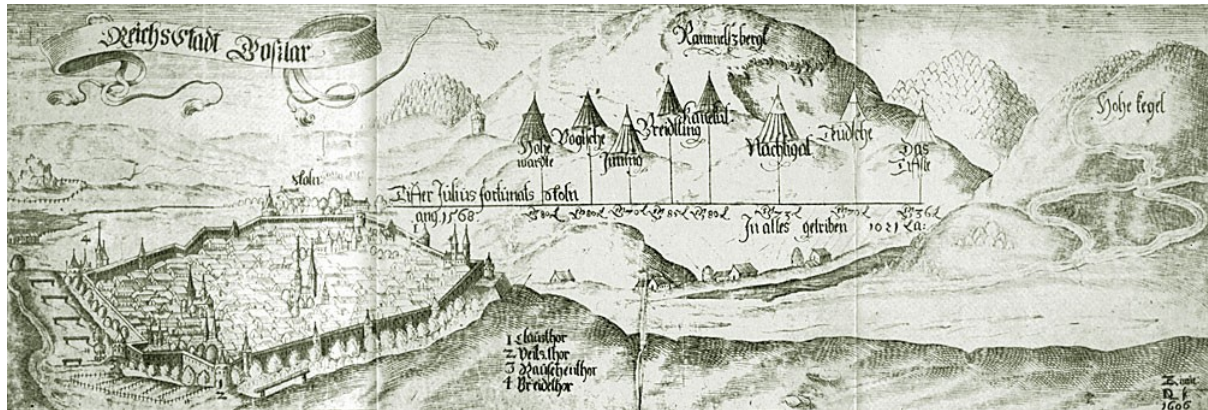


Die schmalspurige Erzbahn vom Rammelsberg zu den Hütten in Oker 1917 - 1953

Der Buntmetallbergbau am Rammelsberg bei Goslar lässt sich mittlerweile bis zur Bronzezeit zurück verfolgen. Anfangs nur im Tagebau am Ausbiss der Lagerstätte gewonnen, ging man bald zum Tiefbau über. Die Schachtanlagen der verschiedenen Grubenbesitzer wurden auf dem Niveau des Maltermeister Turms (eine ehemalige Warte, erbaut um 1500) angelegt.



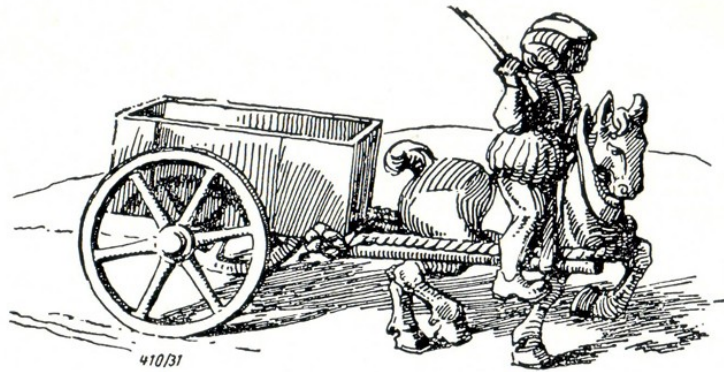
Die Gruben am Rammelsberg
Stich von Zacharias Koch (1606)

Der Erztransport von diesem Plateau zu den Hüttenstandorten im Harzvorland erfolgte mit pferdebespannten 2- und 4-rädrigen sogenannten Höhlenwagen auf teilweise parallel angelegten Wegen, den Höhlenwegen.

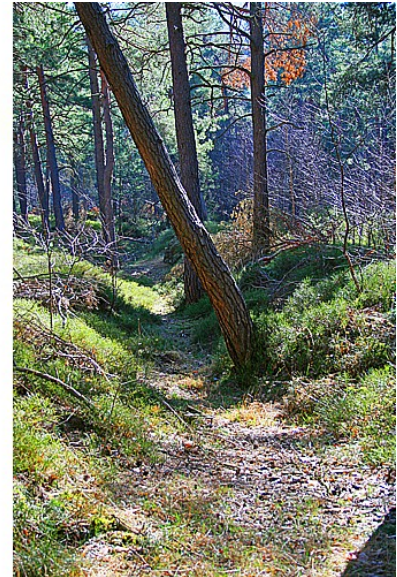


Das Gaipelplateau auf dem Niveau des Maltermeister Turms am Rammelsberg ca. 1780.
Links unten zwei Höhlenwagen zum Erztransport (2- und 4-rädrig)
Zeichnung: Hermann Kießling (2002)

Die Spuren dieser Höhlenwege sind noch heute im Bereich des Waldstücks "Auf der braunen Haide" am Nordhang des Rammelsbergs gut zu sehen. Auch der Straßename "Höhlenweg" im Goslarer Stadtteil Oker verweist auf diese alten Transportwege.



Fuhrmann mit Erzwagen aus dem Spätmittelalter



Zu Beginn des 19. Jahrhunderts reformierte der Oberbergmeister Johann Christoph Roeder (1730-1813) die Bergwerksanlagen am Rammelsberg. Hauptförderschacht der Grube wurde nun der Kahnekuhler Schacht auf dem Gaipelplateau. Das Erz wurde aber ab ca. 1805 nur noch bis auf das Niveau der Tagesförderstrecke gehoben, die sich im Bergtal befand (heutiger Standort des Bergwerks). Hier entstanden neue Anlagen zur Verladung auf Pferdegespanne. Auch die Anzahl der belieferten Hütten war reduziert wurden. Die Verhüttung erfolgte jetzt nur noch in Oker, Herzog-Juliushütte und Langelsheim.



Diese Ansichtskarte zeigt das Vorhaus (mit Dachreiter) der Tagesförderstrecke und die hölzernen Verladerampen der neuen Anlage im Bergtal. Auf der Gaipalebene darüber ist das langgestreckte Gebäude des Kanekuhler-Schachts und links der Maltermeister Turm zu sehen. Die Aufnahme muss vor 1905 entstanden sein.

Ansichtskarte Sammlung: J. Fricke

Den Erztransport übernahmen örtliche Landwirte mit ihren Pferdegespannen, was ein willkommener Nebenverdienst für sie war. Gedacht waren diese Aufträge auch als Ausgleich für die Schäden, die der Hüttenrauch auf ihren Äckern anrichtete.



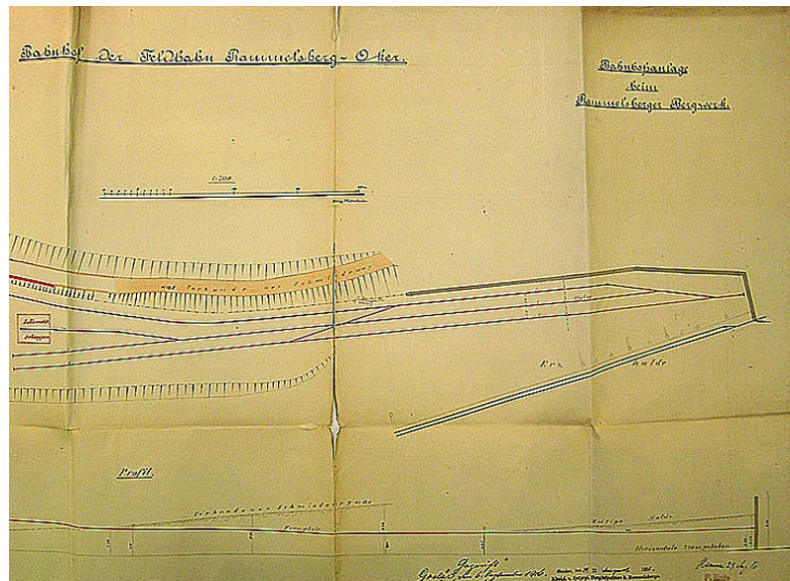
Pferdegespann für Erztransporte
Repro Sammlung: J. Fricke

Bis zum Beginn des 1. Weltkriegs verlief diese Art der Erztransporte zuverlässig. Auch die Versorgung der Dampfkessel in der neuen Energiezentrale (ab 1905) und am Kanekuhler Schacht mit Kohle war so sichergestellt. Im Krieg wurden aber Gespanne und Fuhrleute für kriegswichtige Transporte abgezogen, Fuhrknechte zum Militärdienst eingezogen, verstorbene Pferde konnten nicht ersetzt werden und es mangelte an Futter. Der Einsatz von Lastkraftwagen scheiterte, da die Beschaffung von neuen Vollgummireifen nicht möglich war und die Stadt Goslar Eisenbereifung auf ihren Straßen ablehnte. So mangelte es den Hütten an Erz und der Grube an Brennstoff, obwohl gerade die Buntmetalle ja für die Waffen- und Munitionsproduktion entscheidend waren.

Als der Zustand 1916 kritisch wurde, reichte die Grubenverwaltung beim königlichen Bergrevierbeamten in Goslar den Antrag zum Bau einer 600mm Feldbahn vom Rammelsberg nach Oker ein. Die ersten Pläne zeigten noch eine fast gradlinige Führung der Bahn nach Oker. Aufgrund der zu überwindenden starken Steigungen wurde der Plan aber umgehend geändert und später so ausgeführt. Überlegungen die Bahn zu elektrifizieren scheiterten an den hohen Preisen für die Fahrleitung. Andere Erzbahnen, wie z.b. die der Grube Georg Friedrich in Dörnten wurden von Anfang an elektrisch betrieben. Alternativ sollten relativ leistungsschwache Benzollokomotiven der Motorenfabrik Oberursel AG zum Einsatz kommen.

Nach etlichen bürokratischen Hürden und nötigen Enteignungen wurde der Bau der Bahn noch 1916 begonnen und war als kriegswichtig eingestuft. Als ausführendes Unternehmen erhielt die Fa. Paul Ende, Bahnbau und Bahnbedarf aus Hannover den Auftrag. Beim Bau der Erzbahn gab es wohl erstmals in der Geschichte der Berg- und Hüttenwerke Zwangsarbeit, zu der Kriegsgefangene verpflichtet wurden. In erhaltenen Unterlagen wird von "arbeitsscheuen Belgiern" gesprochen, es dürften aber auch andere Nationalitäten unfreiwillig beteiligt gewesen sein.

Schon im Januar 1917 konnte die Strecke vom Bergwerk bis zum Bahnhof Oker in Betrieb genommen werden. Hier befand sich eine behelfsmäßige Verladeanlage. Die offizielle Inbetriebnahme der Gesamtstrecke erfolgte jedoch erst am 11. Dezember 1917. Viele Nacharbeiten, Probleme mit den Schotterlieferungen und wahrscheinlich auch der Bau der Okerbrücke hatten zu Verzögerungen geführt.

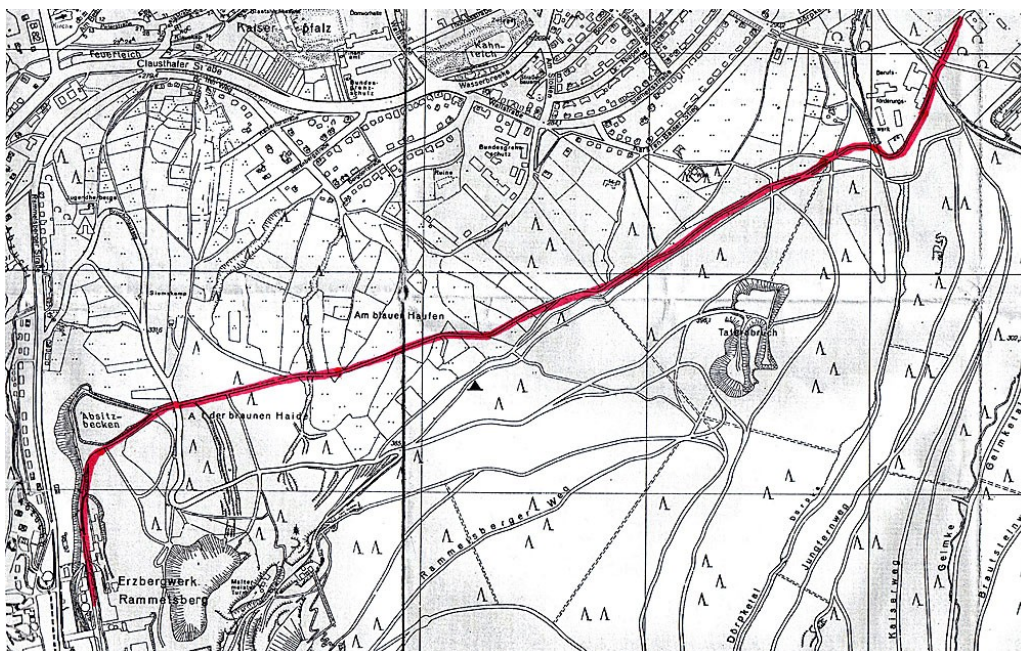


Gleisanlagen mit Lokschuppen im Grubengelände

Bald zeigte sich, dass die leistungsschwachen Benzollokomotiven ungeeignet waren. Von der Fa. Hannoversche Maschinenbau AG (Hanomag) wurden darauf hin zwei 60 PS starke Dampflokomotiven in den Jahren 1920/21 beschafft. Über den Fahrzeugpark wird später noch berichtet.

Streckenverlauf (alt)

Nach steilem Anstieg im Grubengelände verließ die Bahn das Areal durch ein Werkstor an der Bruchchaussee, kreuzte diese und lief durch das Waldstück "Auf der braunen Haide" - wo die historischen Höhlenwege kreuzen - über die Bergwiesen am "Blauen Haufen" vorbei zur Gaststätte Bleiche.



Die Schachtpinge "Blauer Haufen" zeigt den Standort des Finkenflucher Schachts an, der mit einer Tiefe von 88 m im Jahr 1572 als Lichtloch für den Bau des Julius-Fortunatus-Stollens (Wasserlösungsstollen) angelegt wurde. Das heute bewachsene Haldenmaterial besteht aus bläulichem Schiefer, worauf der Name zurückzuführen ist.

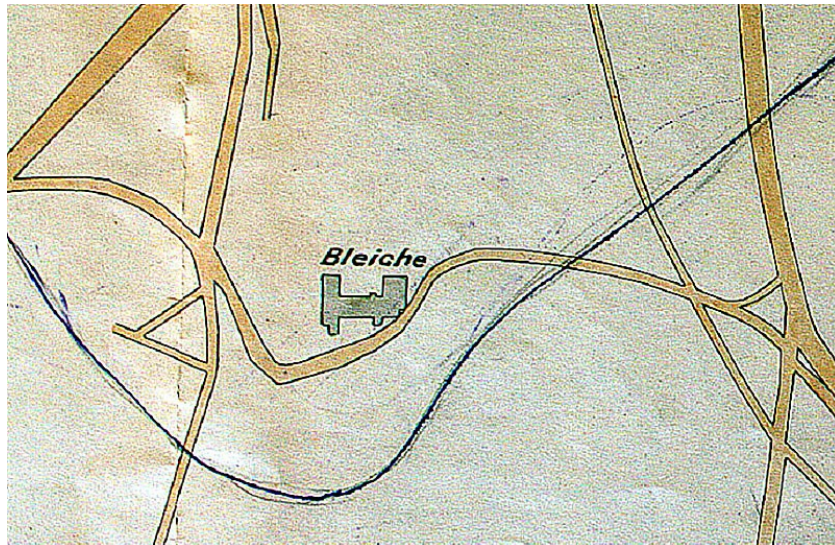


**Blauer Haufen. Die Bahntrasse verlief am rechten Wegrand.
Foto: J. Fricke (2022)**



**Schwellenreste mit Unterlagsplatte am Blauen Haufen.
Foto: J. Fricke (2015)**

Die Bahn umrundete sodann die "Bleiche". Bei der Bleiche handelte es sich um eine Ausflugs-gaststätte. Der Name weist auf Wiesen hin, wo Hausfrauen früher ihre angefeuchtete Leinenwäsche zum Bleichen in die Sonne gelegt haben (Rasenbleiche). Heute befindet sich hier das Berufsförderungswerk.

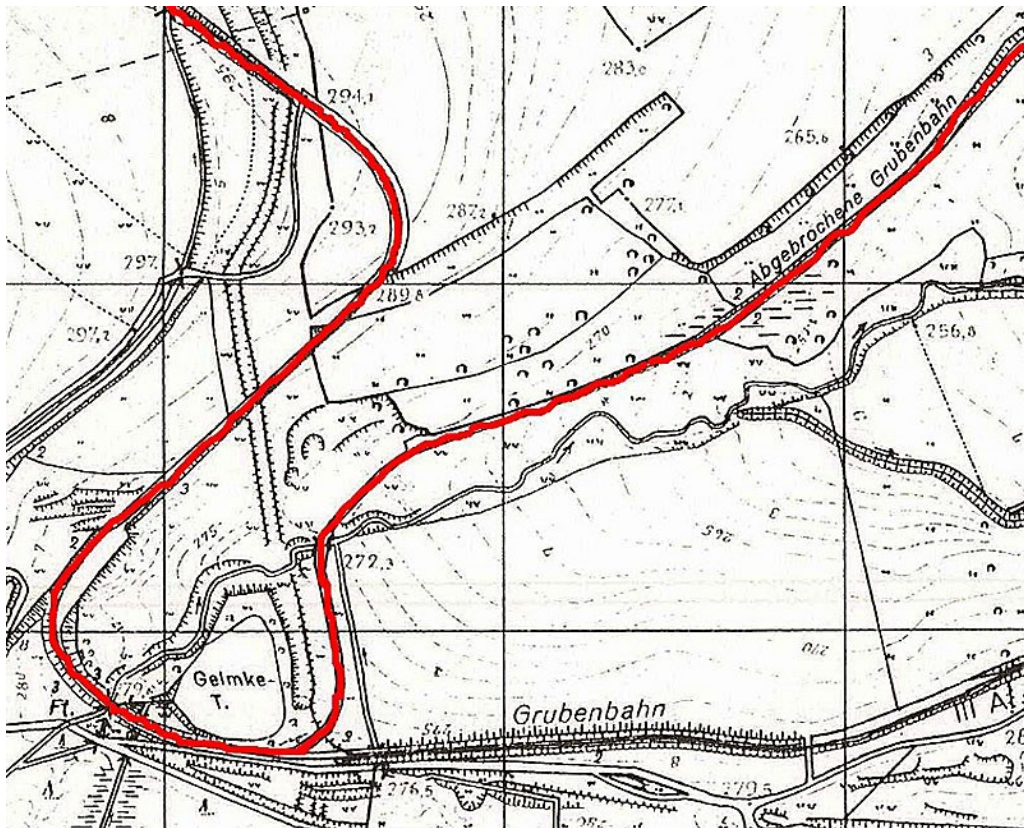


**Gasthaus Bleiche, welches Anfang der 1960er Jahre abgerissen wurde.
Foto: INNtegrativ, Sammlung: J. Fricke**

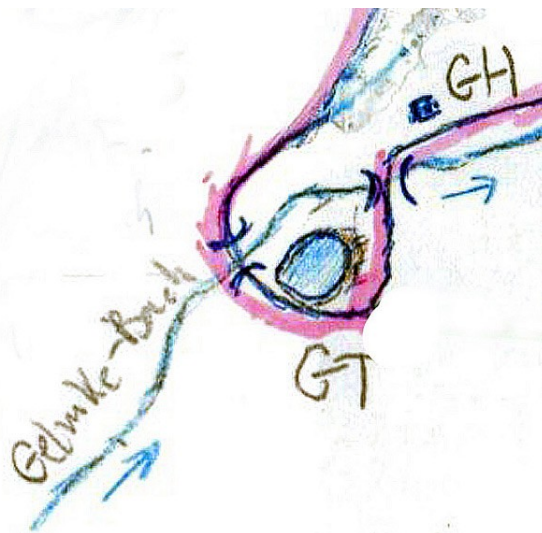


**Einschnitt der Kurve um die Bleiche
Foto: J. Fricke (2015)**

Die weitere Trasse von der Bleiche bis zum Bollrich ist heute nicht mehr aufzufinden. Teils liegt sie auch auf Privatgelände. Am Bollrich ist sie wieder leicht zu verfolgen, da ja in Teilen bis 1953 genutzt.



Mit relativ starkem Gefälle erreichte die Trasse den Gelmketeich und umrundete ihn. Der heute trockene alte Verlauf des Gelmkebachs wurde mit zwei Durchlässen gekreuzt.



Skizze: Gerhard Laub (2008)
GH = Gerätehäuschen



Ende der starken Gefällestrecke und Bogen um den Gelmketeich.



Der westliche Durchlass des Gelmkebachs



Der östliche Durchlass des Gelmkebachs
Alle Fotos: J. Fricke (2015)

Vom Gelmketeich wendet sich die alte Trasse nach Nordosten und verschwindet dann im Wasser der Absetzbecken.



Trasse vor dem Absetzbecken. Blick nach Westen.



**Heutiges Trassenende am westlichen Absetzbecken.
Alle Fotos: J. Fricke (2015)**

Unterhalb des Abschlussdammes des östlichsten Absetzbeckens in Oker, am ehemaligen Kalkbruch der Glashütte Jordan (1885-1910), taucht die Trassenführung wieder auf. Sie ist von nun an identisch mit der bis 1953 genutzten Trasse. Der Gelmkebach wird auf einer Brücke überquert, die noch heute erhalten ist.

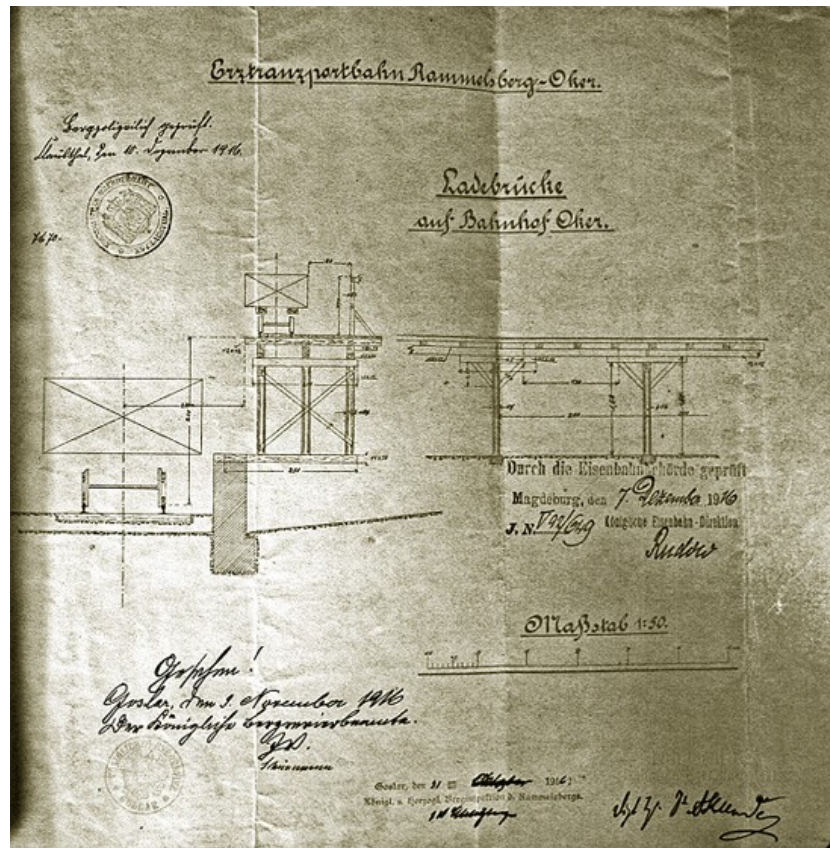


Brücke über den Gelmkebach in Oker
Foto: J. Fricke (2015)

Direkt östlich der Brücke zweigte das 1917 in Betrieb genommene Anschlussgleis zum Bahnhof Oker ab. Das Gleis querte dabei das Gelände der alten Glashütte, von der heute noch das Verwaltungsgebäude und immer wieder auftauchende grüne Glasscherben und Flaschenhälse zeugen. Von der Trasse jedoch ist nichts mehr zu erkennen, da diese Verladung schon bald nach dem 1. Weltkrieg wieder stillgelegt wurde. Die dort auf die Staatsbahn verladenen Erze wurden an die Hütten in Herzog-Juliushütte bzw. Langelsheim geliefert. Nach Inbetriebnahme der Gesamtstrecke erfolgte die Verladung der Erze im Hüttengelände.



Skizze: Gerhard Laub (2008)
GS = Geräteschuppen
Wohnhaus = Ehem. Verwaltung der Jordanschen Glashütte

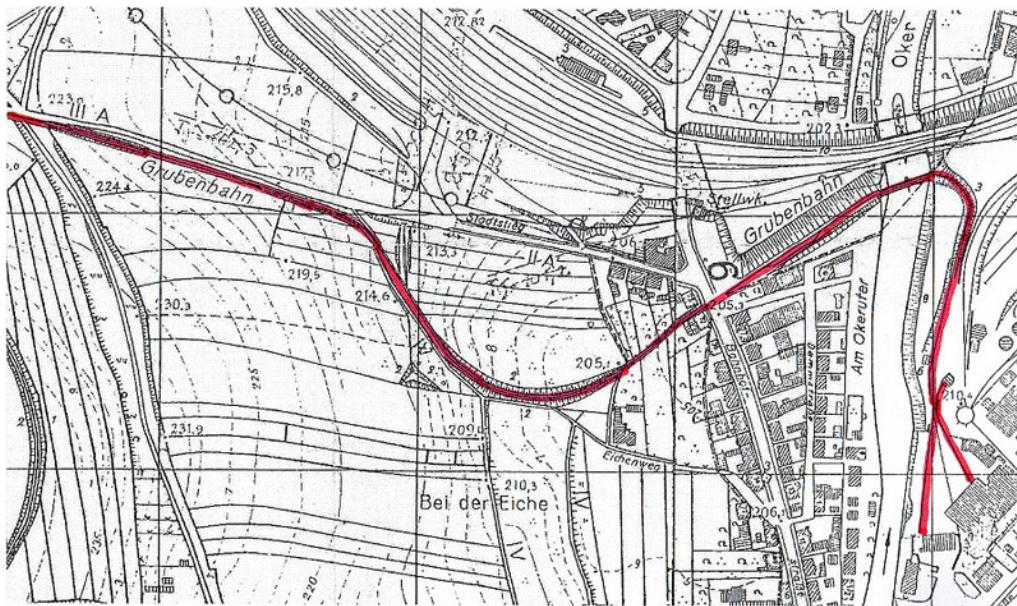


Ladebrücke auf dem Bahnhof Oker. Entwurf von 1916.
Die Ladebrücke steht auf einer gemauerten Rampe.



Ob es sich bei dieser Rampe um den Unterbau der alten Verladung handelt, ist nicht mehr nachvollziehbar. Sie ist jedoch isoliert und nicht mit Straßenfahrzeugen erreichbar.
Foto: J. Fricke (2015)

Zurück zur Trasse ab der Gelmkebrücke. Sie folgte nun ein Stück dem Stadtstieg, zog dann aber in einem südlichen Bogen durch heute eng bebautes Wohngebiet.



Auf diesem Bild aus den 1950er Jahren ist der Trassenbogen im Bereich unten links noch erkennbar.
Foto: Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt

Ein großes Hindernis war die Kreuzung der Bahnhofstraße (B6). Hier erhielt die Bahn Schranken (!) um ein Betreten der Trasse und des Rangierbahnhofs "Hohe Rast" (benannt nach einem nahe gelegenen Hotel) zu verhindern. Der Übergang selbst wurde von einem Rangierer mit Warnfahne gesichert. Dieser Übergang ist auch heute noch zu erkennen, wenn auch die Gebäude mit der Zeit verändert wurden.

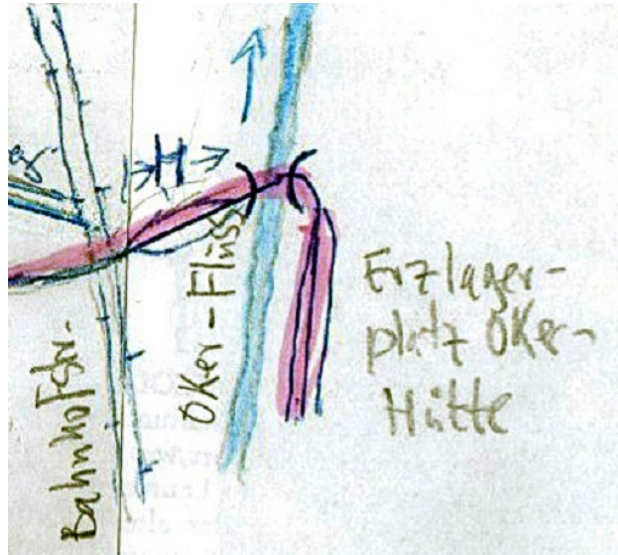


Kreuzung der Bahnhofstraße bei der letzten Fahrt der Erzbahn 1953
Repro Sammlung: J. Fricke



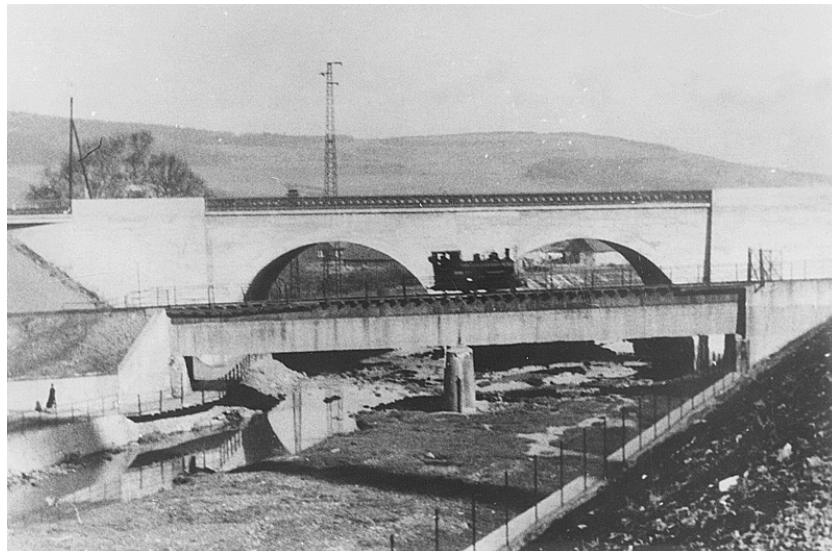
Ehemaliger Bahnübergang heute
Foto: K. Reiter (2022)

Auf dem Rangierbahnhof "Hohe Rast" endete dann die Zuständigkeit des Erzbergwerks und die Züge wurden von hütteneigenen Loks ins Werk gebracht. Leer-, Kohle- und Materialzüge übernahmen die Bergwerksloks auf der Rückfahrt zur Grube. Dieser mehrgleisige Rangierbahnhof befand sich auf dem Gelände des heutigen Penny-Marktes.



Rangierbahnhof "Hohe Rast" und Okerbrücke
 Skizze: Gerhard Laub (2008)

Es folgte die Okerbrücke, von der noch heute der hüttenseitige Brückenkopf zu sehen ist. Auf der westlichen Seite findet sich unter dem Gelände des Penny-Marktes nur noch eine schlecht zu erkennende Betonkante am Hang. Der Mittelpfeiler ist vollständig verschwunden.

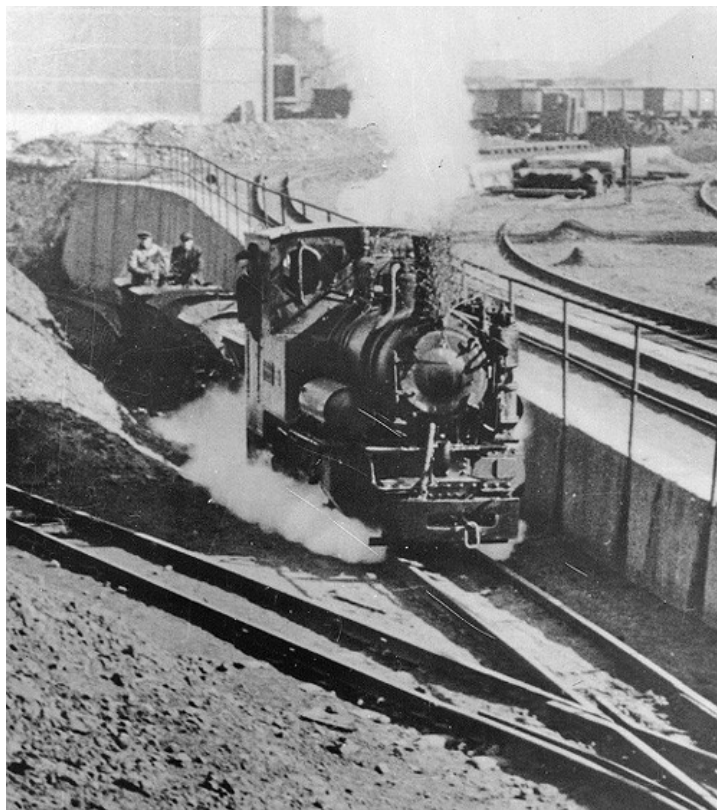


**Im Vordergrund die schmalspurige Brücke der Erzbahn,
 dahinter die Brücke für den Normalspuranschluss der Hütte.**
 Repro Sammlung: J. Fricke



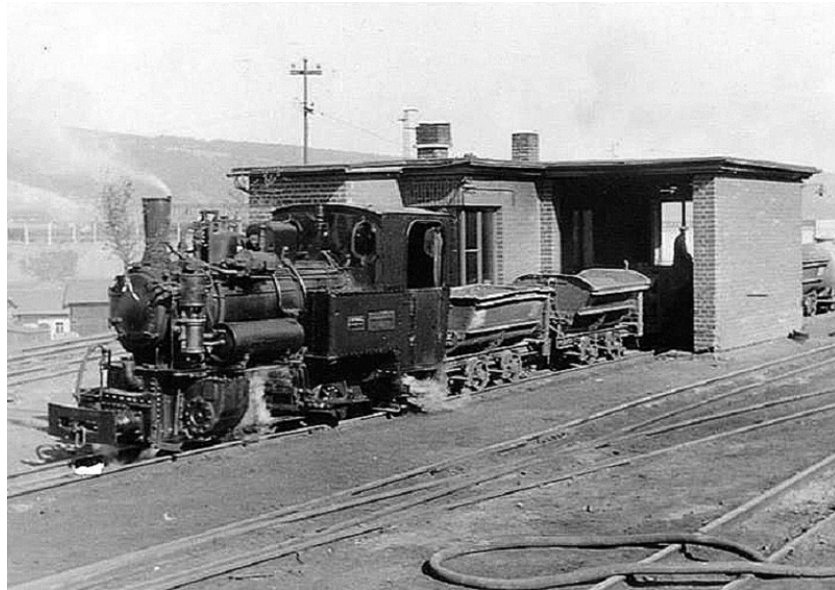
**Hüttenseitiger Brückenkopf. Darüber der Normalspurlokschuppen.
Foto: J. Fricke (2015)**

Die Einfahrt in die Hütte erfolgte mit einem starken Rechtsbogen und nicht unerheblicher Steigung nach Süden. Eine Stützmauer sicherte den darüber in den 1950er Jahren errichteten Normalspurlokschuppen, der noch heute vorhanden ist.



**Einfahrt in das Hüttengelände
Repro Sammlung: J. Fricke**

Im weiteren Verlauf folgte eine Gleiswaage zum Verwiegen der Transportwagen.



Gleiswaage
Repro Sammlung: J. Fricke

Endpunkt der Bahn waren die Erzlagerplätze an der früheren Erzzerkleinerung. Über diese schreibt Matthias Becker:

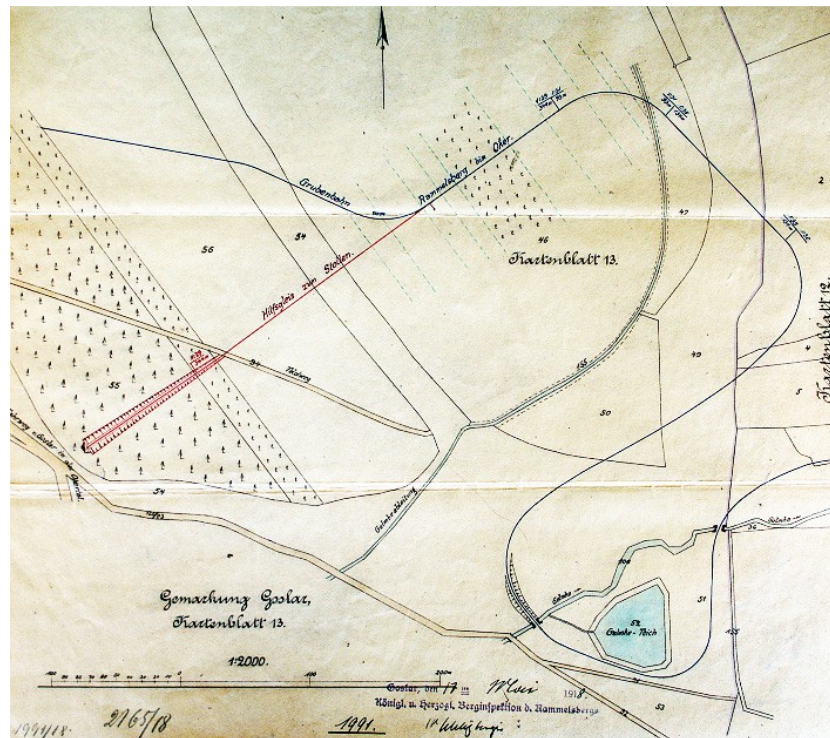
Die Erzzerkleinerung war der Endpunkt der Erzbahn. Dem Fachwerkgebäude vorgelagert war eine Gleisbrücke mit Entladebunkern aus denen das Material mit Plattenbändern und Becherwerken abgezogen wurde.



Gebäude der Erzzerkleinerung
Foto: M. Becker

Der Geelenbecker Stollen

Zurück zum Bollrich. Die starken Steigungen im Grubengelände und die Probleme unterhalb des Rammelsbergs in den Wintermonaten, aber auch Beschwerden von Spaziergängern (erinnert an heutige Verhältnisse) wegen Rauch und Lärm führten bald zur Überlegung zwischen Grube und Bollrich einen Tunnel anzulegen. Hierzu wurde schon 1918 am Bollrich ein Abzweig (Hilfsgleis) eingerichtet und das anfallende Gestein beim Bau dieses Tunnels als Schotter verwendet. Der Arbeiten an diesem 2,3 km langen Tunnel, der die Bezeichnung Gelenbecker Stollen (Beeke = mittelniederdeutsche Bezeichnung für Bach) erhielt, dauerten bis 1927. Nach der Inbetriebnahme wurde die alte Strecke vom Bergwerk über den Blauen Haufen zur Bleiche abgebaut, worauf die Stadt Goslar drängte. Die Gesamtstrecke verkürzte sich so um 600 m auf nunmehr 7 km.



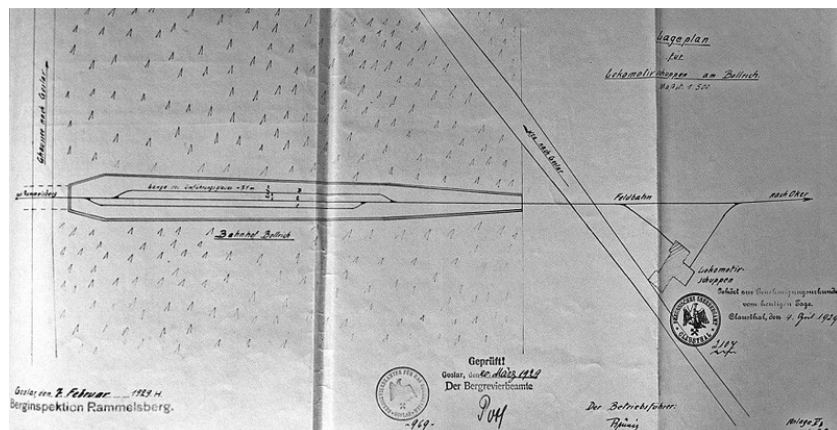
Zum Einsatz im Stollen kamen sowohl die Benzolloks als auch die vorhandenen Hanomag-Dampfloks, deren Feuerung bei der Durchfahrt nicht bedient werden durfte. Die Rauchbelästigung war trotz zweier Luftschächte vor allem für die Bremser unerträglich. Schon 1929 wurde die Tunnelstrecke daher elektrifiziert (500 V Gleichspannung). Am Bollrich errichtete man einen Lokomotivschuppen, da hier jetzt die Zugmaschinen Elektrolok/Dampflok getauscht wurden. Überlegungen zum Bau einer Seilbahn vom Gelenbecker Stollen nach Oker wurden nicht realisiert.



Grubenseitiges Mundloch des Gelenbecker Stollens



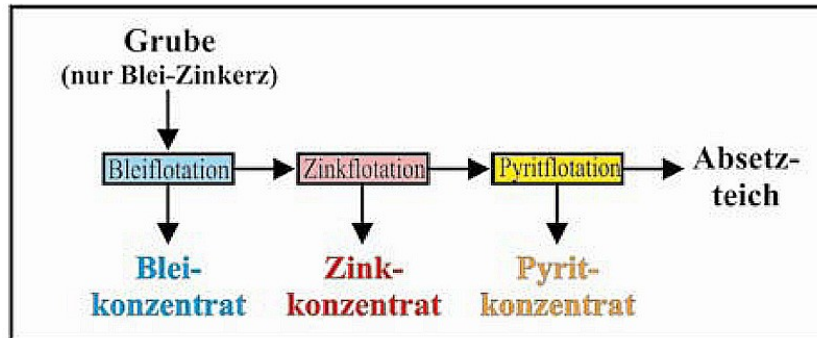
**Mundloch am Bollrich
Beide Fotos: H. Dudei**



Bahnhof Bollrich 1929

Streckenverlauf (neu)

Die nächste große Veränderung ergab sich mit dem Bau und der Inbetriebnahme der neuen Aufbereitung am Rammelsberg im Zuge der Autarkiebestrebungen der Nationalsozialisten. Schon am 07.10.1936 wurden die ersten Erzkonzentrate der neuen Aufbereitung zur Hütte nach Oker gebracht. Die Erzkonzentrate waren ein feiner Staub mit einer Korngröße von 20-40 µm. Kupferhaltiges Erz wurde erst einmal weiterhin als Stückerz angeliefert.



Trennung durch Flotation 1936. Später wurden weitere Produkte abgetrennt.



Erster Konzentrattransport am 07.10.1936
Repro Sammlung: J. Fricke

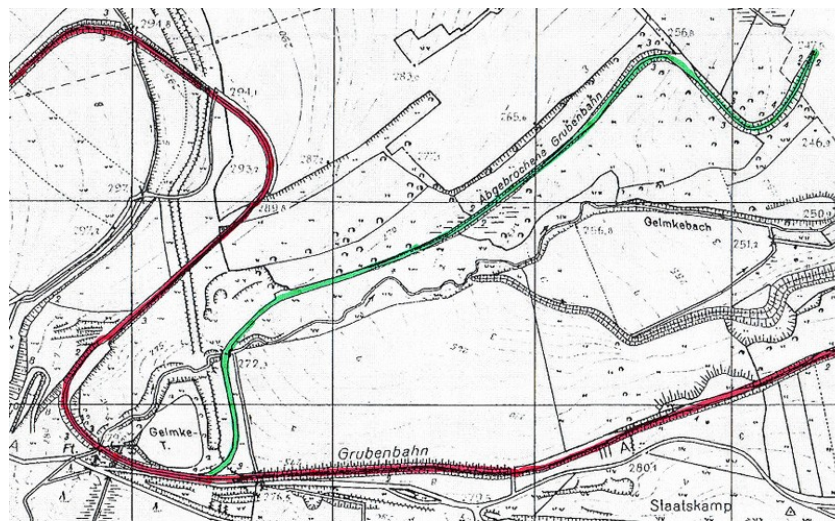


Konzentrat-Probenehmer an der Gleiswaage in der Hütte Oker
Repro Sammlung: J. Fricke

Zwischen 1936 und 1937 erfolgte der Bau des neuen Absetzbeckens im Gelmketal durch die Firma Philip Holzmann, die eigene Feldbahnfahrzeuge dafür einsetzte. Die Erzbahn musste nun ab dem Gelmketeich vollständig neu trassiert werden. Bis zur Eröffnung der neuen Trasse im Herbst 1938 fuhr die Bahn weiterhin auf der alten Strecke, wofür im Damm des Beckens ein temporärer Durchlass bestand. Auch die Gelmke erhielt ein neues Bett, weshalb das alte Bachbett heute trocken liegt.



**Dammbau mit Feldbahn der Firma Holzmann
Repro Sammlung: J. Fricke**



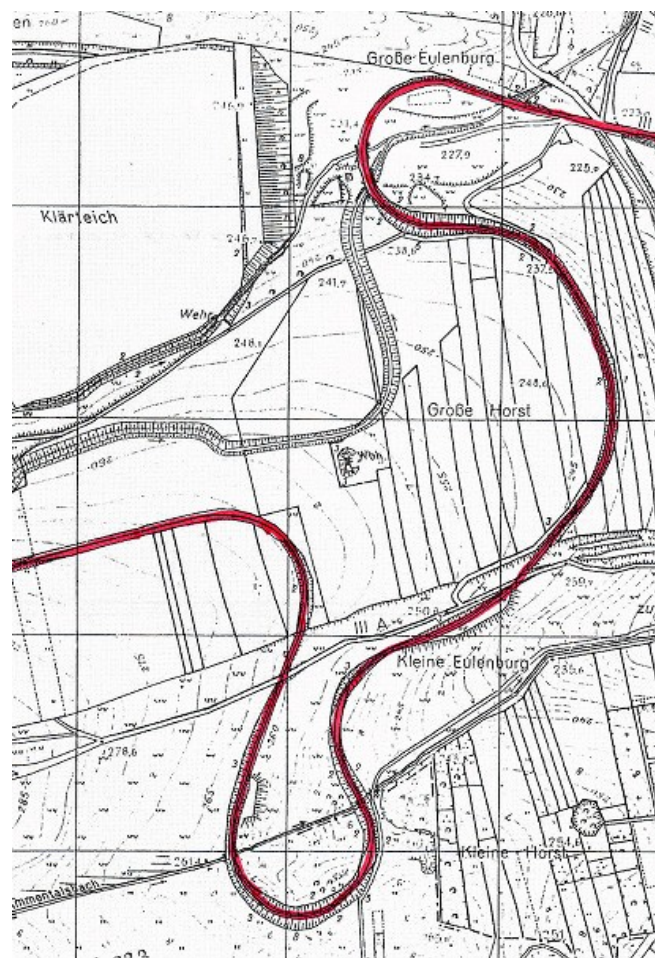
Die neue Trassenführung ab 1938

Die neue Trasse verlief südlich parallel zum Absetzbecken. Mit großen Schleifen wurde anschließend die Kleine Eulenburg und die Große Horst durchfahren. Für die Querung des verlegten Gelmkebaches errichtete man eine neue Brücke, die heute noch vorhanden ist. Dann schwenkte die Trasse am westlichen Ende des Stadtstiegs auf die alte Trassenführung zurück.

Weitere Änderungen ergaben sich 1936 auch am Hüttenbahnhof, wobei die Fahrbahn der Okerbrücke durch die Maschinenfabrik Dippe, Schladen, angehoben wurde, wohl um eine gleichmäßige Steigung ins Hüttengelände zu erreichen.



**Neue Trasse parallel zu den Absetzbecken (Blick nach Westen)
Foto: J. Fricke (2015)**



**Trassenführung der Gefällestrecke durch die Kleine Eulenburg
und die Große Horst bis zur Einmündung in die alte Trasse.**



Einfahrt in die kleine Eulenburg



Ausfahrt aus der Kleinen Eulenburg
Fotos: J. Fricke (2004)

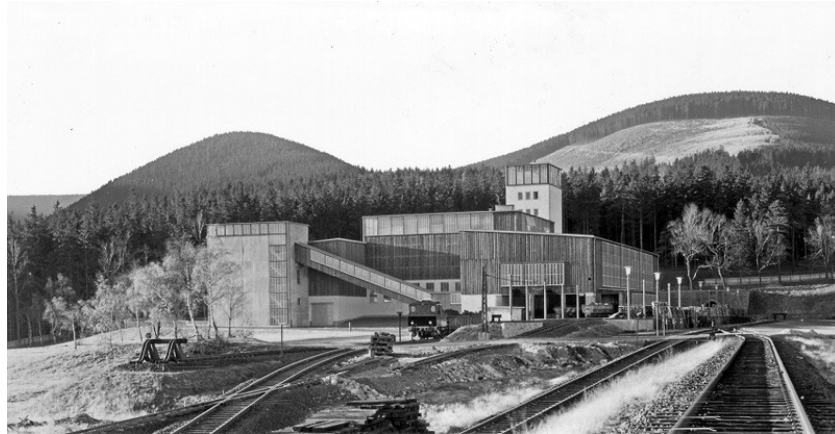


Trasse in der Großen Horst mit Blick auf den Adenberg
Repro Sammlung: J. Fricke



Kleine Brücke über den neutrassierten Gelmkebach
Foto: J. Fricke (2004)

Das Ende der schmalspurigen Erzbahn kam mit dem Bau der Armerzaufbereitung am östlichen Mundloch des Gelenbecker Stollens Anfang der 1950er Jahre. Gestiegene Rohstoffpreise ermöglichten den gewinnbringenden Abbau erzärmerer Partien im Randbereich der Lagerstätte im Rammelsberg. Da die Kapazität der Aufbereitung am Rammelsberg bereits durch die Verarbeitung der Reicherze erschöpft war, entschloss man sich eine weitere Aufbereitung sowie eine normalspurige Erzbahn nach Oker zu erbauen. Reicherzkonzentrat und Stückerz mit geringer Konzentration wurden weiterhin mit der Schmalspurbahn durch den Stollen befördert und die Förderwagen in der Umladehalle der neuen Aufbereitung entleert. Während man die fertigen Konzentrate vom Rammelsberg nun auf einer neu erbauten normalspurigen Erzbahn nach Oker transportierte, erfolgte die Aufbereitung des Stückerz in der neuen Anlage. Auch diese Konzentrate wurden anschließend mit der Normalspurbahn befördert. Somit konnte die schmalspurige Erzbahn von der Armerzaufbereitung bis Oker stillgelegt werden.

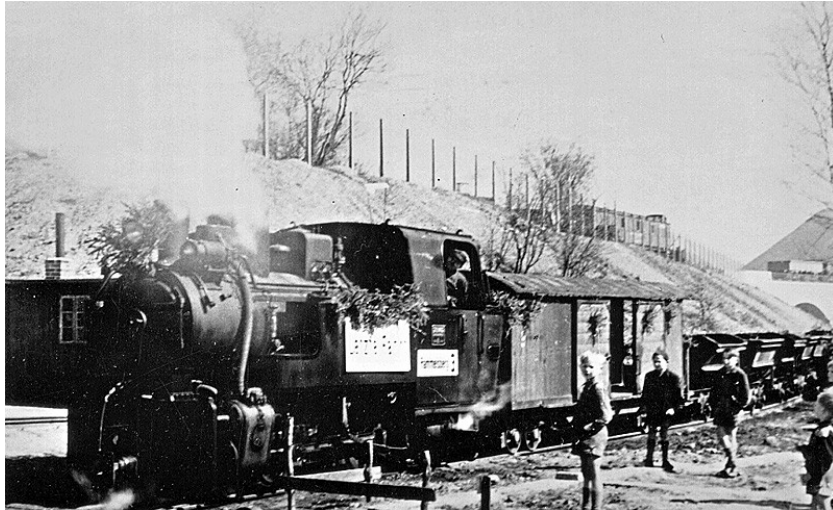


**Die Armerzaufbereitung im Jahr 1954.
Rechts neben den Gebäuden das Mundloch des Gelenbecker Stollens.
Foto Sammlung: J. Fricke**



**Umladehalle mit schmalspurigen Förderwagen
und normalspurigen Konzentratwagen.
Repro Sammlung: J. Fricke**

Die letzte Fahrt der schmalspurigen Erzbahn fand am 21. März 1953 statt. Die Goslarsche Zeitung berichtete seinerzeit darüber. Bald nach der Stilllegung erfolgte der Abbruch der Bahnanlagen. Der Erztransport durch den Gelenbecker Stollen endete erst mit der Stilllegung des Bergwerks im Jahr 1988.



Letzte Fahrt der schmalspurigen Erzbahn am 21.03.1953.

Zuglok ist die erst 3 Jahr alte Jung-Maschine

Repro Sammlung: J. Fricke

„Die letzte Fahrt“ der kleinen Erzbahn

Schmalspurerzbahn Rammelsberg — Oker stillgelegt / Vollspurbahn

Von dem Erzbahnhof Bollrich nahe der „Bleiche“ zum Erzbahnhof „Hohe Rast“ rollte am Sonnabendvormittag auf der Schmalspurbahn am den Gelmketeich, über die Horst und durch die Eulenburg gen Oker ein Zug: Lokomotiven an der Spitze, eine weitere am Schluß, ein mit Sitzgelegenheiten ausgestatteter Wagen und zehn normale Erzwagen. Die erste Lokomotive trug Schilder mit der Inschrift „Die letzte Fahrt“. Als der Zug sich der straßengleichen Kreuzung der Bundesstraße 3 nahe dem Hotel „Hohe Rast“ in Oker näherte, trat der langjährige diensttuende Schranken- und Übergangswärter im dunklen Anzug mit Zylinder auf die Straße und gab mit der roten Flagge den Fahrzeugen das übliche Warnzeichen. Der geschmückte Zug hielt im Beisein des bisher an ihr beschäftigten Zug- und Bahnhofspersonals und der in der Abt. Transportwesen bei der Direktion tätigen Angestellten. Stellvertretender Bergwerksdirektor Diplomingenieur Clement erklärte die Strecke nach der Abfahrt der Erzwagen mit einer Lokomotive zur Verwendung auf der unterirdischen Strecke vom Bollrich bis zum Bergwerk für geschlossen und ließ die Schranken beiderseits der Straße für immer schließen.

Währenddessen gab es einen heiteren Zwischenakt, als eine Frau aus dem Hause neben der Erzbahn und der Schranke mit einem Strauß Tulpen vor Diplomingenieur Clement auftauchte und sich für die Stilllegung der Erzbahn mit den Worten bedankte, sie sei erfreut und be-

käme nun keine so schmutzigen Gardinen mehr wie bisher.

Die Schmalspurerzbahn wurde in den Jahren 1916/17 gebaut und löste den Transport des Erzes vom Rammelsberg nach der Bleikupferhütte in Oker auf den bis dahin gebräuchlichen „Höhlenwagen“ ab. Sie verlief völlig oberirdisch bis zum Bergwerk. Nach einigen Jahren wurde der Stollen vom Bergwerk zum Bollrich geschaffen, durch den der oberirdische Teil über den „Blauen Haufen“ fortfiel. Durch die Anlage des Schlammteiches in der großen Eulenburg war später noch eine Verlegung über die Horst erforderlich. Die Strecke wurde erst mit Dieseln, später mit Dampflokomotiven betrieben. Sie erhielt eine Umladestelle nahe dem Bahnhof Oker, wo das Erz auf Vollspurwagen nach der Herzog-Julius-Hütte geschafft wurde. Neuerdings wird das Erz auf einer Vollspurbahn vom Bollrich aus der neuen Aufbereitung auf Vollspurwagen zur Bleikupfer- und Zinkhütte in Oker geleitet. Während die Schmalspurbahn bisher in zwei Schichten arbeitete, schafft die Vollspurbahn die Erzmenge in zwei Zügen.

Möbel, wie sie

Schöne Arbeiten junger Tischler

Vor einem Fenster der Firma Hottenrott

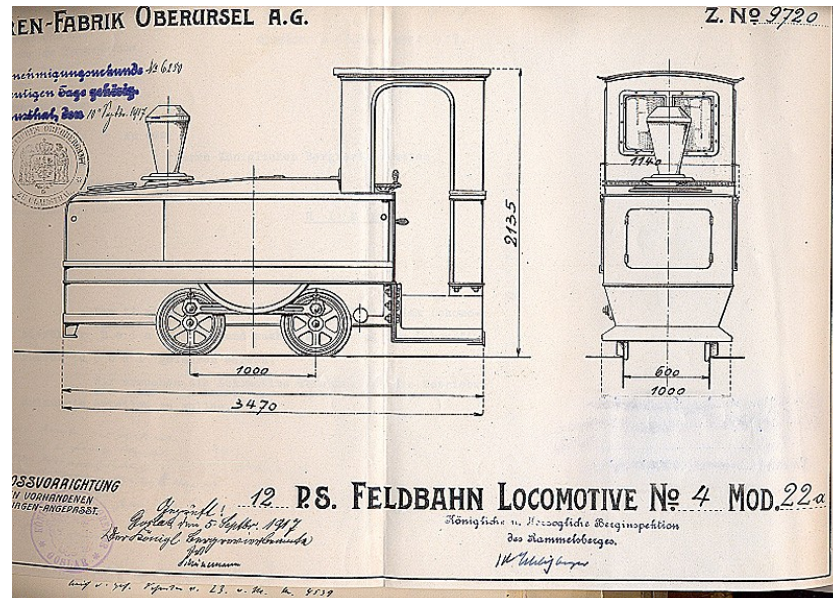


Sprengung der Okerbrücke

Repro Sammlung: J. Fricke

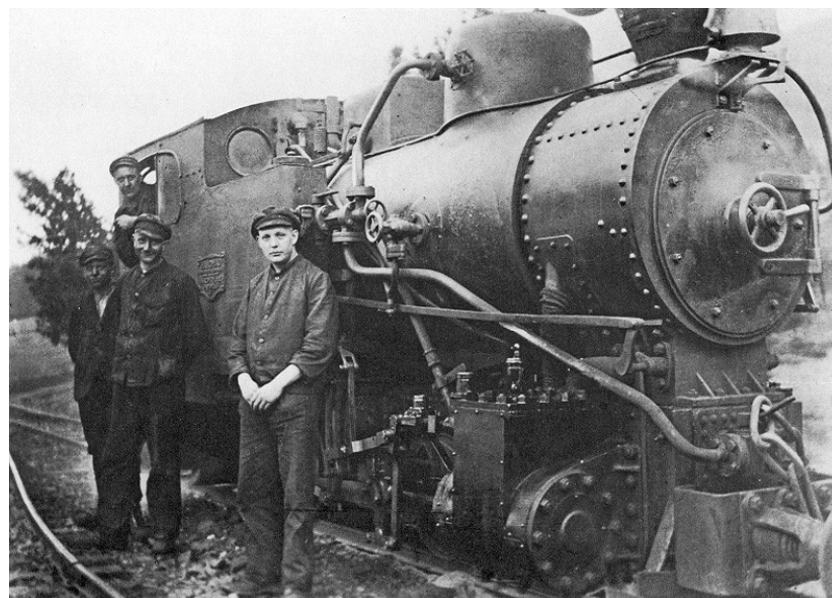
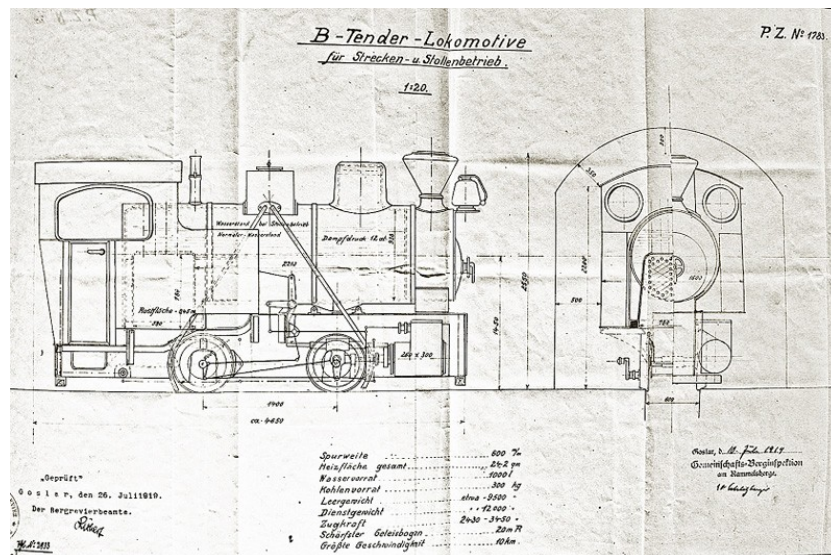
Die Fahrzeuge der schmalspurigen Erzbahn

Wie geplant wurden für den Betrieb 1917 vier Benzollokomotiven von der Maschinenfabrik Oberursel beschafft, später folgte eine ähnliche Lok des Herstellers Montania aus Nordhausen. Die Leistungen dieser recht leichten Maschinen lag zwischen 12 und 44 PS. Sie bewährten sich auf der Erzbahnstrecke jedoch nicht und wurden schon 1920/21 durch zwei Dampflokomotiven ersetzt. Der Verbleib der Benzollokomotiven ist heute nicht mehr nachzuvollziehen. Wenigstens eine der Maschinen wurde wohl später im Bereich der Hütte eingesetzt, wie ein Foto belegt.



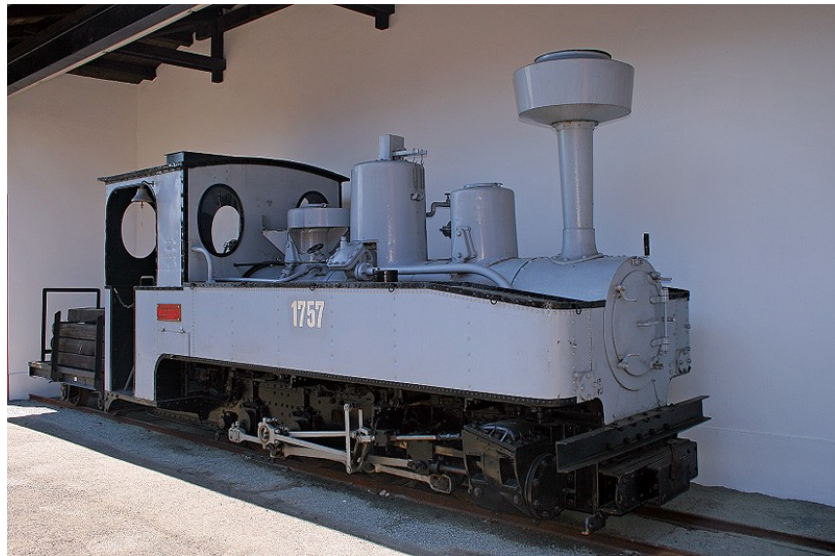
Repros Sammlung: J. Fricke

Da sich die Benzollokomotiven nicht bewährt hatten, erfolgte 1920 der Kauf der ersten Dampflokomotive von der Hannoverschen Maschinenfabrik (Hanomag). Sie verfügte über einen Funkenfänger (Kobelschornstein) und entwickelte eine Leistung von 60 PS. Da sie sich als gut geeignet herausstellte, kam es schon ein Jahr später zum Kauf einer baugleichen zweiten Maschine. Beide Loks wurden bis zur Elektrifizierung auch im Gelenbecker Stollen eingesetzt. 1933 und 1936 nahm man sie außer Betrieb. Ihr Verbleib ist nicht bekannt.



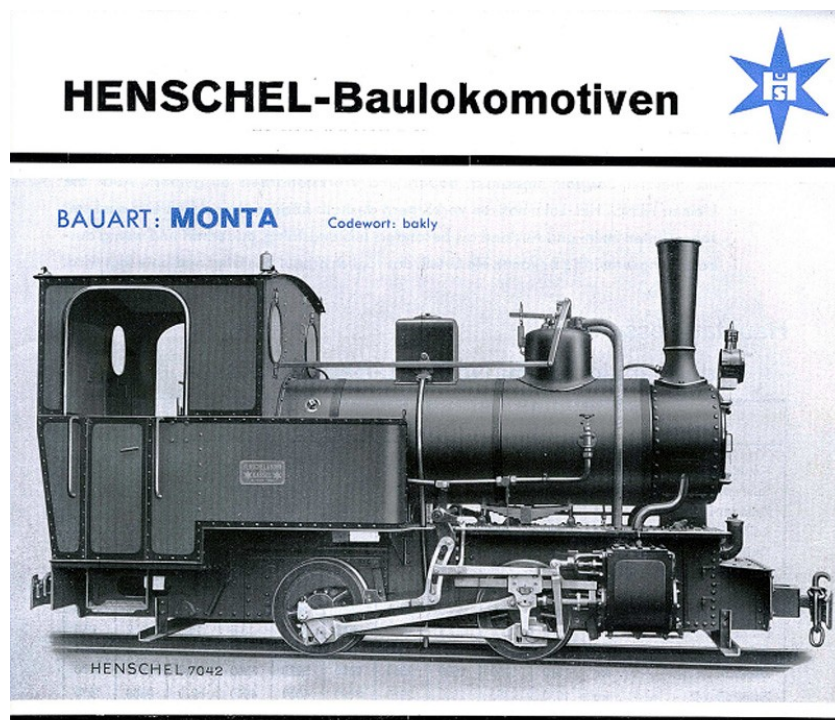
Zeichnung der Hanomag Loks (1919) und Foto (1926)
Repros Sammlung: J. Fricke

Als dritte Lokomotive erhielt die Erzbahn aus den Beständen der ehemaligen Heeresfeldbahnen eine neuwertige Brigadelok, die 1918 bei Maffei in München gebaut wurde. Sie war wohl nur ersatzweise im Einsatz, wurde jedoch erst 1952 abgestellt. Da bisher kein Foto der Lok bekannt ist, wird hier eine Schwestermaschine gezeigt, die sich in der Sammlung des Deutschen Dampflokomotiv Museums in Neuenmarkt-Wirsberg befindet.



**Heeresfeldbahnlok 1757 im
Deutschen Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt-Wirsberg
Foto: J. Fricke (2013)**

Im Jahr 1933 erfolgte der Kauf einer Henschellok des Typs "Monta". Diese war bis 1953 im Einsatz.



**Werbebrochure der Firma Henschel
Repro Henschelmuseum, Kassel**

Weitere Dampflokomotiven ergänzten den Fahrzeugpark ab den 1930er Jahren. Die im Folgenden wiedergegebene Tabelle erfasst die bekannten Maschinen. Keine der Lokomotiven fand nach der Stilllegung der Strecke noch einen Käufer, so dass selbst die noch relativ neuen Maschinen verschrottet wurden.

Dampflokomotiven der Erzbahn					
Hersteller	Baujahr	Fabriknr.	Bauart	Ausgemustert	Bemerkung
Hanomag	1920	9256	Bn2t	1933	
Hanomag	1921	8428	Bn2t	1936	
Maffei	1918	5071	Dn2t	1952	ex. Heeresfeldbahnlok 1921 gekauft
Henschel	1933	23766	Bn2t	1953	Typ "Monta"
Henschel	1936	23332	Dn2t	1953	
Henschel	1914	12555	Bn2t	1951	1940 gebraucht gekauft
Budich	1944	1094	Bn2t	1953	KDL 13
Henschel	1950	28489	Bn2t	1953	
Jung	1950	11102	Bn2t	1953	

Quelle: Dützer

Ein Beispiel für die im Gelenbecker Stollen eingesetzten Fahrdrathlokomotiven ist die Nr. 18, die 1942 am Rammelsberg aus lagernden Teilen entstand und heute im Bergwerksmuseum erhalten ist.



Fahrdrathlok 18
Foto: J. Fricke (2006)

Für den Erz- und Konzentrattransport waren Grubenwagen, anfangs aus Holz, später aus Stahl im Einsatz. Beispiele dafür finden sich heute im Bestand des Bergbaumuseums. Besonders interessant sind die 1940 beschafften Materialwagen, die nach Einlegen von Querbrettern auch für Personenbeförderung zum Einsatz kamen. So konnten Bremser hier mitfahren bzw. Arbeiter zu Gleisbaustellen transportiert werden.



Heute sind noch zwei der Materialwagen von 1940 erhalten.
Foto: J. Fricke (2005)

Manchmal, wenn ich dem alten Streckenzug der Erzbahn allein folge und die blaue Stunde an den heimatlichen Bergen angebrochen ist, dann scheint es mir, als sähe ich in der Ferne die Buglampe der Erzbahnlok im Dunkel der Landschaft aufblitzen, als hörte ich die Geräusche des nahenden Zuges, als verspüre ich noch einmal den heißen Maschinendunst. Leider ist es dann doch nichts weiter als das ferne Scheinwerferlicht und Motorengeräusch eines verspäteten Bauerntraktors und jener immer noch spürbare Duft, der dem früheren Gleiskörper von letzten Öl- und Fettresten aus dem schon lange eingestellten Bahnbetrieb bis jetzt anhaftet.

Die alte Erzbahn lebt nur noch in unserer Erinnerung fort.

Gerhard Laub 1973

Dank an alle, die mir Bilder und Unterlagen zur Verfügung gestellt haben.

- Karl-Heinz Knoke †
 - Gerhard Laub †
 - Holger Dudei
 - Stefan Dützer
 - Klaus Reiter †
 - Matthias Becker
-

Quellen:

Bartels: Das Erzbergwerk Rammelsberg, Goslar 1988

Dennert: Bergbau und Hüttenwesen im Harz vom 16. bis zum 19. Jahrhundert dargestellt in Lebensbildern führender Persönlichkeiten, Clausthal-Zellerfeld 1986

Dettmer: Bergbauspuren auf Schritt und Tritt, Goslar 2006

Dützer: Auf stählernen Wegen - Eisenbahnen am Rammelsberg, Goslar 2008

Eichhorn: Erzaufbereitung Rammelsberg, Goslar 2012

Laub: Erzbahn-Erinnerungen, Goslarer Bergkalender 1973

Laub: Glashütten-Geschichten, Goslarer Bergkalender 1975

Laub: Die Werkbahnen der Metallhütten bei Goslar bis zum Jahr 1960, aus "Unser Harz" 8/1992

Raider: Die schmalspurige Grubenbahn (Erzbahn) vom Erzbergwerk Rammelsberg zu den Hütten in Oker, Goslar 1987 (unveröffentlicht)

Westphal: Erztransport im Wandel der Jahrhunderte, Goslarer Bergkalender 1994