

DM 12,90 / sfr 12,90 / S 97,- / hfl 16,- / lfr 277,- / Lit 17 000,-

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

**Mai**  
5/1999



**Harz:**

**Dampf:**

**»Öchsle«:**

100 Jahre Schmalspurbahnen

Wo es vor 25 Jahren bei der DB  
noch dampfte

Seidenstickers Dioramenschätze • Teil 3





(Füllseite)

# Inhalt

## Vorbild

100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn <b>Jubiläum auf schmaler Harzer Spur</b>	6
DB-Dampf vor 25 Jahren <b>Dem Finale entgegen</b>	14
<b>Im Rhätischen Frühling</b>	20
Neues Zugkonzept: Der Metropolitan Köln–Hamburg <b>Keiner für alle</b>	24
Strecken-Geschichte: Osterode–Kreiensen <b>»Jede Fahrt ein Genuß«</b>	26
Schienenprojekte Deutsche Einheit (2. Teil) <b>Auf neuen Gleisen gen Osten</b>	30
Flughäfen mit DB AG-Anschluß <b>Zug zum Flug</b>	34
Vorbild und Modell: <b>23<sup>o</sup> – Die Ersatz-P 8</b>	36
<b>8. Dresdner Dampfklofest</b>	42

## Modell

<b>Kollosche-Bausatz der 23<sup>o</sup></b>	40
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb <b>Ebenezer Griffith's Imperial Mills</b>	58
Seidenstickers Dioramenschätze <b>Am »Öchsle«-Scheitelpunkt</b>	64
Redaktionsanlage Kupferberg (15. Teil): <b>Details an der Strecke</b>	68
Die Vauclain-S 2/5 in H0 von Micro Metakit <b>Das Testobjekt</b>	72
Elektronische Steuerung für den Schattenbahnhof <b>Bewegung aufs Diorama</b>	74
<b>Der zweite Versuch</b>	76
Preußische Impressionen <b>Die Blockstelle Rathmannsdorf</b>	82
<b>Elsässer Kleinodien – selbstgebaut</b>	86
Z-Anlage des Modul-Teams Rhein-Ruhr <b>Winzige Züge</b>	90
Chatham '98 <b>Belton</b>	94

## Rubriken

<b>Unsere Neuheitenschau</b>	4
<b>Bahn-Notizen</b>	44
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	52
<b>Modellbahn-Notizen</b>	57
<b>Digi-News</b>	57
<b>Mini-Markt</b>	96
<b>Fachhändler-Adressen</b>	114
<b>Impressum</b>	116
<b>Bahn-Post</b>	118
<b>Neue Bücher</b>	119
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	120
<b>Typenblatt: BR 19<sup>10</sup>, Schnellzuglokomotive, DR</b>	121

# Editorial

Böse Zungen werfen der ICE-DB AG ja gerne vor, nur auf den Profit zu schielen und höhere Werte sträflich zu vernachlässigen – vor allem das Traditionsbewußtsein. Mal ganz abgesehen davon, daß die Bahn mit ersterem lediglich ihren Zweck als Unternehmen erfüllt, so hat einst die zunehmend vom milden Licht der „guten alten Zeit“ bestrahlte Bundesbahn in puncto Tradition wesentlich aggressiver gehandelt, Stichwort: Dampfverbot.

Anders die Bahn AG. Sie präsentiert nun schon im dritten Jahr ihr deutschlandweites Nostalgiefahrtenprogramm. Zwar hat das Angebot seit dem nicht sonderlich geglückten Start 1997 einige Federn lassen müssen, doch scheint die Wende zum Besseren geschafft zu sein. Welche Abteilung der Bahn in Zukunft die Nostalgiezüge betreiben wird, ist zwar derzeit noch unklar (momentan kümmert sich der Unternehmensbereich Marketing um alles), doch der Verkauf der Loks und damit ein Ende des Bahn-Engagements ist vom Tisch. Noch vor ein paar Monaten hing eine solche „Lösung“ wie ein Damoklesschwert über den Maschinen und ihren Betreuern.

Ganz offensichtlich hat die DB also den PR-Wert ihres rollenden Firmenmuseums erkannt. Produziert die Pannen-Palette der Paradeperde auch eine schlechte Presse – Bilder gut gelaunter Ausflügler vor dampfenden Sympathieträgern machen dies zumindest zu einem guten Teil wieder wett. Zudem sorgen günstige Tarife in Zubringerzügen dort für eine bessere Auslastung und zusätzliche Fahrgäste. Auch die Dampfzüge selbst dürften sich mittlerweile rechnen.

Wie 1998 werden von der DB dieses Jahr 19 Strecken an Sommer-Weekenden mit Dampf befahren – allerdings mit nur mehr sieben statt elf Loks. Dazu stehen noch zwölf Eintagestouren sowie sieben „Rheingold“-Fahrten ab Köln auf dem Programm. Start ist bereits am 1. Mai in Hamburg. Dort geht 86 001 bis Ende Juni sams- und sonntäglich auf Hafenerundfahrt. Danach wechselt die Lok nach Kiel, um dort bis Mitte September Züge nach Lütjenburg bzw. zum Schönberger Strand zu befördern.

Anderenorts müssen die Dampffreunde länger warten: In Düsseldorf beginnt die Dampfsaison der DB erst am 11. September, dauert dafür aber bis Ende Oktober. Zugpferd ist hier die 94 1292, die zuvor (ab 10. Juli) auf drei Routen von Köln aus unterwegs ist. Im September/Oktobre wird sie auf neuer Strecke von 01 137 abgelöst. Die letztes Jahr am Rhein stationierte 65 1049 wird dieses Jahr geschont und nur ab dem 7. August einen Monat lang in ihrer früheren Heimat Thüringen zum Laufen kommen. Sicher werden viele Dampfklofans die Gelegenheit zum Wiedersehen nutzen. Auch die Dresdner können 1999 eine alte Bekanntschaft auffrischen: Zwischen dem 17. Juli und dem 3. Oktober ist 03 001 elbauf- und elbabwärts unterwegs. Gleiches gilt für die Frankfurter. „Ihre“ 01 118 zieht von Ende Juli bis Ende August Züge durch den Odenwald nach Eberbach. Fröhliche Urständ feiert auch der Kocheldampf von München aus. Das Operationsgebiet der Sommerfrischlerin 44 0093 wurde dieses Jahr bis Mittenwald und Ehrwald (Österreich!) ausgedehnt (10. Juli bis 3. Oktober). Genaue Fahrzeiten gibt's jeweils an den Fahrkartenausgaben.


Eines bleibt anzumerken: Alle eingesetzten Maschinen, die private 01 118 ausgenommen, sind ehemalige Traditionsloks der DR. Ohne das Engagement der Ost-Bahn und ihres Personals würde die DB AG in Sachen Dampf heute ziemlich nackt dastehen – oder noch mehr Maschinen von Vereinen mieten müssen. **Christoph Kutter**

*Titelbild: Im Harz wird dieses Jahr das 100jährige der Harzquer- und Brockenbahn gefeiert. Wir feiern mit – ab Seite 6! Die Einstimmungsaufnahme zeigt 99 7222 mit P 8909 in Wernigerode am Maifeiertag 1995. Abb.: W. Herdam*



100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn

# Jubiläum auf schmaler Harzer Spur

A black steam locomotive, numbered 99 7235-7, is pulling a train across a stone bridge over a forested valley. The locomotive is emitting a large plume of dark smoke. The bridge has a metal railing and is supported by stone arches. The surrounding landscape is lush with green trees and vegetation.

Volldampf auf der Harzquerbahn: Mit Zug 14410 aus Nordhausen ist 99 7235 hier am 25. Mai 1990 zwischen Ilfeld und Netzkater unterwegs. Rechts: Vor dem Wernigeröder Lokschuppen sind 99 7243, 7222 und 7233 versammelt. Abb.: Georg Wagner, Wolfgang Herdam (rechts)



Das diesjährige Harz-Jubiläum gebührt der Harzquer- und Brockenbahn, der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft, deren knapp 80 km langes Netz am 27. März 1899 in Betrieb ging. Die ebenfalls zum heutigen HSB-Netz gehörende Selketalbahn der einstigen Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft hatte bereits am 1. Mai 1992 Hundertjähriges. Ein Blick auf Geschichte und Jubiläum der Harzer Schmalspurbahnen *von Manfred Weisbrod*

Die Entwicklung von Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft (GHE) und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft (NWE) verlief jahrelang parallel und unabhängig voneinander. Die GHE wurde am 10. Mai 1886 als Aktiengesellschaft gegründet, nachdem am 14. März desselben Jahres die Konzession für Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Gernrode nach Harzgerode erteilt worden war. Am 1. Juli 1888 konnte man bereits von Gernrode nach Harzgerode fahren und am 1. Dezember 1891 bis Stiege.

Zu diesem Zeitpunkt war die NWE noch gar nicht gegründet. Das erfolgte erst am 25. Juni 1896, nachdem vier Wochen

zuvor die Konzession für den Bau der Schmalspurbahn Nordhausen-Wernigerode mit Abzweig zum Brocken erteilt worden war. Die Bautrupps arbeiteten sowohl von Nordhausen als auch von Wernigerode aus. Am 20. Juni 1897 war die Strecke Wernigerode-Drei Annen Hohne-Schierke betriebsbereit. Am 28. Juli legte man den Grundstein für den Bahnhof Brocken, und am 27. März 1899



konnte mit dem Lückenschluß Drei Annen Hohne-Benneckenstein und Schierke-Brocken das Netz für den Verkehr freigegeben werden. Mit der Inbetriebnahme des GHE-Abschnittes Stiege-Eisfelder Talmühle am 15. Juli 1905 waren beide Harzer Schmalspurbahnen verbunden, blieben aber weiterhin selbständig und hatten eine Zäsur für die Verkehrsentwicklung im Harz gesetzt.

Die DR-Zeit brachte für das Harzer Schmalspurnetz eine Entwicklung, die von der Enteignung bis zur Privatisierung führte. Am 6. April 1946 endete auf der GHE durch Befehl der russischen Besatzungsmacht der Verkehr, die als Reparationsleistung ab Stiege die Gleise demonstrieren ließ. Auf Weisung der Besatzer ging die GHE am 1. September 1946 in Landeseigentum über und unterstand der Sächsischen Provinzbahnen GmbH. Zum 1. April 1949 erhielt die Deutsche Reichsbahn von dieser Gesellschaft die ehemalige GHE zur treuhänderischen Verwaltung und Nutznießung. Nachdem die Strecke von Stiege bis Gernrode komplett demontiert, Gleis- und Rollmaterial nach Osten abtransportiert worden war,



gestattete die Besatzungsmacht, nachdem ihr durch Eingaben der Anliegergemeinden die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn begreiflich gemacht worden war, Ende 1946 den Wiederaufbau. Am 9. März 1949 konnte der Abschnitt Gernrode–Straßberg, ein Jahr später der zwischen Alexisbad und Harzgerode wieder befahren werden. Für den Lückenschluß zwischen Straßberg und Stiege fehlten

### Neubaudampflokomotiven zur Erneuerung des überalterten Fuhrparks

Geld und Material. Der ist erst im Jahre 1983 erfolgt. Auf der Harzquer- und Brockenbahn verlief die Entwicklung ähnlich, wengleich die Reichsbahn hier nie die Stilllegung in Erwägung gezogen hatte. Auf Druck der sowjetischen Besatzer kam es zwischen 1945 und 1949 zu Verkehrseinschränkungen bzw. teilweiser Betriebs-einstellung. Zum 19. Januar 1949 wurde die NWE auf Befehl der SMAD enteignet und zum 1. April 1949 der Deutschen Reichsbahn zur treuhänderischen Verwaltung und Nutzung übergeben. Zur Erneuerung des überalterten Lokomotivparks beschaffte die DR von LKM



Beim Anstieg zwischen Steinerne Renne und Drei Annen Hohne: 99 0234, aufgenommen 1979, als die heute z-gestellte Lok noch ölgefeuert war. Abb.: Manfred Weisbrod

Babelsberg von 1954 bis 1956 13 Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'E 1' h2 nach dem Vorbild der von Schwartzkopff gefertigten Einheitsmaschinen 99 221 bis 223, jedoch mit Blechrahmen und Mischvorwärmer. Später kamen auch noch die vier auf der Strecke Eisfeld–Schönbrunn

eingesetzten Neubaulokomotiven in den Harz, so daß insgesamt 17 Neubaumaschinen und die einzige erhalten gebliebene Einheitslokomotive 99 222 (Achsfolge 1'E 1') zur Verfügung standen. Die älteren Lokomotiven der Bauart Mallet (Baureihe 99<sup>590</sup>) und die 99 6001 (1'C 1'), gebaut von Krupp, waren auf der Selketalbahn im Einsatz.

Als die DDR am 13. August 1961 die Staatsgrenze West zementierte und die Berliner Mauer errichtete, gab es keinen



Jubilarte schon 1992: Auf der Selketalbahn – hier 99 7233 im August 1990 in Alexisbad – konnte das 100jährige Bestehen bereits gefeiert werden. Abb.: Günter Scheibe

### Als sich am Brocken Russen und Volksarmee einnisteten

Reiseverkehr mehr zwischen Schierke und dem Brocken. Selbst für Schierke war ein Passierschein erforderlich. Russen und Volksarmee nisteten sich auf dem Brocken ein und umgaben das Areal noch mit einer zusätzlichen Mauer. Auf der Brockenstrecke gab es nur noch fallweise Güterverkehr für militärischen Bedarf. Gelegentlich erhielt die VES-M Halle die Genehmigung, dort Meßfahrten zur leistungstechnischen Untersuchung von Lokomotiven durchzuführen.

1963 ist der Rollwagenverkehr auf der Harzquerbahn eingeführt worden. Um für diese Betriebsart Kenntnis über das genaue Leistungsverhalten der Lokomoti-





Guck mal, der Nordhausener kommt: Bei Benneckenstein fährt 99 7233 mit P 8901 am 11. März 1995 in den Frühling. Abb.: Wolfgang Herdam

ven zu erhalten, ist im Herbst 1963 die 99 233 auf der Brockenbahn meßtechnisch untersucht worden. 1976 kam die 99 244, Baumusterlokomotive für die Ölhauptfeuerung, zur leistungstechnischen Untersuchung auf die Brockenstrecke. 1972 erklärte das Ministerium für Verkehrswesen die Harzquerbahn zum technischen Denkmal.

Kaum war Ende 1980 der Umbau aller Neubaulokomotiven auf Ölhauptfeuerung abgeschlossen, verfügte die HvM der DR zum Jahreswechsel 1981/82 wegen Öl- und Devisenmangels die Abstellung aller ölgefeuerten Regelspurlokomotiven und den Rückbau der 1000-mm-Maschinen auf Rostfeuerung, was das Raw Görlitz auch ausführte. Bereits zu dieser Zeit hatte die Erhaltungswirtschaft erhebliche

Probleme mit den Blechrahmen und konnte bei Schadgruppen nur noch am ersten und fünften Radsatz das Achsstichmaß abnehmen. Für neue Rahmen fehlten Kapazität, Material und Geld.

So entstand die Idee, Diesellokomotiven der Baureihe 110, die durch die forcierte Elektrifizierung entbehrlich wurden, mit Drehgestellen für 1000 mm Spurweite

auszurüsten und auf der Harzquerbahn anstelle der Dampflokotiven einzusetzen. Vorgesehen war der Umbau von 30 Maschinen der Baureihe 110.8, wobei man gleichzeitig durch Einmannbesetzung Personal einsparen konnte. Der durch die Angliederung der DDR an die Bundesrepublik bedingte Rückgang im Güterverkehr beendete das Projekt jedoch

bereits nach der Umrüstung von zehn Diesellokomotiven.

Zu großen Wirren führte die Privatisierungsphase: Die Mitteilung der Deutschen Reichsbahn nach der Wende, daß sie weder die Absicht habe noch es sich finanziell leisten könne, weiterhin Schmal-

**Sollten die Dampftraktion ablösen: Umgespurte DR-110.8 – hier 199 892 im Bahnhof Eisfelder Talmühle im Oktober 1993; doch der Rationalisierungsversuch kam über zehn umgerüstete Maschinen nicht hinaus. Abb.: Wolfgang Herdam**







Für Schmalspur-Fans Idylle, für Anwohner Alltag: 99 247 mit P 8907 auf der Wernigeröder Kirchstraße am 30. Januar 1993. Abb.: Georg Wagner

spurbahnen zu betreiben, stellte die Existenz aller Schmalspurbahnen in den neuen Bundesländern von der Insel Rügen bis zum Fichtelberg in Frage. Aber nicht um die sächsischen Schmalspurbahnen, die von Anbeginn Staatsbahnen waren, gab es ein Tauziehen verschiedener Interessenten, sondern vielmehr um die ehemaligen Privatbahnen NWE und GHE.

Da tauchte ein gewisser Georg Giesecke aus Frankfurt (Main) auf, gab sich als Sprecher der NWE aus und forderte die Rückübertragung der Bahn. Sein Konzept: Reduzierung des Personalbestandes von

460 auf 60 Mitarbeiter, Einstellung des Dampflokbetriebes und Triebwagenverkehr auf der Brockenbahn. Das Bekanntwerden von Rückgabeforderung und Konzept löste einen europaweiten Proteststurm aus. Die Meldungen in regionalen und überregionalen Zeitungen in den er-

sten drei Monaten des Jahres 1991 überschlugen sich, zumal dieser Herr Giesecke verkündete, die Harzer Schmalspurbahnen seien zum 8. Januar 1991 wieder im Besitz der NWE AG. Wie in der „Wernigeröder Allgemeinen“ vom 6. Februar 1991 zu lesen war, dementierten Reichsbahn und Bundesverkehrsministerium diese Meldung.

Zu diesem Zeitpunkt, als weder Reichsbahn noch Anliegergemeinden einen Handschlag in Richtung Fortbestand der

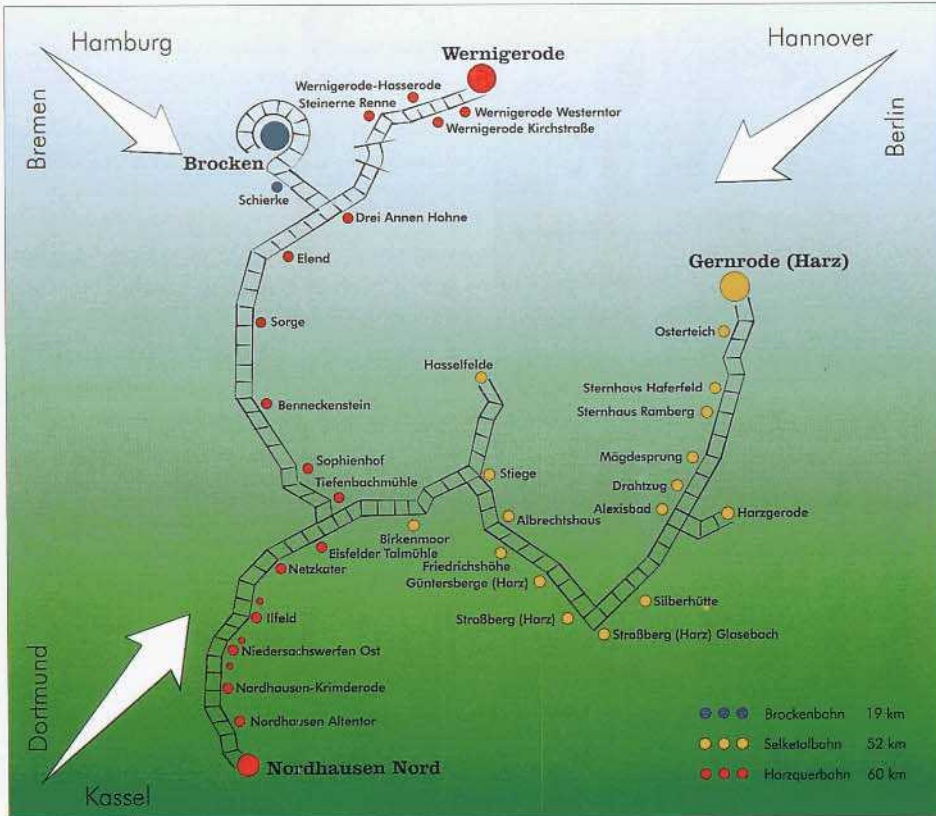


Auf Brocken-Kurs: Reserverlok 99 7235 beim Halt in Wernigerode Westertor am 10. August 1998. Abb.: Manfred Weisbrod

### Weiterer Dampfbetrieb im Einklang mit Tourismus und Naturschutz

Bahn getan hatten, erarbeitete die Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e. V. ein Betriebskonzept mit dem Ziel, aufzuzeigen, „daß ein Weiterbetrieb mit Dampflokomotiven finanzierbar ist und die Harzer Schmal-





Das heutige Streckennetz der Harzer Schmalspurbahnen. Abb.: HSB

spurbahnen eine Zukunft haben können. Es entspricht den Wünschen und Vorstellungen der Mehrzahl der Anliegergemeinden zur Förderung eines sanften Tourismus und berücksichtigt die Forderungen von Denkmalpflege und Naturschutz“. Autoren des Konzepts waren die Herren Dwelk, Heider und Kesting aus Clausthal-Zellerfeld. Dieses Betriebskonzept ist unter dem 7. März 1991 von der Reichs-

bahndirektion Halle, Direktionsbereich Magdeburg, Hauptabteilung Betrieb und Bau, mit geringen Abstrichen als gut und durchführbar eingeschätzt worden, sofern die finanzielle Unterstützung gewährleistet sei. In der Goslarschen Zeitung vom 18. März 1991 bezeich-

nete der SPD-Bundestagsabgeordnete Dr. Peter Eckart den vermeintlichen Sprecher der NWE, Georg Giesecke, als Hochstapler. Jörg Bauer von der Rbd Halle (heute oberster Betriebsleiter der HSB) erklärte, Giesecke besäße keine Legiti-

**Vermeintlicher Sprecher der NWE – ein Hochstapler ohne Legitimation**

mation, als Sprecher der nicht mehr existierenden NWE aufzutreten. Im März 1991 entstand eine Vorbereitungsgesellschaft zur Gründung einer kommunalen Betriebsgesellschaft, weil sich Bundesverkehrsministerium, Land Sachsen-Anhalt und Reichsbahn darüber einig waren, die Bahnen nicht in Privat-hand zu geben. Zum 1. Februar 1993 übernahmen die HSB die Salketal-, Harzquer- und Brockenbahn von der DR in regionale Trägerschaft. Sie sind nicht der Eigentümer, sondern der Betriebsführer. Eigentümer sind die angrenzenden Land-



Touristenmagnet Brocken: 99 7222 hat am 11. August 1998 den ersten Zug „hinauf“ gebracht und setzt nun um (oben). Links: Im Kälberforst zwischen Steinerne Renne und Drei Annen Hohne ist 99 247 mit P 14403 am 1. Februar 1991 unterwegs. Abb.: Manfred Weisbrod, Georg Wagner





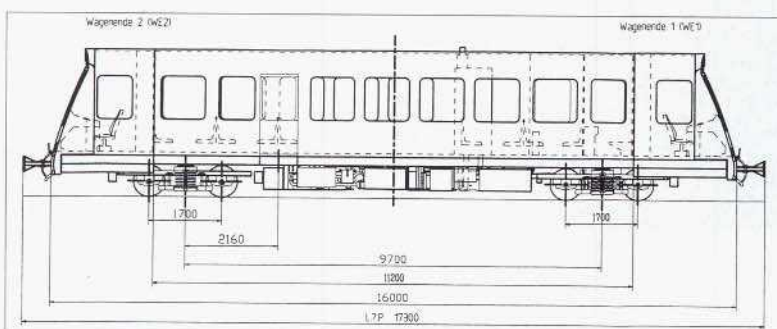
Der Neue ist da: Anfang März 1999 wurde der erste der im Werk Halberstadt gefertigten Neubau-Schmalspurtriebwagen bei den HSB in Wernigerode angeliefert. Unten die Typenskizze. Abb.: Matthias Bein, HSB/Slg. Weisbrod (Grafik)

Zugpaare zwischen Nordhausen Nord und Ilfeld, meist als Triebwagenverbindung. Zwischen Gernrode und Alexisbad gibt es noch fünf Zugpaare, nach Eisfelder Talmühle gelangt man von Gernrode aus mit Mühe dreimal am Tag. Es ist jedoch für den Urlauber nicht mehr möglich, am selben Tag von Wernigerode über Eisfelder Talmühle nach Gernrode und zurück zu fahren. Eigentlich sehr schade, denn es

sind nur 95 km. Beim Rollmaterial sind alle 17 Neubaudampflokomotiven von LKM noch vorhanden, wengleich zum 30. September 1998 die 99 7232, 7234, 7241, 7242, 7246 und 7247 z-gestellt waren. Auch die Einheitslokomotive 99 7222, die

kreise und Kommunen. Das Eisenbahn-JOURNAL hat diese Entwicklung begleitet und in den Publikationen *Schmalspurbahnen im Harz (Special 3/91)* sowie *Mit Dampf hinauf zum Brocken (Special 4/93)* dokumentiert.

Und wie stellt sich die Situation für die HSB heute dar? Das von der Interessengemeinschaft vorgegebene Konzept funktioniert. Das Geld wird, wie vorausgesagt, auf der Brockenbahn verdient. Im Sommerfahrplan erreichen täglich zehn Züge den Brocken, die meisten ab Wernigerode, einer ab Nordhausen, einige ab Drei Annen Hohn. Der Brockentarif beträgt von allen HSB-Bahnhöfen 26 Mark, mit Rückfahrt 42 Mark. Dabei ist die Dampflok garantiert, der Sitzplatz jedoch nicht. Von Wernigerode nach Nordhausen und in Gegenrichtung gibt es nur noch ein Zugpaar pro Tag. Eisfelder Talmühle wird ab Nordhausen nur viermal am Tag erreicht, von Wernigerode nur zweimal. Dafür verkehren in einer Art Vorortverkehr ca. 15



Vom Rollwagen zum Rollbock: Seit kurzem betreiben die HSB das neue System von Bombardier Transportation, hier aber rangiert 99 7237 noch mit Rollwagen. Abb.: Manfred Weisbrod

## Die Veranstaltungen im Jubiläumsjahr

Eine große Jubiläumsveranstaltung am 27. März 1999 hätte sicher einige tausend Eisenbahnfreunde in den Harz gelockt, aber das wär's dann auch gewesen. So entschlossen sich die HSB, ihr Pulver nicht auf einmal zu verschießen, das Jubiläum dafür von März bis Oktober zu feiern und jeden Monat unter ein spezielles Thema zu stellen. Nach den bereits verstrichenen Monaten März und April hier die Events ab Mai:  
**Mai:** Die Veranstaltungen vom 22. bis 24. Mai sind als *Medientage* betitelt. Auf Fahrzeugausstellungen in Nordhausen Nord und Ilfeld werden Mitarbeiter der Interessengemeinschaft und der HSB den

Besuchern Rede und Antwort stehen, in Ilfeld gibt es ein Bahnhofsfest und natürlich Sonderzüge bis Hasselfelde und zum Brocken.

**Juni:** Der Monat mit Modellbahntagen, bei denen die 99 6001 als Modell und Vorbild im Mittelpunkt steht; vom 12. bis 28. Juni Modellbahnausstellungen in Gernrode, Alexisbad und Harzgerode. Am 19. Juni findet in Gernrode ein Bahnhofsfest statt.

**Juli:** Hier hat man Auktionstage zum Thema gemacht; Verkäufe und Versteigerungen von Sammlerobjekten rund ums bewegte Eisen sind in Wernigerode Westerntor am 24./25. Juli angesetzt.

**August:** Dieser Monat ist nicht nur der 100jährigen Harzquer- und Brockenbahn, sondern auch der 99jährigen Nordhäuser Straßenbahn