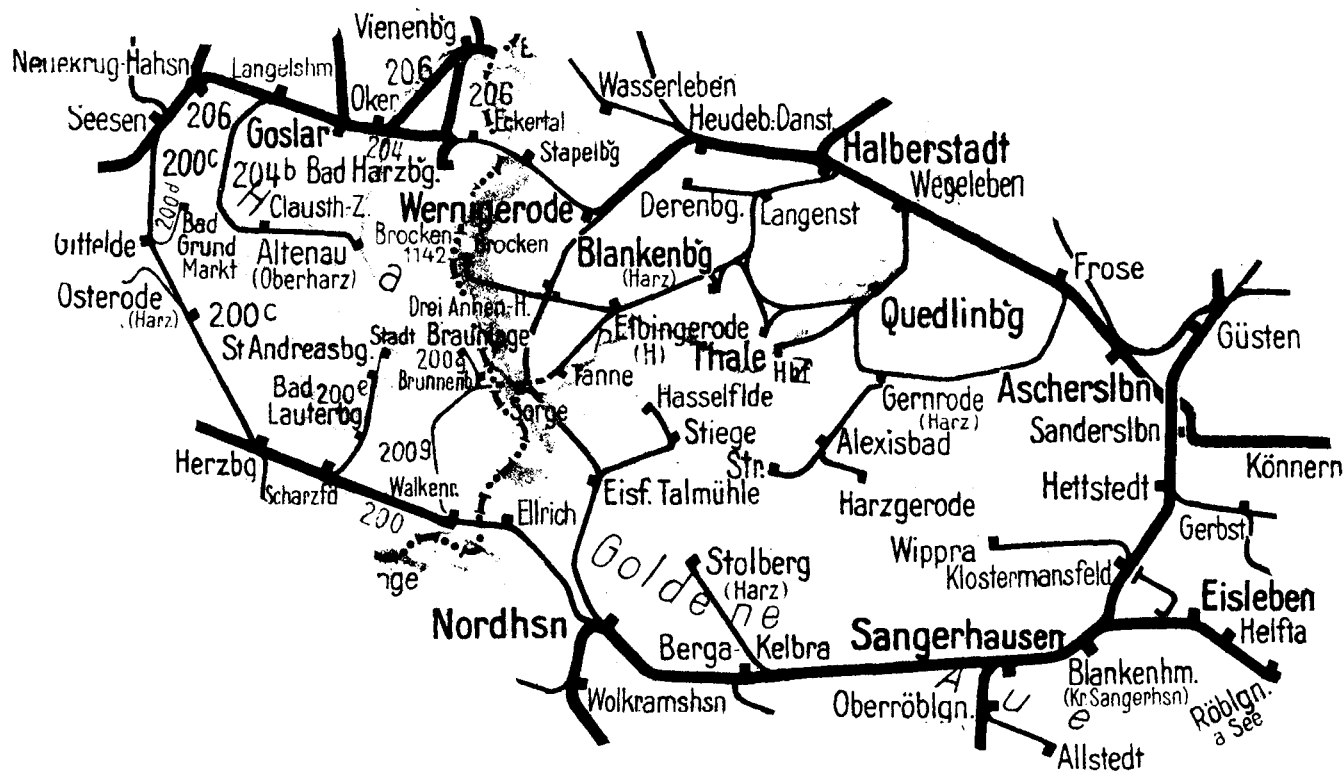


Bild 1 – Auszug Bundesbahn-Kursbuchkarte von 1954
 ABBILDUNG: SAMMLUNG ALFRED SPICHER