

Joachim Fricke

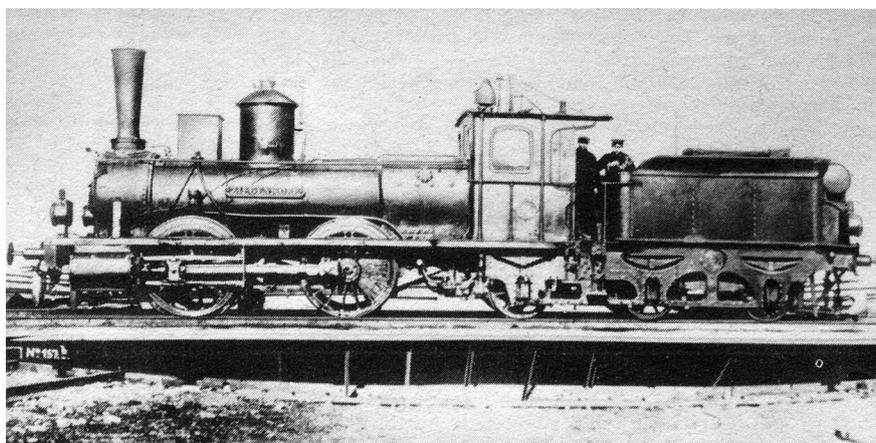
www.technikmuseum-online.de

Von der Erzstufenbahn zur Rübelandbahn

Die bei Hüttenrode im Harz gelegenen Eisenerzgruben standen bis 1865 im Besitz des Herzogtums Braunschweig. Die veraltete Technik in den Gruben, beim Erztransport sowie auch in den Hüttenwerken des Harzes führte zu starken wirtschaftlichen Problemen. Dazu kam die Konkurrenz moderner Hüttenwerke an Rhein und Ruhr. 1865 verkaufte das Herzogtum daher sämtliche Anlagen an die Kölner Privatbank Jacob Loeb Eltzbacher & Co. Diese begann umgehend mit einer Modernisierung der Betriebe und gründete im November 1870 die „Harzer Werke zu Rübeland und Zorge“.

Ergänzend zu den technisch veralteten Hütten im Harz, die noch auf der Verwendung von Holzkohle basierten, entstand ab 1872 ein neues Hüttenwerk in Blankenburg-Westend. Für den Transport der Erze von Hüttenrode nach Blankenburg wurde die zuvor beschriebene Erzstufenbahn angelegt. Die Versorgung des neuen Hüttenwerks mit westfälischer Kohle und den Abtransport der Produkte sollte durch eine Eisenbahn sichergestellt werden. Unter maßgeblicher Teilhabe des genannten Bankhauses entstand so zwischen 1870 und 1873 die private Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) mit einem Startkapital von 800000 Mark, die in Halberstadt an die ebenfalls private Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn angeschlossen war. Die für seinerzeitige Verhältnisse recht lange Bauzeit ergab sich durch den Deutsch-Französischen Krieg.

Als Betriebsdirektor wurde der Ingenieur Albert Schneider (1833-1910) ernannt. Die Eröffnung der sogenannten 18,8 km langen Stammstrecke erfolgte am 31. März 1873. Zu den ersten Fahrzeugen gehörten zwei Stütztenderloks mit den Namen "Langenstein" und "Ziegenkopf" gebaut bei der Hannoverschen Maschinenbau AG (Hanomag), 7 Personenwagen, 3 Gepäckwagen und 57 Güterwagen.



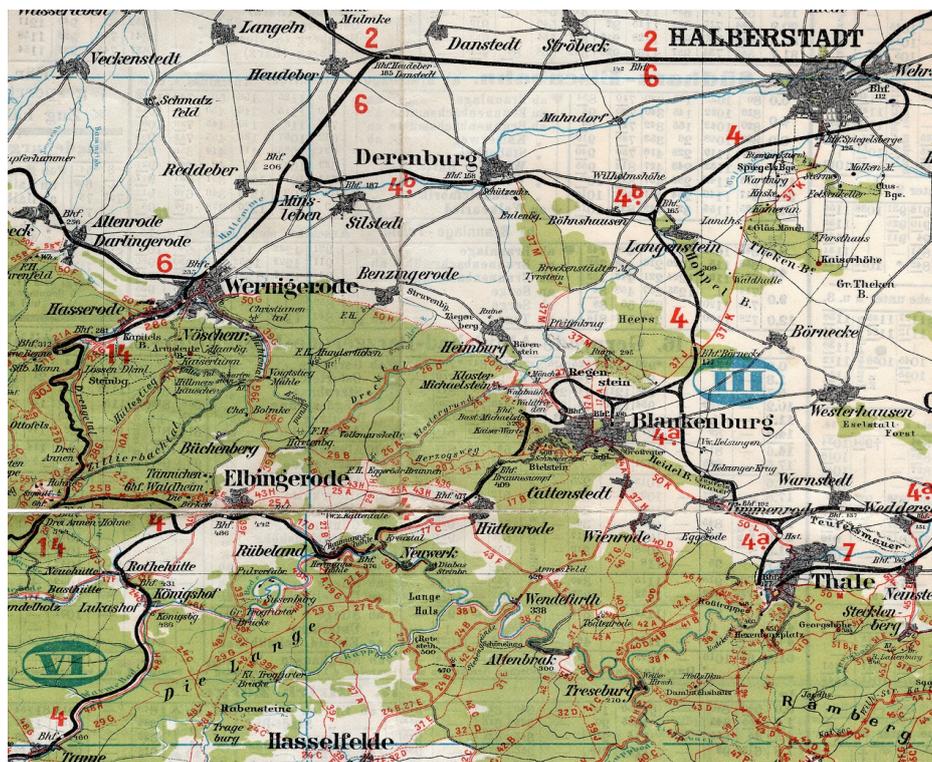
Für den Anschluss des seit 1872 im Bau befindlichen Hüttenwerkes in Blankenburg-Westend entstand eine 3,4 km langen Zweigbahn vom Bahnhof Blankenburg, die am 3. Juli 1875 eröffnet wurde. Zwischen der HBE und den Harzer Werken wurde zuvor eine Garantie ausgehandelt, die der HBE eine festgelegte Mindesteinnahme in Höhe von 41000 Mark garantierte. Mit der Eröffnung der Hüttenbahn verbesserte sich die Gewinnsituation der HBE beträchtlich. Einen weiteren wirtschaftlichen Schub bekam die Bahn mit der Herabstufung

vom Hauptbahnstatus zu dem einer Nebenbahn im Jahr 1878. Für die Sicherung der Bahnübergänge, Signalanlagen, Bremsausrüstungen und weiterer sicherheitstechnischer Vorkehrungen musste jetzt nicht mehr so viel Geld investiert werden.

Um nicht ausschließlich finanziell von den Erträgen der Hüttentransporte abhängig zu sein, beschloss die Bahngesellschaft in den folgenden Jahren die Erbauung weiterer Zweigstrecken. Dies zahlte sich insbesondere aus, da das Hüttenwerk schon vier Jahre nach der Eröffnung nicht mehr die geforderten Einnahmen sicherstellen konnte. So wurde einer der beiden Hochöfen 1879 erst wieder im Sommer in Betrieb genommen, der zweite überhaupt nicht. Technische Probleme und Absatzschwierigkeiten senkten die prognostizierte Roheisenmenge von 20000 Tonnen im Jahr auf nur 7000 Tonnen. Das Werk konnte mit der Konkurrenz im Ruhrgebiet, Saarland und dem seit dem Krieg zum Deutschen Reich gehörigen Elsass-Lothringen nicht mithalten.

Die erste Zweigbahn Langenstein-Derenburg (später verlängert bis Minsleben) wurde 1880 eröffnet. In Derenburg war eine neu erbaute Zuckerfabrik Anlass zum Bau dieser Strecke. Wie auch auf der Stammbahn wurden zudem landwirtschaftliche Produkte und Personen befördert.

Besonders hohe Einnahmen versprach der Bau einer Bahn in den Harz. Hier gab es zahlreiche Steinbrüche, die Eisenerzgruben und letztendlich den Holzreichtum. Auch die Gemeinden des Harzes forderten immer wieder Bahnanschlüsse bei der Braunschweigischen Regierung. Dem gegenüber standen die technischen Probleme und die bisher geringen Erfahrungen mit Steilstrecken. Verschiedene Trassierungen erwiesen sich als zu kostenintensiv und wurden verworfen. Einzig eine direkte Verbindung von Blankenburg - unter Benutzung der Hüttenbahn – über Hüttenrode, Rübeland, Elbingerode und Rothehütte (heute Königshütte) nach Tanne erschien realisierbar. Die enormen Steigungen erforderten aber den Einsatz von Zahnradlokomotiven und den Bau einer Spitzkehre bei Bast-Michaelstein.



Streckenverläufe der HBE

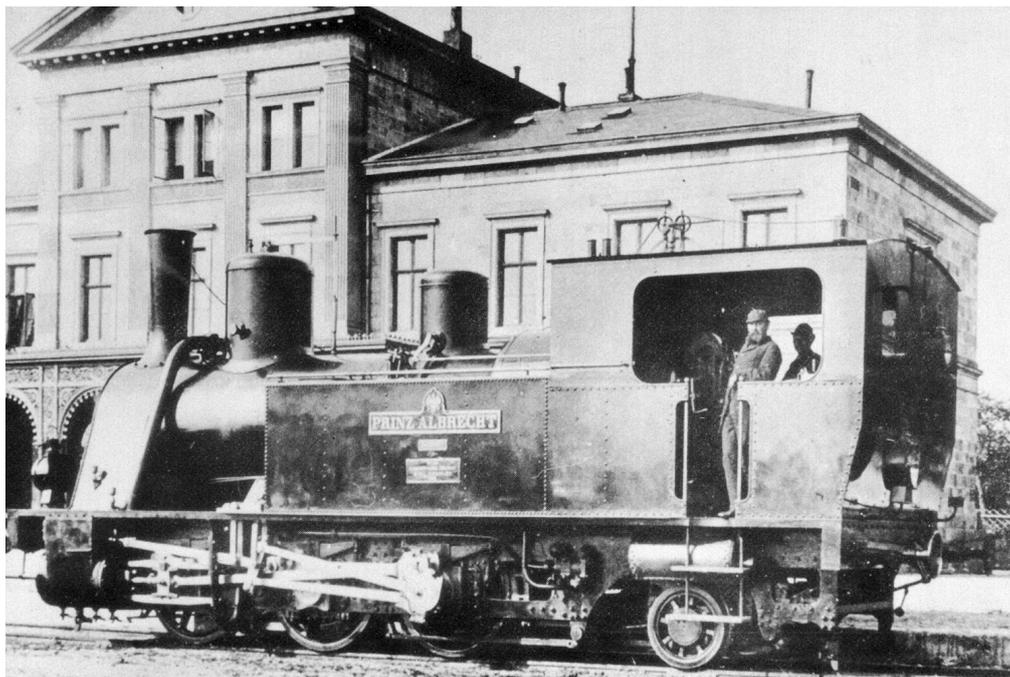
aus der "Sommerausgabe der Harzklub-Routenkarte" von 1913

Da die meisten bislang in Verwendung stehenden Zahnstangensysteme nicht geeignet schienen, setzte sich Albert Schneider mit dem in Paris lebenden Schweizer Ingenieur Carl Roman Abt (1850-1933) in Verbindung, der ein Lamellenzahnstangensystem mit parallel versetzten Zahnstangen entwickelt hatte, welches er 1882 zum Patent anmeldete. Dieses System eignete sich für den Bau der als "Harzbahn" bezeichneten Strecke.



Auf der außerordentlichen Generalversammlung der HBE vom 8. April 1884 wurde daraufhin der Streckenbau beschlossen und die Finanzierung gesichert.

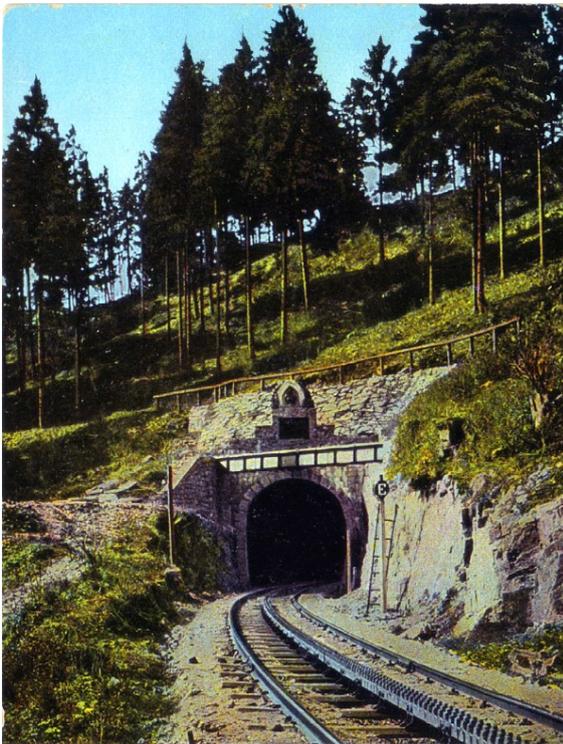
Für den Bau der benötigten Lokomotiven konnte die Maschinenfabrik Esslingen gewonnen werden. Wichtig war es, dass die Lokomotiven auch auf Adhäsionsstrecken einsetzbar waren, da nicht alle Streckenabschnitte der geplanten Trasse mit Zahnstange ausgerüstet werden sollten. Auf diesen Strecken war dann auch eine höhere Geschwindigkeit (15 km/h) möglich, was auf den Zahnstangenabschnitten (7,5 km/h) nicht realisierbar war. Die Länge der Zahnstangenabschnitte betrug etwa ein Drittel der rund 30 km langen Strecke.



Zahnradlok "Prinz Albrecht" im Bahnhof Blankenburg

Im Mai 1885 fanden dann die ersten Versuchsfahrten auf dem fertiggestellten Zahnstangenabschnitt zwischen Blankenburg-Westend und Bast-Michaelstein statt. Die erste dort eingesetzte Lokomotive trug den Namen „Rübeland“. Ihr sollten bis 1907 zehn weitere Maschinen folgen, die allesamt in Esslingen entstanden. Die erfolgreichen Probefahrten führten dann zur Betriebsgenehmigung für die Gesamtstrecke am 20. August 1885.

Beim Bau der Strecke wurde der Bielsteintunnel bei Braunesumpf - bisher Teil der Erzstufenbahn - übernommen. Für die neue Trasse war eine Aufweitung des Tunnelprofils erforderlich. Ein Vertrag mit den Harzer-Werken regelte die Nutzung des Tunnels durch die Erzstufenbahn in den Tagesstunden, während die Aufweitungsarbeiten durch die HBE in den Nachtstunden vorgenommen wurden.



Bismarck-Tunnel bei Rübeland.

Am 1. April 1885 erfolgte dann der Durchschlag für den zweiten Tunnel der Strecke durch das Nebelholz unweit des Bahnhof Rübeland. Dieser 186,5 m lange Tunnel erhielt den Namen "Bismarcktunnel" nach dem Reichskanzler, der am Tag des Durchschlags 70 Jahre alt geworden war.

Am 1. November 1885 konnte die Strecke bis Rübeland eröffnet werden, zum 1. Mai 1886 die Fortsetzung bis Elbingerode und die Gesamtstrecke bis Tanne dann am 15. Oktober 1886. Mit der gleichzeitig erfolgten Stilllegung der 1872 erbauten Erzstufenbahn zwischen den Gruben Braunesumpf und dem Hüttenwerk in Blankenburg, musste nun die neu erbaute Harzbahn die Transporte übernehmen. Zu diesem Zweck erfolgte die Förderung der Erze nur noch durch den Mühlenwegstollen, dessen Gleisanlagen auf die im Bergbau übliche Spurweite von 600mm umgebaut wurden. Für die Verladung der Erze auf die Harzbahn

entstand ca. 200m vom Mundloch entfernt eine Verladeanlage.



Mundloch des Mühlenwegstollens (2010)



Bahnhof Braune Sumpf und Bielstein-Tunnel.

Die frühere Station Braunesumpf der Erzstufenbahn erhielt nun ein eigenes Empfangsgebäude, welches als Ruine noch heute erhalten ist. Der auf der historischen Aufnahme zu sehende Leerzug wird wohl an die Verladeanlage rangiert.



Für den Erztransport beschaffte die HBE eine Reihe von zweiachsigen Transportwagen. Eines dieser Fahrzeuge wurde später zu einem Schneepflug umgebaut und hat die Zeiten bis heute überlebt. Der alte Erzwagen befindet sich in der Sammlung der Magdeburger Eisenbahnfreunde e.V. und steht heute am ehemaligen Handelshafen in Magdeburg. (2014)

Entlang der neuen Strecke gab es eine weitere Reihe von Gleisanschlüssen zu örtlichen Betrieben. So zwischen Hüttenrode und dem Bismarcktunnel das Kalkwerk Garkenholz (Restloch heute als "Blauer See" bekannt). Eigentümer dieser Anlage waren ebenfalls die Harzer Werke.



Kalkwerk Garkenholz (etwa 1925). Pfeil: "Blauer See"

In Rübeland zweigte eine 2,5 km lange Werksbahn zu den Diabassteinbrüchen in Neuwerk ab. Sie verfügte über einen kurzen Tunnel, der verschlossen noch heute vorhanden ist. In Rübeland folgte das alte Hüttenwerk und weitere Kalksteinbrüche (Kaltes Tal, Mühlental). In Elbingerode war die Schwefelkiesgrube "Drei Krohnen und Ehrh" angeschlossen sowie ein weiteres Kalkwerk (Hornberg ab 1911), in Rothehütte die gleichnamige Eisenhütte. Mit der Eröffnung der Zweigstrecke der Südharz Eisenbahn (SHE) von Brunnenbachmühle nach Tanne im Herbst 1899, konnten hier regelspurige Wagen mittels Rollböcken auf die meterspurige SHE übergehen, bzw. übernommen werden. So war die wirtschaftliche Basis – neben dem Personenverkehr – der Harzbahn gesichert.



Ab 1905 entstand eine überwiegend dem Tourismus dienende Zweigstrecke nach Drei Annen Hohne, wo Umsteigemöglichkeiten zur Harzquer- und Brockenbahn der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) bestanden. Diese etwa 4 km lange Strecke zweigte nahe dem

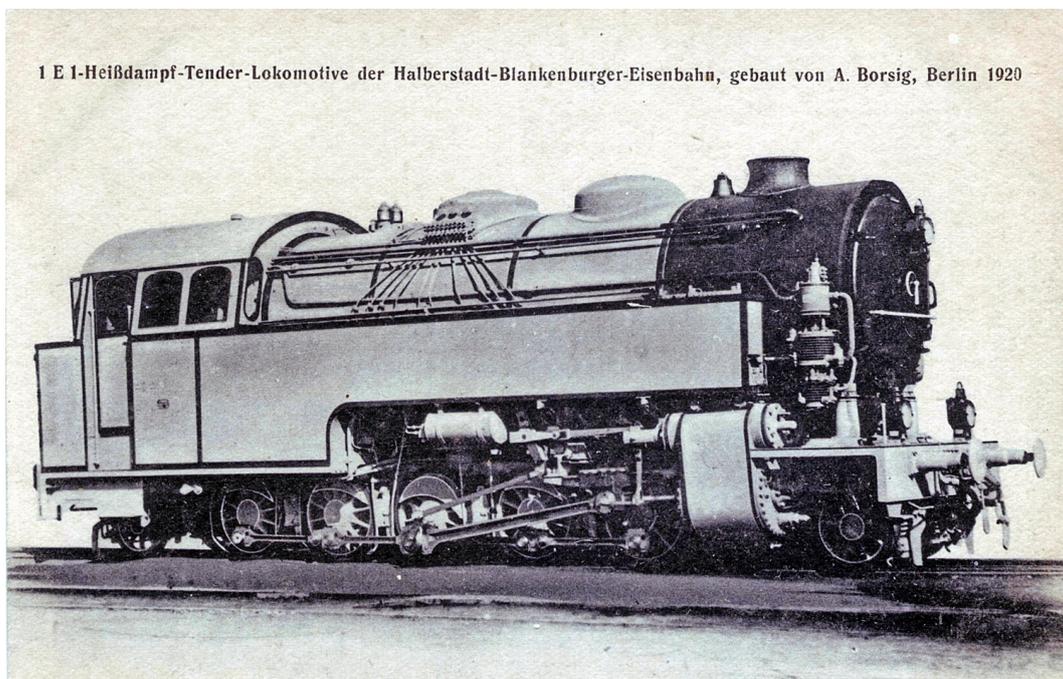
Bahnhof Elbingerode-West beim "Abzweig Wechsel" von der Harzbahn ab und wurde am 1. Mai 1907 eröffnet.

Ebenfalls 1907 eröffnete die HBE eine weitere 21 km lange Nebenbahn von Blankenburg über Thale (Eisenhüttenwerk) nach Quedlinburg.

1908 wurden die bisher handgebremsten Züge mit der Saugluftbremse System Hardy ausgerüstet. Damit entfiel das bergwärts Schieben der Züge auf den Zahnradabschnitten. Da diese neue Technik aber Bremser einsparte, führte das zu Anschlägen auf das Bremssystem. Es kam immer mal wieder zu zerstochnen Schlauchleitungen.

Eine entscheidende Veränderung des Betriebs der Harzbahn ergab sich ab 1916. Die beförderten Lasten im Güterverkehr hatten sich seit der Eröffnung der Bahn fast verfünffacht. Das Zahnradsystem mit seinen relativ leistungsschwachen Lokomotiven geriet an seine Grenzen. Auch fehlendes Werkstattpersonal während des 1. Weltkriegs führte zu Schwierigkeiten bei der Unterhaltung der komplizierten Zahnradloks. Der neue Bahndirektor Otto Steinhoff (1873-1931) kontaktierte daraufhin die Borsig-Werke in Berlin zur Beschaffung neuer leistungsfähigerer Zahnradlokomotiven. Ein alleiniger Adhäsionsbetrieb stand seinerzeit noch nicht zur Debatte.

Nachdem die Genehmigung für den Bau von zwei Lokomotiven mit der Achsanordnung 1 E 1 vorlag, kam erstmals die Idee auf, diese Lokomotiven ohne Zahnrad auf der Steilstrecke einzusetzen. Beide bestellten Maschinen sollten jedoch über ein Bremszahnrad für die Talfahrt verfügen. Noch bevor der Bau der Maschinen bei Borsig abgeschlossen war, ließ Otto Steinhoff mehrer Versuchsfahrten mit zwei reinen Adhäsionslokomotiven der HBE auf der Steilstrecke durchführen, sowie zuletzt eine Versuchsfahrt mit einer geliehenen T16 (Später Baureihe 94) der preußischen Staatsbahn. Alle diese Fahrten verliefen zur vollsten Zufriedenheit.



Mit großer Verzögerung lieferte Borsig dann im Februar 1920 die erste Maschine an die HBE aus. Für ihren Entwurf zeichnete Borsigs Chefkonstrukteur August Meister (1873-1939) verantwortlich. Erste Versuchsfahrten bei Schneetreiben im März des Jahres waren ein voller Erfolg. Noch im gleichen Jahr wurde die zweite Lokomotive geliefert und weitere zwei Maschinen 1921. Die Lokomotiven "Mammut", "Wiesent", "Büffel" und "Elch" bildeten die

sogenannte "Tierklasse" der HBE. Die Bremszahnäder an den ersten beiden Lokomotiven erwiesen sich als überflüssig und wurden später ausgebaut. Auch die Staatsbahn hatte großes Interesse an diesen Maschinen und lieh sich für Versuchsfahrten auf anderen Steilstrecken des Reiches mehrmals Lokomotiven aus.

Mit der Einführung des reinen Adhäsionsbetriebs auf der Harzbahn erfolgte auch die Umstellung von der Saugluftbremse auf die Druckluftbremse. Dadurch war nun auch der Fahrzeugtausch mit der Staatsbahn kein Problem mehr. Weitere, allerdings leistungsschwächere Maschinen, wurden in den folgenden Jahren für die Stammstrecke sowie die Nebenbahnen beschafft. Im Personenverkehr konnten sie auch auf den Steilstrecken der Harzbahn eingesetzt werden. Der "Tierklasse" blieb der Güterverkehr vorbehalten.

Um den Personenverkehr wirtschaftlicher durchzuführen, beschaffte die HBE ab 1927 auch Triebwagen, die ebenfalls auf der Steilstrecke eingesetzt wurden.

Trotz der Einsparungen durch die Einführung des Adhäsionsbetriebs blieben die Betriebskosten weiterhin hoch. Ein Faktor war der umständliche Betrieb an der Spitzkehre Bast-Michaelstein, wo die Loks immer in Fahrtrichtung umzusetzen waren, aber auch die enorme Steigung zwischen Rübeland und Hüttenrode. Mittlerweile dominierte die Kalkindustrie entlang der Strecke und der Durchsatz war stark angestiegen. Unter Otto Steinhoff wurden daher verschiedene neue Trassierungen untersucht. So sollte von Blankenburg bis Hüttenrode eine völlig neue Trasse entstehen, wie auch zwischen Hüttenrode und Rübeland. Über das Projekt verhandelte die HBE 1929 mit dem Kreistag Blankenburg, der dem Projekt positiv gesonnen war, da Arbeitskräfte benötigt würden und ortsnahe Unternehmen Aufträge bekämen.

Die Arbeiten zum Umbau begannen Anfang 1930 mit dem Streckenabschnitt Hüttenrode-Rübeland. Zwei kurze Tunnel, ein Viadukt und mehrere Brücken wurden benötigt. Da der Bahnhof Rübeland nun etwa 12m unter der neuen Trasse lag, konnte er nicht mehr direkt angefahren werden. Auf dem früheren Hüttengelände in Rübeland entstand der neue Bahnhof Rübeland-Tropfsteinhöhlen, für den ein altes Hüttengebäude Verwendung fand.



Der alte Bahnhof Rübeland (2016)

Der alte Bahnhof blieb erhalten, sollte aber als Güterbahnhof weiter genutzt werden, da ja hier auch die Anschlussbahn zum Steinbruch nach Neuwerk abzweigte.

Selbst die alte Trasse durch den Bismarcktunnel, die nun nicht mehr für die durchgängigen Züge genutzt wurde, konnte nicht aufgegeben werden, da das Kalkwerk Garkenholz sonst keinen Gleisanschluss mehr gehabt hätte. Die Kalktransporte erfolgten vom Garkenholz über den Güterbahnhof (alter Bhf. Rübeland) zum neuen Bahnhof Rübeland-Tropfsteinhöhlen und nach dem Umsetzen über die neue Trasse nach Blankenburg. Ein recht umständliches Verfahren, was bis zur Stilllegung des Kalkwerks etwa 1945 erforderlich war. Neben den Relikten des Kalkwerks Garkenholz (Blauer See) ist noch heute die alte HBE-Trasse zu sehen.



Das größte Bauwerk der neuen Strecke war das 29m hohe und 99m lange Viadukt bei Neuwerk, welches zwischen den zwei Tunneln "Krumme Grube", mit einer Länge von 307m auf der Hüttenroder Seite, sowie "Nebelholz" mit einer Länge von 90m erbaut wurde. Zwei weitere Brückenbauwerke waren darüber hinaus erforderlich um die Straße von Hüttenrode nach Rübeland zu queren. (Aufnahme aus den 1990er Jahren)

In einer heute kaum vorstellbaren kurzen Zeit von nur 8 Monaten konnte das Viadukt fertiggestellt werden. Für den Bau war eine Umlegung der Straße in der Talsohle nicht erforderlich. Die Montage der Vollwandträger zwischen den Endwiederlagern auf drei Mittelstützen erfolgte mittels Turmkränen.

Am 12. Februar 1931 konnte die neue Strecke Hüttenrode-Rübeland dem Verkehr übergeben werden. Nachdem der Eröffnungszug das Viadukt erreicht hatte, oblag es Generaldirektor Steinhoff das weiße Band durchzuschneiden und die Brücke auf den Namen "Krockstein-Viadukt" zu taufen. Das Projekt der Strecke Blankenburg-Hüttenrode konnte die HBE dann allerdings aus Kostengründen nicht in Angriff nehmen.

Großen wirtschaftlichen Aufschwung brachte die Autarkie- und Rüstungspolitik des 3. Reiches nach 1933. Die Menge des geförderten Eisenerzes und Kalks wurde deutlich gesteigert. Die 1936 in Betrieb gegangenen Buna-Werke in Schkopau benötigten Kalk für die Herstellung von Synthesekautschuk. Die hohen Belastungen im Güterverkehr führten ab 1942 zu Einschränkungen im Personenverkehr, da auch zum Kriegsdienst eingezogenes Personal fehlte. So wurde bevorzugt der Berufsverkehr bedient.

Im Frühjahr 1945 erreichten die Einheiten der US-Armee die Harzbahn. Der Versuch eine Reichsbahndampflokomotive (Baureihe 96) vom Krocksteinviadukt zu stürzen um als Panzersperre den Vormarsch auf der darunter liegenden Straße zu stoppen, konnte durch ein Vorstandsmitglied der HBE im letzten Augenblick noch verhindert werden. Trotzdem sprengten die sich zurückziehenden deutschen Truppen noch eine Brücke bei Königshütte (bis 1936 Rothehütte).

Im Frühjahr 1945 erreichten die Einheiten der US-Armee die Harzbahn. Der Versuch eine Reichsbahndampflokomotive (Baureihe 96) vom Krocksteinviadukt zu stürzen um als Panzersperre den Vormarsch auf der darunter liegenden Straße zu stoppen, konnte durch ein Vorstandsmitglied der HBE im letzten Augenblick noch verhindert werden. Trotzdem sprengten die sich zurückziehenden deutschen Truppen noch eine Brücke bei Königshütte (bis 1936 Rothehütte).

Nachdem die HBE schon 1946 in der Sowjetischen Besatzungszone enteignet wurde, erfolgte die Übernahme des Streckennetzes zum 01.01.1950 durch die Deutsche Reichsbahn.

Da sich der Zustand des Lokomotivparks der vormaligen HBE Ende der 1940er Jahre deutlich verschlechtert hatte, stationierte die Deutsche Reichsbahn der ehem. DDR insgesamt 11 Lokomotiven der Baureihe 95 (ehem. preußische T20) nach Blankenburg um. Diese Maschinen wurden nach den Testfahrten der "Tierklasse" auf den Steilstrecken der Staatsbahn entwickelt und stellten eine Fortführung der Bauprinzipien dieser dar. Diese Maschinen trugen nun den Güterverkehr auf der Harzbahn bis zur Elektrifizierung der Strecke. Eine der ehemals Blankenburger Maschinen (95 027) ist heute als Museumslokomotive wieder auf der Strecke unterwegs.



Museumslok 95 027 auf dem Streckenabschnitt
zwischen Hüttenrode und Rübeland. (2012)

1959 endete dann die Erzverladung auf dem Grubenbahnhof Braunesumpf. Künftig wurde das Erz durch den Walter-Hartmann Stollen (Vormals Wilhelm-Borchardt Stollen) mittels einer elektrischen Grubenbahn zum ehemaligen Hüttengelände nach Blankenburg-Westend gefahren und hier einer neu errichteten Brech- und Siebanlage zugeführt. Das letzte Ende dieses Stollens hat seinen Ursprung im sogenannten Hüttenstollen der Erzstufenbahn. Zur Verhüttung ging das Erz nun zum Hüttenwerk in Calbe.

Ende der 1950er Jahre hatte die DDR eine deutliche Vergrößerung ihrer Chemieproduktion beschlossen. Der Bedarf an Kalk aus den Harzer Brüchen und Schwefelkies (Grube "Einheit" ehemals "Drei Krohnen und Ehr") steigerte sich dadurch enorm und war mit der bestehenden Bahntechnik nicht zu bewältigen. Überlegungen die Kalktransporte mit einer Seilbahn zu bewältigen mussten auch verworfen werden. Am 3. Juli 1959 entschied sich das Ministerium für Verkehrswesen (MfV) für die Elektrifizierung der Bahn. Damit verbunden waren aber auch etliche bauliche Änderungen der Strecke. Da aber weder eine geeignete Bahnstromversorgung noch genügend leistungsfähige Lokomotiven zur Verfügung standen, die die entsprechenden Lasten in den Steigungen bewältigen konnten, beschloss das MfV die Elektrifizierung mit einer Betriebsspannung von 25kV und einer Industriefrequenz von 50Hz vorzunehmen. Der Strom konnte somit aus dem örtlichen Netz entnommen werden. Das

System hatte sich in verschiedenen europäischen Ländern schon bewährt und auch zwei Versuchslokomotiven hatten die Tauglichkeit des Systems bewiesen.

Aus Kostengründen wurde auf die Elektrifizierung der Zweigstrecke nach Drei Annen Hohne verzichtet und diese 1964 stillgelegt. Auch das letzte Streckenstück nach Tanne sollte nicht elektrifiziert werden, da Tanne mittlerweile im Sperrgebiet zur Bundesrepublik lag. Da es nicht möglich war, die Spitzkehre Bast-Michaelstein zu umgehen, wurde diese aufwändig verlängert und der Bahnhof Hüttenrode modernisiert. Ein großes Problem stellte der Bielsteintunnel dar. Sein Profil reichte nicht für die Fahrleitung aus. Daher wurde beschlossen, den Tunnel mit einer neuen Trasse zu umfahren. Es entstand zwar ein Haltepunkt Braunesumpf oberhalb des alten Bahnhofs, aber der ursprüngliche Bahnhof konnte nun nicht mehr angefahren werden. Das war jedoch nicht problematisch, da ja hier seit 1959 kein Eisenerz mehr verladen wurde. Der Bielsteintunnel wurde verschlossen und geriet in Vergessenheit, das alte Bahnhofsgebäude zerfällt seitdem. Die Umfahrung konnte 1965 fertiggestellt werden. In Elbingerode wurde der Bahnhof Elbingerode-West ausgebaut und mit einem neuen Empfangsgebäude ausgestattet. Von der Station Wechsel aus (früherer Abzweig nach Drei Annen Hohne) entstand eine Anschlussbahn zum geplanten, jedoch nie vollständig realisiertem, Schacht III der Grube Büchenberg. Königshütte wurde Endbahnhof der elektrifizierten Strecke.

Für den Betrieb auf der Strecke bestellte die Deutsche Reichsbahn 15 sechssächsige Elektrolokomotiven der Baureihe 251 (später 171) beim VEB Lokomotivbau und Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Hennigsdorf. Als die ersten Lokomotiven 1965 ausgeliefert waren fanden Probefahrten statt. Dabei passierte etwas, womit keiner der Beteiligten gerechnet hatte. Kriechströme lösten Zünder im Bergwerk Braunesumpf aus. Da die Unfallgefahr zu hoch war, mussten die Züge während der Sprengzeiten in der Grube mit Diesellokomotiven befördert werden. Dieser Mischbetrieb endete jedoch am 1. August 1966. Mittlerweile fanden im Bergbau und den Tagebauen nur noch Zünder Verwendung, die wesentlich unempfindlicher waren. Mittlerweile hatte sich auch der Name "Rübelandbahn" für die Strecke eingebürgert.



Museumslok 171 002-9 wird heute in Blanckenburg erhalten (2008)

Das letzte Stück der Strecke von Königshütte nach Tanne, welches nicht elektrifiziert worden war, wurde 1968 stillgelegt und später abgebaut. Das Bahnhofsgebäude von Tanne – zuletzt als Wohnhaus genutzt – ist im Jahr 2011 abgebrannt.



Empfangsgebäude Bahnhof Tanne straßenseitig (2006)

In den folgenden Jahren lief der Verkehr relativ problemlos, trotzdem wurde ein Havariekonzept Anfang der 1980er Jahre entworfen, welches zur Sicherstellung der Versorgung der Chemieindustrie den Einsatz von Diesellokomotiven vorsah.

Der Beitritt der DDR zum Geltungsbereich des deutschen Grundgesetzes und die damit verbundenen wirtschaftlichen Veränderungen führte jedoch nach 1990 zu einem Zusammenbruch der Chemieindustrie, die ja bei ihrer Produktion nicht gerade behutsam mit der Umwelt umging. Während die Einstellung der Erzförderung in Braunesumpf 1969 keinen Einfluss mehr auf die Beförderungsmengen der Rübelandbahn hatte, brachte aber auch das Ende des Schwefelkiesbergbaus der Grube Einheit erhebliche Verluste mit sich. Auch der Personenverkehr wurde zunehmend unbedeutend, da viele auf private Pkw umstiegen.

Während die Beförderungsleistungen im Güterverkehr nach Übernahme der Kalkwerke durch die Fels-Werke GmbH wieder anstieg, brach der Personenverkehr massiv ein. 2000 stellte die DB dann den kompletten Verkehr zwischen dem Kalkwerk Hornberg und Elbingerode ein und 2005 die Personenbeförderung. Im gleichen Jahr wurde auch die elektrische Stromversorgung eingestellt, da die technischen Anlagen, aber auch die Elektroloks verschlissen waren. Die Strecke wurde nun zum Verkauf ausgeschrieben. 2006 pachteten die Fels-Werke die Strecke und übergaben die Beförderungsleistungen an die Havelländische Eisenbahn (HVLE). Da der Dieselbetrieb bei der Bevölkerung aus Widerstand stieß, ließen die Fels-Werke die Elektroanlagen instand setzen und seit 2009 wird die Strecke wieder elektrisch befahren. Zum Einsatz kommen moderne Drehstromlokomotiven der HVLE.



185 641-8 der HVLE am 17.05.2014 im Gefälle vor der Spitzkehre Bast-Michaelstein



Albert Schneider (1833 – 1910)

Der Erbauer der Zahnradbahn Blankenburg-Tanne wurde am 30.11.1833 in Trautenstein geboren. Nach dem Schulbesuch in Blankenburg besuchte er ab 1849 die Carolina (heute TU) in Braunschweig, wo er Maschinenkunde studierte. Nach dem Examen war er zunächst in Österreich, später in Russland im Eisenbahndienst tätig. 1873 berief die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ihn zum Direktor. Schon lange schwebte ihm eine Bahnverbindung von Blankenburg in den Harz vor. Erst der Kontakt zu Roman Abt zeigte ihm Möglichkeiten auf, wie zuvor beschrieben. 1886 gründete er in Seesen mit Gleichgesinnten den Harzklub. Am 29. April 1910 verstarb Schneider und wurde in Bad Harzburg bestattet. (Schneider Denkmal von 1913)

Quellen:

Endisch: Nebenbahnen der HBE, Stendal 2012

Kühne: Alles über die Rübelandbahn, Stuttgart 2012

Pawel: Grube Braunesumpf, Hüttenrode 2020

Pawel: Die Erzstufenbahn, 2020

Schulz: Albert Schneider – der Erbauer der Zahnradbahn Blankenburg-Tanne, aus „Unterm Brocken“ Heimatzeitschrift und Kulturspiegel des Kreises Wernigerode/Harz, Heft 6/1963

Steinke: Die Rübelandbahn, Berlin (Ost) 1982

Steinke: 125 Jahre Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, Gernrode 2000

1000 Jahre Bergbau im Hüttenröder Revier, Hüttenrode 2010