

In Nienhagen Süd haben aus unbekanntem Anlaß einige Eisenbahner vor der Lokomotive 31 A.D.E.G.- Aufstellung genommen. Die dreifach gekuppelte Naßdampf-Tenderlokomotive war 1929 von Orenstein & Koppel geliefert worden und trug zunächst die Betriebsnummer 21 A.D.E.G.

Aschersleben – Schneidlingen – Nienhagen

Die Braunkohle bestimmte Wohl und Wehe der inzwischen fast vergessenen Kleinbahn Aschersleben – Schneidlingen – Nienhagen (ASN). Die großen Vorkommen des „schwarzen Goldes“ um Königsau ermöglichten letztlich den Bau und Betrieb der rund 46 Kilometer langen Strecke. In den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts hatten die großen Bagger schließlich den Bahndamm erreicht. Die Eisenbahn mußte der Braunkohle weichen. Die letzten Reste der ASN, die Anschlußgleise bei Gröningen und Cochstedt, blieben aber bis 1994 in Betrieb. Heute erinnern nur noch wenige Gebäude und Trassenreste an die einstige Kleinbahn.

Zwischen der Kreisstadt Aschersleben und dem Hakel, einem Höhenzug im Nordosten, liegt das Braunkohlenbecken von Nachterstedt-Aschersleben. Das etwa 14 Kilometer lange und 6 Kilometer breite Vorkommen wird durch den sogenannten Ascherslebener Rogensteinvorsprung von Nordwest nach Südost in zwei kleinere Becken geteilt. Während das Hauptflöz bei Nachterstedt bis zu 53 Meter mächtig war, maß das Flöz bei Frose nur 20 Meter. Die Vorkommen bei Aschersleben bestanden aus vier Flözen, deren Stärke zwischen 6 und 18 Metern schwankte. Die Braunkohle aus diesem Revier zeichnete sich durch ihre hohe Dichte und Festigkeit aus.

Bereits 1797 meldete der Bauer Neumann aus Preußisch Börnecke dem Oberbergamt in Rothenburg den ersten Braunkohlenfund zwischen Schneidlingen und Cochstedt. Die Rechte zum Abbau sicherte sich zwei Jahre später das Halberstädter Domkapitel. Doch zunächst wurde Kohle



Letzte Kursbuchnummer: 205m
frühere Kursbuchnummern: 189q, 205k, 205m

Spurweite: 1435 mm
Streckenlänge: 9,9 km (1892), 46,3 km (1897), 9,5 km (1966)
größte Neigung: 1:40
kleinster Bogenhalbmesser: 200 m
Bahnhofsgebäude: Aschersleben Hecklinger Straße, Aschersleben Nord, Königsau, Cochstedt, Schneidlingen, Kroppenstedt, Gröningen, Nienhagen

- 11.09.1895: Genehmigung des Regierungspräsidenten in Magdeburg zum Bau und Betrieb der Kleinbahn Aschersleben – Schneidlingen – Nienhagen
- 24.09.1895: Gründung der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhager Kleinbahn (ASN)
- 01.04.1897: Inbetriebnahme der ASN
- 21.03.1903: Übernahme der Betriebsführung durch die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft (ADKG)
- 01.10.1910: Inbetriebnahme der Verlängerung in Aschersleben zur Hecklinger Straße
- 01.10.1915: Übernahme der Betriebsführung durch die Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (ADEG)
- 01.07.1947: Betriebsführung durch die Sächsischen Provinzbahnen G.m.b.H.
- 01.04.1949: Übernahme der ASN durch die Deutsche Reichsbahn
- 03.11.1963: Stilllegung Aschersleben Hecklinger Straße – Schneidlingen
- 22.05.1965: Stilllegung Schneidlingen – Kroppenstedt
- 21.05.1966: Stilllegung Kroppenstedt – Nienhagen
- 10.01.1994: Stilllegung der als Streckenrangierbezirke Nienhagen – Gröningen, Aschersleben Hecklinger Straße – Aschersleben und Schneidlingen – Hakelforst



Der Bahnhof Croppenstädt, später mit K geschrieben, lag bei Kilometer 34,0. Von hier aus wurde im Güterverkehr hauptsächlich die dortige Zuckerfabrik bedient. Vor dem Güterzug am Bildrand steht eine der Jung-Lokomotiven der Anfangsausstattung

nur in Schneidlingen und Börnecke gefördert. Erst ein Zufall brachte 1828 den Braunkohlenabbau bei Aschersleben in Schwung: Als Bauarbeiter in der Nähe des Ascherslebener Johannishospitals einen Trinkwasserbrunnen reinigten und vertieften, brachten sie auch Braunkohle ans Tageslicht, die sie aber als Abraum wegwarfen. Dies beobachtete ein Ökonom namens Schulze, der den Vorgang umgehend dem Justizkommissar Douglas meldete. Douglas informierte seinen Vater, der als Prediger in Aschersleben tätig war. Vater Douglas sicherte sich daraufhin die Schürfrechte und begann mit der Förderung der Braunkohle.

Der Kampf um Absatzmärkte

Doch zunächst fehlte ein Markt für den Brennstoff, denn die Kamine der Häuser waren nicht für die Verfeuerung von Braunkohle ausgelegt. Es fehlte der nötige Saugzug. Erst als die Öfen die sogenannten russischen Schornsteine besaßen, konnte Braunkohle verwendet werden. Ab 1835 baute die Familie Douglas ihr Unternehmen aus. Mit der Übernahme der Grube Pauline bei Hohendorf, der Gruben bei Königsau, Westeregeln, Schneidlingen und Calbe (Saale) wurde Douglas zu einem der größten Bergwerksunternehmen in Deutschland. Die Stütze des Familienimperiums war dabei die Grube in Königsau: Sie förderte bereits Mitte des 19. Jahrhunderts 50 000 Tonnen Braunkohle im Jahr. Mit der Umstellung vom Tief- auf den Tagebau konnte 1880 die Leistung deutlich gesteigert werden.

Die Söhne des Predigers, Georg Gustav Douglas und Eduard Douglas, investierten außerdem in den Kalibergbau. Georg Gustavs Sohn, Hugo Sholto Douglas, ließ schließlich die Alkaliwerke Westeregeln errichten. Daneben betrieb Douglas zwischen 1856 und 1873 noch eine Photogen- und Paraffinfabrik in Aschersleben. Der König von Preußen erhob die Familie wegen ihrer Verdienste für die wirtschaftliche Entwicklung der Region 1888 in den Grafenstand.

Eine Bahn für die Braunkohle

Doch die Kohlenförderung der Gewerkschaft Graf Douglas litt unter Transportproblemen. Die wenigsten Gruben besaßen einen Eisenbahnanschluß. Die Braunkohle und die Erzeugnisse der Alkaliwerke Westeregeln mußten mit Fuhrwerken zu den Bahnhöfen und Kunden gebracht werden. Dies verteuerte die Kohle und wirkte sich ab 1890 nachteilig auf die Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens aus.

Bereits wenige Monate nach der Eröffnung der Strecke Halberstadt – Aschersleben – Bernburg durch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) setzte sich die Familie Douglas für den Bau einer Sekundärbahn nördlich des Hakels ein. Doch das 1878 erarbeitete Projekt einer Linie von Halberstadt über Gröningen nach Egelnd fand keine Mehrheit bei der MHE. Sie entschied sich stattdessen für die Strecke Staßfurt-Leopoldshall – Egelnd – Blumenberg, die in Etappen bis 1881 eröffnet wurde. Drei Jahre später gab es die Idee, eine Sekundärbahn von Nienhagen über Gröningen nach Egelnd zu bauen. Doch diese Streckenführung lehnten die Preußischen Staatseisenbahnen, die seit 1. Februar 1880 die Strecken der MHE verwalteten, ab.

Inzwischen verschärfte sich das Transportproblem für die Gewerkschaft Douglas weiter. Um Abhilfe zu schaffen, beantragte Graf Hugo Sholto Douglas nach Inkrafttreten des preußischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 den Bau und Betrieb einer Grubenbahn von Aschersleben nach Königsau. Das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten gab dem Antrag statt, und innerhalb weniger Wochen wurde die 9,9 Kilometer lange Strecke fertiggestellt. Nach der landespolizeilichen Abnahme der Zeichenbahn rollten am 20. September 1892 die ersten Kohlezüge zwischen Aschersleben und Königsau.

Selbsthilfe

Auch nördlich des Hakels mußte man zur Selbsthilfe greifen. Hier, im Süden der fruchtbaren Magdeburger Börde, bestimmte die Landwirtschaft das Geschehen. Deren wichtigstes Erzeugnis war die Zuckerrübe, die zumeist auch in unmittelbarer Nähe in Zuckerfabriken verarbeitet wurde. Mitte des 19. Jahrhunderts schossen derartige Werke wie Pilze aus dem Erdboden. So entstanden bald in Aschersleben, Königsau und Cothstedt kleinere Zuckerfabriken. Zu einer der größten entwickelte sich die 1864 eröffnete Hecker & Co. in Gröningen. Sie konnte mehr als 500 Tonnen Rüben pro Tag verarbeiten.

Doch Rüben, Kohle und Kalk mußten umständlich per Fuhrwerk angeliefert werden. Daher verwundert es nicht, daß sich die Betreiber der Zuckerfabriken ebenfalls massiv für einen Bahnanschluß der Havelregion einsetzten. Doch nach Inbetriebnahme der bereits erwähnten Sekundärbahn Staßfurt-Leopoldshall – Blumenberg bestand nur noch wenig Hoffnung auf eine weitere Verbindung. Deshalb entschieden sich die Eigentümer der Zuckerfabrik Gröningen für den Bau eines Anschlußgleises nach Nienhagen. Ende

1878 genehmigte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten das Vorhaben. Die Zuckerfabrik übertrug die Bedienung des 4,6 Kilometer langen Anschlußgleises der MHE. Anfang 1879 begannen die Bauarbeiten. Pünktlich zum Beginn der Zuckerrübenkampagne traf am 1. Oktober 1879 der erste Güterwagen in der Gröninger Zuckerfabrik ein.

Ähnlich handelte die Grube Archibald bei Schneidlingen. Sie ließ auf eigene Rechnung ein rund 600 Meter langes Anschlußgleis vom Bahnhof Schneidlingen zur Zeche bauen.

Der Ruf nach der Kleinbahn

Damit besaßen nun die wichtigsten Unternehmen der Region einen Eisenbahnanschluß. Die Verkehrsverhältnisse für die Bevölkerung hatten sich aber nicht im geringsten verbessert. Diesen Mißstand beklagten vor allem die Einwohner der Kleinstädte Cochstedt, Kropfenstedt und Gröningen. Die Stadträte forderten den Bau einer die Orte verbindenden Kleinbahn. Die Bürgermeister der drei Kommunen riefen daraufhin am 23. März 1893 in der örtlichen Presse zur Gründung eines Eisenbahnkomitees auf. Die Veröffentlichung stieß bei den Einwohnern und den Unternehmern der Region auf große Resonanz. Hugo Sholto Graf Douglas wurde einstimmig zum Vorsitzenden des Komitees gewählt, das umgehend die notwendigen Bauunterlagen ausarbeitete.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin gestattete dem Eisenbahnkomitee offiziell am 21. November 1893 den Beginn der Vorarbeiten. Diese zogen sich jedoch in die Länge, da es immer wieder unterschiedliche Meinungen zum Streckenverlauf gab. Außerdem war die Gröninger Zuckerfabrik nicht bereit, ihre Anschlußbahn zum Bahnhof Nienhagen an die künftige Kleinbahn-Gesellschaft zu veräußern. Nach einem Jahr reichte das Eisenbahnkomitee die Bauunterlagen zur landespolizeilichen Prüfung beim Regierungspräsidium Magdeburg ein, das am 11. September 1895 den Bau und Betrieb einer normalspurigen Kleinbahn von Aschersleben über Schneidlingen nach Nienhagen genehmigte.

Bereits am 24. September 1895 gründeten die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft (ADKG) [in diesem Sammelwerk bereits vorgestellt], die Hildesheimer Bank, die Gewerkschaft Graf Douglas, die Konsolidierte Gewerkschaft Grube Archibald Schneidlingen sowie die Kommunen Gröningen, Kropfenstedt und Cochstedt die Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn AG (ASN). Das Stammkapital der Gesellschaft

wurde auf 1,5 Millionen Mark festgelegt. Nur drei Tage später wurde die Gesellschaft in das Handelsregister der Stadt Aschersleben eingetragen.

Die Bauarbeiten

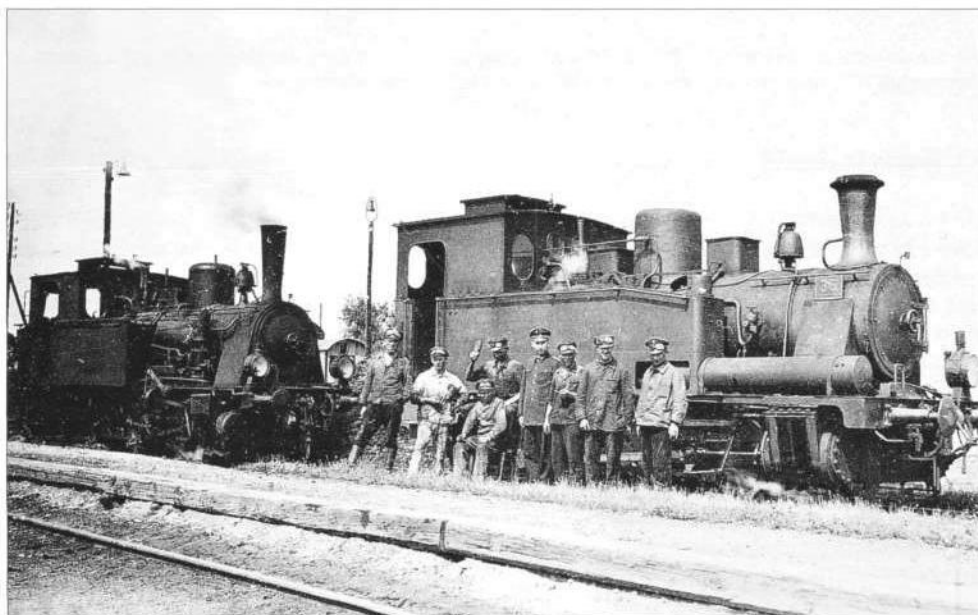
Nun ging es Schlag auf Schlag. Schon am 1. Oktober 1895 begannen in Gröningen die Bauarbeiten an der über 45 Kilometer langen Kleinbahn. Allerdings vergingen gut 18 Monate, ehe die Gleise zwischen Aschersleben und Nienhagen lagen. Schuld daran waren die Ausläufer des Hakels, die zwischen Schadeleben und Hakeborn nur mit Hilfe einiger Einschnitte und Dämme überwunden werden konnten.

Zeitgleich zu den Bauarbeiten verhandelte die ASN mit der Gewerkschaft Graf Douglas und der Konsolidierten Gewerkschaft Grube Archibald über den Ankauf ihrer Grubenbahnen. Während die Gewerkschaft Graf Douglas ihre fast 10 Kilometer lange Zechenbahn einschließlich der Lokomotiven für 350 000 Mark an die ASN abgab, veräußerte die Konsolidierte Gewerkschaft ihre Gleisanlagen für 100 000 Mark an die Kleinbahn-AG. Ohne Erfolg verliefen hingegen die Verhandlungen mit der Zuckerfabrik Gröningen. Die ASN konnte das 4,6 Kilometer lange Anschlußgleis Nienhagen – Gröningen nur pachten. Und auch mit der Stadt Aschersleben gab es einige Schwierigkeiten. Der Magistrat weigerte sich, der ASN in der Nähe des Staatsbahnhofs Land zu verkaufen. So mußte die Kleinbahn ihren Ausgangsbahnhof rund 1,5 Kilometer nordwestlich des Stadtzentrums anlegen.

Im Frühjahr 1897 konnte die 45,4 Kilometer lange Kleinbahn endlich fertiggestellt werden. Die Abnahmekommission fand bei ihrer Streckenbereisung am 29. und 31. März 1897 keine baulichen Mängel, so daß die ASN ihren Betrieb am 1. April 1897 eröffnen konnte. Zur Feier des Tages setzte die Gesellschaft für die geladenen Gäste einen Sonderzug von Aschersleben nach Nienhagen und zurück ein. Der Festzug bestand aus zwei Personen- und einem Gepäckwagen. Eine Kapelle unterhielt die Gäste.

Der Oberbau der Kleinbahn bestand zur Betriebseröffnung ausschließlich aus neun Meter langen Vignoleschienen mit einer Masse von 23,8 kg/m, die auf zwölf Holzschwellen lagen. Die Gleise waren ausschließlich in Kies gebettet. Die Länge aller Gleisanlagen gab die ASN mit 59,5 Kilometern an. Insgesamt wurden 59 einfache Weichen, drei doppelte Kreuzungsweichen und zwei Kreuzungen eingebaut. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Züge betrug zunächst 15 km/h. Auf dem Abschnitt Gröningen – Nienhagen durften 8 km/h nicht überschritten werden.

Viele Kleinbahnfotos entstanden aus besonderen Anlässen wie Jubiläen und Geburtstagen, aber auch, wenn ein Eisenbahner seinen neuen Fotoapparat ausprobieren wollte. Ein Grund für diesen Fototermin ist nicht überliefert. Die vor der Lokomotive 35 versammelten Männer dürften zum Werkstattpersonal gehören, denn alle tragen Schutzbrillen, bis auf den Eisenbahner in Uniform. Vermutlich entstand die Aufnahme in den dreißiger Jahren am Betriebsmittelpunkt der Bahn, in Aschersleben West, wo sich auch die Werkstatt befand. Die zweite Lokomotive auf dem Foto ist die 33 A.S.N.





Die Stammactie Nr. 844 wurde 1897 für 1000 Mark ausgegeben und nach der Umstellung auf die neue Reichsmark 1927 überstempelt. Von ihrem Nominalwert hatte sie nichts verloren

Mißwirtschaft

Mit vier Lokomotiven nahm die ASN den Betrieb in eigener Regie auf. Schon bald zeigte sich, daß der Fahrzeugpark aufgrund des enormen Güterverkehrs zu den Zuckerfabriken und Braunkohlengruben nicht ausreichte. Nach kurzer Zeit mußte die Gesellschaft eine weitere Lokomotive kaufen. Für 20 400 Mark erwarb die ASN eine Werklokomotive der Gröninger Zuckerfabrik. Doch auch das war nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Die ASN hatte das zu erwartende Verkehrsaufkommens gründlich unterschätzt. Gelegentliche Engpässe bei den Betriebsmitteln mußten durch teure Mietfahrzeuge von der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Magdeburg überbrückt werden. Außerdem waren die Kunden über die mangelhafte Beförderungsqualität empört. Diese Mißwirtschaft hatte bereits auf das erste Rechnungsjahr enorme Auswirkungen. Die ASN schloß ihre erste Bilanz mit einem Fehlbetrag von 21 257,42 Mark ab. Zusätzlich

hatte sich ein gewaltiger Schuldenberg angehäuft. Da die Kosten für den Bau der Kleinbahn einschließlich des Grunderwerbs mit 3,74 Millionen Mark deutlich über dem Stammkapital der Gesellschaft lagen, mußte die ASN die fehlende Summe über eine sogenannte Bahnhypothek der Preußischen Pfandbriefbank in Höhe von 1,75 Millionen Mark decken. Die dafür fälligen Zinsen und Tilgungen belasteten die Bilanz zusätzlich.

Trotz des enormen Verkehrsaufkommens gelang es der ASN nicht, Überschüsse zu erwirtschaften. Im Sommer 1899 spitzte sich die Situation weiter zu. Durch das extrem harte Speisewasser fielen fast alle Maschinen aus, und der Verkehr drohte zu kollabieren. Die chaotischen Zustände blieben auch der zuständigen Aufsichtsbehörde bei der KED Magdeburg nicht verborgen. Sie forderte die ASN auf, schnellstens Abhilfe zu schaffen. Mit der Übernahme einer weiteren gebrauchten Maschine, die im Herbst 1899 von den Preußischen Staatseisenbahnen erworben worden war, konnte die Lage etwas entschärft werden.

Doch die wirtschaftliche Lage blieb weiter angespannt. Daran änderte auch der kleine Betriebsüberschuß von 25 569 Mark aus dem Rechnungsjahr 1900/01 nichts. Denn inzwischen lasteten neben der Bahnhypothek 646 692 Mark als sogenannte schwebende Schulden auf der Gesellschaft. Die ASN stand kurz vor der Zahlungsunfähigkeit.

In dieser Situation griff die ADKG als Hauptaktionär der ASN ein. Sie schickte den technischen Direktor der Niederlausitzer Eisenbahn im Sommer 1901 nach Aschersleben, der die ASN auf ihre betriebliche und technische Situation hin untersuchen sollte. Das Urteil fiel überaus positiv aus: Das Gutachten bescheinigte der Kleinbahn ein enormes Potential. Nicht zu unrecht – im Geschäftsjahr 1901/02 beförderte sie 183 610 Fahrgäste und 307 907 Tonnen Güter.

Auf Grund des positiven Gutachtens, das durchaus einen wirtschaftlichen betrieb der Bahn versprach, übernahm die ADKG vom 21. Oktober 1903 an die Betriebsführung auf der Kleinbahn. Bereits einige Wochen vorher, am 30. September 1903, hatte Betriebsdirektor Krause seinen Posten geräumt. Die Geschicke des Unternehmens, das seinen Sitz nun in Berlin hatte, leitete fortan Baurat Carl Giebel. Der ADKG gelang es außerdem, bei der Preußischen Pfandbriefbank einen Zahlungsaufschub zu erwirken. Damit war die Gesellschaft gerettet.

Die Bahnhofsgebäude der ASN waren überwiegend nach einheitlichen Prinzipien entworfen worden. Einem Mittelbau, der mit der Giebelfront zum Bahnsteig bzw. zur Straße zeigte, waren zwei gleich hohe Seitenflügel angefügt, deren Giebel um 90 Grad gedreht waren. Unbedeutendere Bahnhöfe, wie Cochstedt, erhielten nur einen Seitenflügel. Die Bahnhofsgebäude hatten zwei volle Stockwerke und einen Boden mit Fenstern unter dem Dach. An das Gebäude schloß sich ein kleiner Güterschuppen an. Die Ansichtskarte zeigt den Bahnhof Cochstedt von der Zufahrtstraße aus



Die ADKG rationalisierte den Betrieb mit Erfolg. Innerhalb weniger Monate verbesserte sich die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft spürbar. Bereits im Geschäftsjahr 1905/06 transportierte die ASN 146 792 Reisende und 463 863 Tonnen Güter. Zu den Hauptfrachten gehörten neben Braunkohle und Zuckerrüben außerdem Kies und Baustoffe. Den Einnahmen von 273 523 Mark standen Ausgaben in Höhe von 146 677 Mark gegenüber. Die ASN rechnete sich jetzt für ihre Aktionäre.

Schwarze Zahlen

Aber der neue Betriebsführer investierte auch in die Kleinbahn. Nach einer ersten Verbesserung des Oberbaus, besonders zwischen Gröningen und Nienhagen, konnte die ASN mit Genehmigung der KED Magdeburg 1905 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h anheben. Lediglich auf dem Abschnitt Schadeleben – Schneidlingen blieb die zulässige Höchstgeschwindigkeit aufgrund der Steigungen auf 20 km/h begrenzt.

Anlaß zur Klage gab immer wieder die ungünstige Lage des Kleinbahnhofs Aschersleben. Der lange Fußweg zum Staatsbahnhof wurde von den Reisenden oft bemängelt. Nach langwierigen Verhandlungen mit der Stadt Aschersleben konnte die ASN in der Nähe des Schlachthofs an der Weststraße Land kaufen. Daraufhin beantragte die Kleinbahn den Bau einer rund 900 Meter langen Stichstrecke vom Bahnhof Aschersleben Nord zur Weststraße. Das Regierungspräsidium genehmigte der Kleinbahn am 6. Juni 1904 den Bau und Betrieb dieser Verlängerung. Doch bis zu deren Inbetriebnahme verging noch geraume Zeit. Erst am 1. Oktober 1910 traf der erste Personenzug in der neuen Endstation Aschersleben Hecklinger Straße ein. Gleichzeitig wurden die Anschlußgleise zum Schlachthof und der Samenhandlung Just in Betrieb genommen. Die ASN änderte aber nichts an ihrer Kilometrierung. Der „Nullpunkt“ blieb weiterhin im Bahnhof Aschersleben West. Allerdings wurde später die Kilometrierung aufgrund zahlreicher Streckenverlegungen durch den Aufschluß neuer Tagebaue auf einigen Abschnitten – zum Teil sogar mehrmals – geändert.

Betrieblich stellte der Haltepunkt Hecklinger Straße eine Besonderheit dar. Da dort kein Platz für ein Umfahrgleis blieb, wurden die Züge aus Richtung Schneidlingen – nachdem alle Fahrgäste die Wagen verlassen hatten – zurück in den Bahnhof Aschersleben West gedrückt. Die Züge nach Schneidlingen hingegen wurden leer vom Westbahnhof in die Endstation geschoben.



Empfangsgebäude und Güterschuppen in Gröningen waren um 1957 noch weitgehend im ursprünglichen Zustand erhalten

Im Sommer 1905 versuchte die ASN auch ihr Einzugsgebiet im Reiseverkehr zu erweitern. In Abstimmung mit der Consolidierten Gewerkschaft Grube Archibald wollte die Kleinbahngesellschaft auf der Anschlußbahn zwischen Hakeborn und Egelu Personenzüge einsetzen. Das Regierungspräsidium Magdeburg und das Ministerium der öffentlichen Arbeiten stimmten diesem Vorhaben zu. Da sich ASN und Gewerkschaft nicht über die Verteilung der Kosten für den Bau der notwendigen Bahnsteige einigen konnten, scheiterte das Vorhaben. Im Rechnungsjahr 1908/09 präsentierte sich die ASN als ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen: Es wurden 155 457 Fahrgäste und ein Güteraufkommen von 531 675 Tonnen registriert. Diese Leistungen bescherten der Kleinbahn 309 292 Mark Einnahmen. Nach Abzug aller Kosten konnte die Gesellschaft ihren Anteilseignern eine Dividende von 4,5 Prozent zahlen.

Die Kleinbahn beschäftigte 1909 insgesamt 26 Beamte und 47 Arbeiter. Für die Unterhaltung ihrer Gleisanlagen besaß die ASN drei Rotten, die in Aschersleben, Schneidlingen und Gröningen stationiert waren. Ein Jahr später begann die ASN schrittweise ihren Oberbau durch schwerere Schienen zu verstärken. Die am meisten befahrenen Abschnitte Königsau – Aschersleben und Nienhagen – Gröningen wurden zuerst erneuert. Dabei gelangten Schienen mit einer Masse von 28,1 kg/m zum Einbau. Die 12 Meter langen Schienen nagelten die Arbeiter auf 15 Holzschwellen. An der Kiesbettung änderte man aber zunächst nichts. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit begann die ASN außerdem, ihre Kreuzungsbahnhöfe schrittweise mit Formsignalen auszurüsten.

Berg- und Talfahrt

Nach Beginn des Ersten Weltkriegs gingen die Beförderungsleistungen spürbar zurück. Verzeichnete der Bericht für das Geschäftsjahr 1913/14 noch die Beförderung von insgesamt 163 546 Fahrgästen und 643 296 Tonnen Gütern, waren es im Rechnungsjahr 1915/16 nur noch 142 350 Reisende und 531 170 Tonnen Fracht. Obwohl die ASN mangels Personal die Anzahl der Züge spürbar reduziert hatte, nahmen die Betriebskosten deutlich zu.

Mit der Umstellung der deutschen Industrie auf die Belange der Kriegswirtschaft im Verlaufe des Jahres 1915 stiegen die Beförderungsleistungen wieder an. Gleichwohl blieben die Ausgaben unverhältnismäßig hoch. Trotz allem konnte die ASN noch immer Dividenden zahlen. Im Herbst 1915 gab die ADKG schließlich die Betriebsführung der ASN ab. Diese übernahm am 1. Oktober 1915 die Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (ADEG), ein Tochterunternehmen der ADKG.

Nur mit Mühe konnte die ADEG den Betrieb am Laufen halten. Oft fehlten Steinkohle und Schmieröl für die Maschinen. Im November 1917 waren schließlich alle Brennstoffvorräte aufgebraucht, und die Kleinbahn mußte für einen Monat den Betrieb einstellen. An dieser prekären Situation änderte sich auch nach dem Ende des Ersten Weltkriegs nicht viel. Im Gegenteil: Durch den deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens – die ASN transportierte 1919/20 neben 207 487 Reisenden nur noch 376 993 Tonnen Güter – verschärfte sich die Situation weiter. So setzte die Kleinbahn im Sommer 1921 lediglich zwei Zugpaare auf den Abschnitten Aschersleben – Schneidlingen und Schneidlingen – Nienhagen ein. Eine Fahrt von Aschersleben nach Schneidlingen dauerte 80 Minuten. Die rund 23 Kilometer zwischen Schneidlingen und Nienhagen legten die Züge in 70 Minuten zurück. An Sonn- und Feiertagen ruhte der Betrieb.

Mit der Besetzung des Ruhrgebiets ab 9. Januar 1923 ging abermals die Steinkohle in den Bansen zur Neige. Mangels Brennstoff mußte der Kleinbahnverkehr deshalb im Frühjahr 1923 für sieben Wochen eingestellt werden. Im August 1923 war die ASN gezwungen, den Betrieb abermals einschränken. Zur gleichen Zeit nahm die Kleinbahn ihr neues Übergabegleis zum Ascherslebener Rangierbahnhof in Betrieb. Erst am 2. Januar 1924 hob die ADEG alle Beschränkungen im Personen- und Güterverkehr auf.

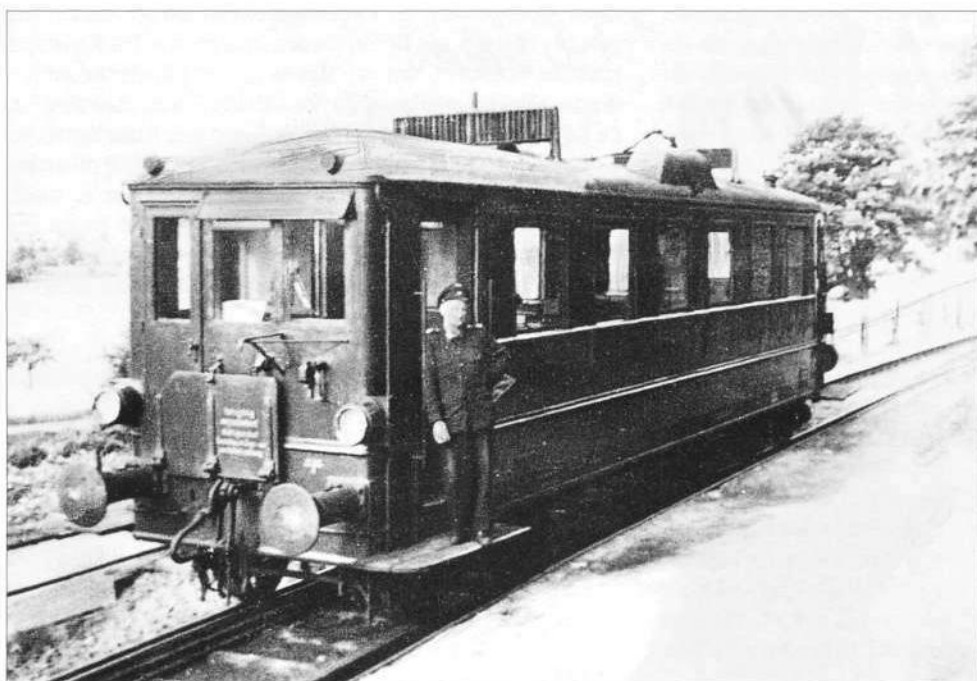
Von 1926 an besserte sich die wirtschaftliche Situation der Kleinbahn langsam wieder. Bereits im Sommerfahrplan 1926 setzte die ASN täglich jeweils zwei Zugpaare auf den Abschnitten Aschersleben – Nienhagen und Königsau – Aschersleben ein. Ein Zugpaar zwischen Hakeborn und Nienhagen ergänzte das Angebot. Ein Jahr später versuchte die ASN, den Status einer Nebenbahn zu erlangen, um auch Durchgangsgüterzüge abfertigen zu können. Das Reichsverkehrsministerium lehnte den Antrag wegen des relativ schwachen Oberbaus ab. Ebenso meldete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Bedenken an. Sie fürchtete, die ASN könnte dann einen Teil ihres Güterverkehrs in der Magdeburger Börde auf ihre Strecke umleiten.

Die ASN hatte ab 1922 abermals in die Erneuerung ihrer Gleisanlagen investiert. Schrittweise wurden Schienen der preußischen Form VI (Masse 33,4 kg/m) eingebaut. Doch zur gleichen Zeit gingen die Fahrgastzahlen bei der ASN zurück. Die Reichspost hatte vor allem im Landkreis Aschersleben ein relativ dichtes Autobus-Liniennetz eingerichtet, das mehr und mehr Einwohner aus Wilsleben, Königsau, Schadeleben und Schneidlingen nutzten. Bis 1928 sank die Zahl der Reisenden auf 120 546. Der Güterverkehr hingegen blieb dank der Braunkohlengruben um Königsau und Schneidlingen konstant. Im Geschäftsjahr 1928 transportierte die Kleinbahn noch stattliche 641 744 Tonnen Güter.

Am 22. Mai 1928 änderte die ASN ihre Unternehmensbezeichnung in Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Eisenbahn. Wie schon angedeutet, blieb dabei der Kleinbahnstatus unberührt. Möglicherweise hofften die Bahneigentümer aber durch diesen Schritt auf eine finanzielle Stärkung ihres Betriebs, beeindruckte doch das Wort „Eisenbahn“ besonders bei Geldinstituten mehr als der Begriff „Kleinbahn“.

Kaum noch Güter

Mit der Weltwirtschaftskrise setzte 1929 der Niedergang der Braunkohlenförderung im Ascherslebener Revier ein. Besonders hart traf es die Gewerkschaft Graf Douglas. Sie mußte bis 1932 alle Gruben schließen. Die Grube „Georg“ bei Königsau stellte als letzte den Betrieb ein. Mit dem Ende des Kohlenabbaus brach nicht nur der Güterverkehr bei der ASN zusammen. Auch im Personenverkehr, dessen Einnahmen nur leidlich die Ausgaben deckten, mußte die Kleinbahngesellschaft weitere Einbußen hinnehmen, da Berufsspendler fast völlig ausblieben. Die nun notwendigen



Im Haltepunkt Cochstedt legt Dieseltriebwagen VT 137 517 einen Halt ein. Das Fahrzeug entstammt der DWK-Triebwagen-genera-tion nach der sogenannten »Spitzmaus« und hatte im Gegensatz zu seinem Vorgänger eine flache Stirn-front erhalten. Ausgeliefert wurde der Triebwagen als T 93 an die Salzwedeler Kleinbahn. Der 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommene Vierachser kam jetzt auch auf der ehemaligen ASN zum Einsatz

Die Bodebrücke für den Anschluß der ehemaligen Zuckerfabrik in Gröningen existiert noch heute. Ihre Stahlkonstruktion ist mit 30 Metern Länge etwas größer als die benachbarte Brücke der ehemaligen Kleinbahn



Einschnitte im Zugangebot führten zu zahlreichen Eingaben der Anliegergemeinden. Besonders der Gemeindevorsteher aus Königsau richtete mehrmals Anfragen an die ADEG in Berlin. „Infolge der Stilllegung der Grube ‚Georg‘ und der damit verbundenen Ausfälle im Güterverkehr musste eine Einschränkung des Fahrplans vorgenommen werden, zumal der Personenverkehr so gering ist, dass die Selbstkosten nicht im entferntesten gedeckt werden. (...) Wir sind daher zu unserem Bedauern zur Zeit nicht in der Lage, eine Änderung des Fahrplans eintreten zu lassen“, antwortete die ADEG dem Bürgermeister am 16. November 1933.

Ein Jahr später erreichten die Verkehrsleistungen den absoluten Tiefstand. Die Kleinbahn beförderte 1934 nur noch 75 543 Fahrgäste und 207 656 Tonnen Güter. Den Einnahmen von 381 114 Mark standen Ausgaben von 272 792 Mark gegenüber.

Im Sog der Aufrüstung

Reise- und Güterverkehr nahmen im zweiten Halbjahr 1936 wieder zu. Dank höherer Einnahmen konnte die ADEG die Oberbauerneuerung fortsetzen. Im Sommer 1936 sanierte die Kleinbahn noch 360 Meter Gleis. Damit waren insgesamt 37,95 Kilometer der Strecke mit Schienen der Form VI ausgerüstet. Im Güterverkehr profitierte die ASN von der Wiederaufnahme der Braunkohlenförderung in Königsau. 1937 transportierte die Kleinbahn 631 683 Tonnen Güter. Mit der Reaktivierung des Bergbaus fuhren auch wieder mehr Pendler mit der ASN. Bis 1937 stieg die Zahl der Reisenden auf 103 627.

Mit dem Ausbau der Rüstungsindustrie in Deutschland – unter anderem entstand in Aschersleben eine Niederlassung der Junkerswerke – nahm der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene weiter zu. Die ASN profitierte von dieser Entwicklung besonders im Güterverkehr. Schon 1938 erreichte man mit 719 538 Tonnen Güter eine neue Rekordleistung. Und ein Jahr später registrierte die ADEG im Geschäftsbericht über 885 000 Tonnen Güter. Neben den klassischen Frachten, wie Zuckerrüben, Rübenschnitzel, Kartoffeln, Kohl, Melasse, Dünger und Kohle beförderte die Kleinbahn auch Maschinen und Baustoffe. Mit dem harmlos wirkenden Begriff „Ausrüstungsgegenstände“ umschrieb die ADEG in den Geschäftsberichten Rüstungsgüter.

Der Personenverkehr hingegen spielte mit nur 185 543 Fahrgästen eine untergeordnete Rolle. Dies schlug sich auch in den Fahrplänen nieder. Im

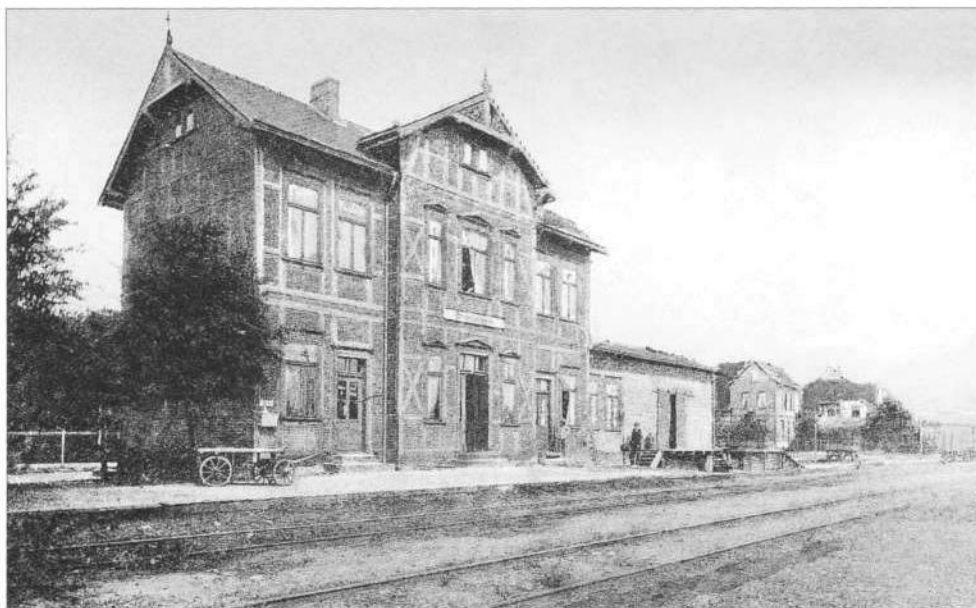
Winterfahrplan 1938/39, der am 2. Oktober 1938 in Kraft trat, waren werktags jeweils zwei Reisezüge auf den Abschnitten Aschersleben – Schneidlingen und Schneidlingen – Nienhagen vorgesehen. Jeweils drei Zugpaare pendelten zwischen Aschersleben und Königsau sowie zwischen Kroppenstedt und Nienhagen.

Ein Jahr später nahm der Personenverkehr sprunghaft zu. Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs mußte die Reichspost alle Omnibuslinien im Einzugsbereich der ASN einstellen. Die Kleinbahn sah sich aufgrund des enorm gewachsenen Verkehrsaufkommens genötigt, zusätzlich Reisezüge einzusetzen. Mit angemieteten Personenwagen wurde das Zugangebot schrittweise erweitert. Bis 1940 stiegen der Personen- und Güterverkehr auf bisher ungeahnte Werte. Zu Buche standen nunmehr 931 727 Fahrgäste und 952 950 Tonnen Güter. Diese enormen Leistungen bescherten Kleinbahn Erlöse in Höhe 1 268 515 RM.

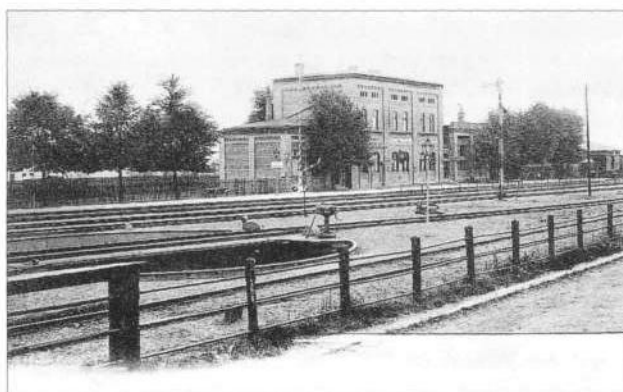
Konsequenzen aus dem Krieg

Zwei Jahre später zeichneten sich die ersten kriegesbedingten Engpässe ab. Am 16. November 1942 informierte die ADEG die Landräte in Quedlinburg, Aschersleben und Oschersleben über die mißliche Lage. In dem Brief hieß es: „Die Versorgung der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Eisenbahn mit Kohle und Öl ist in letzter Zeit durch den erhöhten Mehrverbrauch während der Herbstkampagne unzulänglich geworden, so dass die Beibehaltung des Personenzugfahrplans auf Schwierigkeiten stößt. Ausserdem müssen durch den zur Zeit besonders starken Güterverkehr fast die gesamten (...) zur Verfügung stehenden Bediensteten für den Zugverkehr eingesetzt werden. (...) Um aber vor allen Dingen die Durchführung des kriegswichtigen Güterverkehrs sicherzustellen, sieht sich daher die (...) Eisenbahn gezwungen, den Personenverkehr an Sonn- und Feiertagen vom Samstag den 22. November 1942 bis auf weiteres einzustellen.“

Dies blieb aber nicht die einzige Einschränkung im Personenverkehr. Mit Inkrafttreten des Jahresfahrplans 1943 am 17. Mai reduzierte die ADEG deutlich den Reisezugverkehr. Obwohl werktags nur noch 22 Züge auf verschiedenen Abschnitten verkehrten, war das Angebot trotzdem eines der besten in der Geschichte der ASN. Doch damit war die Kleinbahn an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Immer wieder entfielen Züge mangels Maschinen und Personal. Aus Kostengründen brach die ADEG zudem 1943 alle Formsignale ab und ersetzte sie durch Trapeztafeln.



Das Empfangsgebäude in Gröningen zeigt die Merkmale fast aller Bahnhöfe der ASN wie doppelstöckiger Fachwerkbau, angebauter Güterschuppen und die typische Anordnung zweier sich in der Mitte kreuzender Quader mit Satteldach



Staatsbahnhof Nienhagen um 1901. Hier endete die ASN. Im Vordergrund liegt eine handbediente Drehscheibe im Gleis

Bahnanlagen und Fahrzeuge blieben von größeren Zerstörungen trotz der Luftangriffe insbesondere auf Aschersleben weitgehend verschont. Erst mit dem Näherrücken der amerikanischen Truppen stellte die Kleinbahn ihren Betrieb im Frühjahr 1945 ein. Als die US-Armee in das Harzvorland am 11. April 1945 einmarschierte, ruhte bereits der Verkehr auf der ASN.

Veränderte Bedingungen

Wann der Betrieb wieder aufgenommen wurde, ist unklar. Als am 1. Juli 1945 die Rote Armee in das nördliche Harzvorland einmarschierte, verkehrten wieder unregelmäßig Züge zwischen Aschersleben und Nienhagen. Die neue Besatzungsmacht verfügte die sofortige Aufnahme des Güterverkehrs. Aus gutem Grund: Die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) ließ unter anderem die Anlagen der Zuckerfabrik Gröningen und Teile der Braunkohlengruben in Königsau als Reparationsleistungen demontieren und per Bahn nach Osten abtransportieren.

Kurze Zeit später, am 15. August 1945, beschlagnahmte die Verwaltung der Provinz Sachsen-Anhalt das Eigentum der ASN und verwaltete die Bahn nun auch. Am 22. Mai 1946 trat der erste reguläre Nachkriegsfahrplan in Kraft. Auf den Strecken Aschersleben – Schneidlingen und Nienhagen – Schneidlingen verkehrten je drei Zugpaare. In Schneidlingen bestand jeweils Anschluß. Zum 1. Januar 1947 übernahm die „Sächsische Provinzbahnen G.m.b.H.“ in Halle (Saale) die Betriebsführung auf der Strecke Aschersleben – Schneidlingen – Nienhagen.

Unter Regie der DR

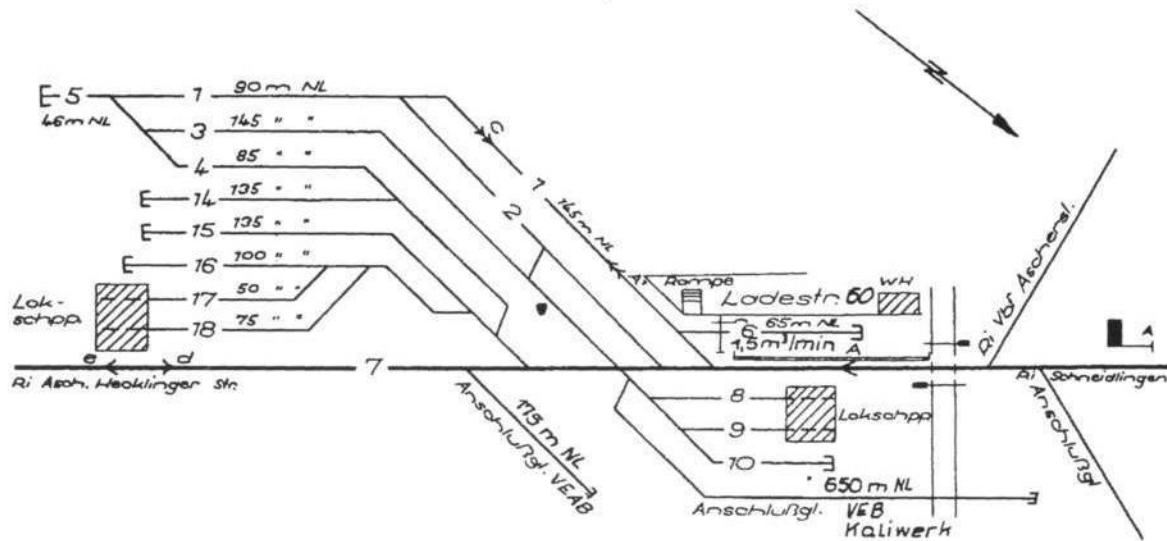
Auf Anordnung der Deutsche Wirtschaftskommission gelangten fast alle ehemaligen Klein- und Privatbahnen in der Sowjetischen Besatzungszone am 1. April 1949 in die Verwaltung und Nutznießung der Deutschen Reichsbahn. Die zuständige Reichsbahndirektion (Rbd) Magdeburg integrierte die Kleinbahn zum 1. Januar 1950 vollständig als Nebenbahn in ihre Strukturen. Zunächst teilte die Deutsche Reichsbahn die ehemalige ASN in zwei eigenständige Strecken auf. Während der Abschnitt Aschersleben – Schneidlingen unter der Kursbuch-Nummer 205k zu finden war, stand die Strecke Schneidlingen – Nienhagen unter der Nummer 205m. Außerdem wurden die Züge über Nienhagen hinaus bis in die Kreisstadt Oschersleben verlängert.

Die Deutsche Reichsbahn investierte Anfang der fünfziger Jahre in die Strecke. So wurde aufgrund des enormen Güterverkehrs zwischen Königsau und Aschersleben der Oberbau verstärkt. Weiterhin entstand in Königsau ein Fahrdienstleiterstellwerk, von dem aus die Weichen und Signale bedient wurden. Die Haltestelle Schadeleben schloß man 1952 für den Personenverkehr und eröffnete den neuen Haltepunkt Schadeleben Ost, der näher am Ort lag. Nach wie vor dominierte auf den ehemaligen ASN-Strecken der Güterverkehr. Während auf dem nördlichen Abschnitt der Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse für ein saisonabhängiges Frachtaufkommen sorgte, rollten auf dem Südteil rund um die Uhr die Kohlenzüge.

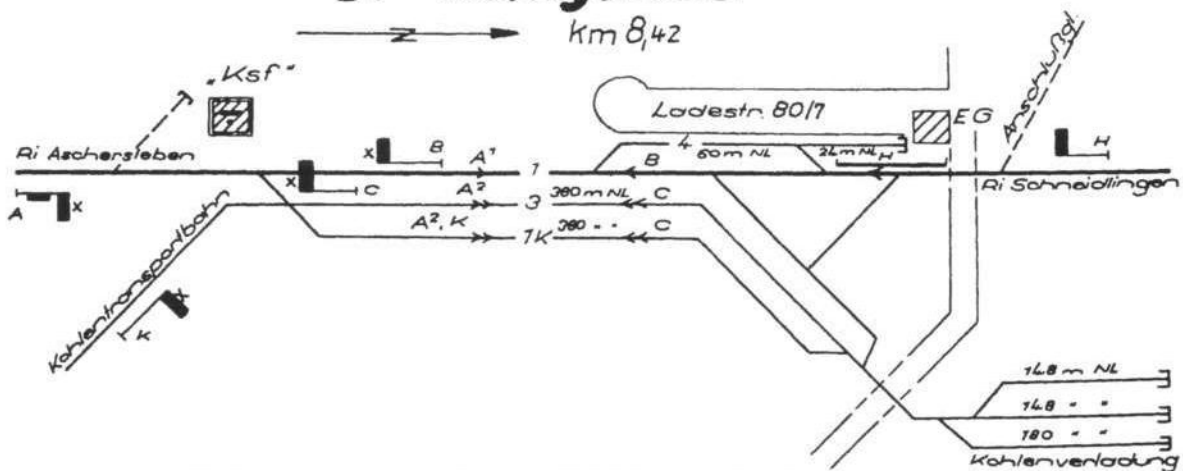
Der Personenverkehr beschränkte sich zumeist auf Berufspendler. Am Wochenende nutzten auch einige Fahrgäste den Zug für Ausflüge in den Havel. Im Winterfahrplan 1954/55 pendelten zwischen Aschersleben und Schneidlingen werktags sechs Zugpaare. Dieses Angebot wurde durch ein Zugpaar Aschersleben – Königsau und je einen Reisezug Aschersleben – Cochstedt, Königsau – Schadeleben und Cochstedt – Königsau ergänzt. Die 22,5 Kilometer lange Strecke legte der schnellste Zug in 76 Minuten zurück. Wesentlich bescheidener fiel das Angebot zwischen Schneidlingen und Nienhagen aus. Dort fuhren werktags jeweils zwei Zugpaare auf den Relationen Schneidlingen – Nienhagen und Kroppenstedt – Nienhagen. Bereits Mitte der fünfziger Jahre war hier der Oberbau arg heruntergewirtschaftet. Exakt 110 Minuten brauchte der Zug von Nienhagen nach Kroppenstedt. Besonders verschlissen war der 2,2 Kilometer lange Abschnitt zwischen Kloster Gröningen und Gröningen. Der Buchfahrplan sah 1956 zwischen beiden Stationen eine Fahrzeit von 27 Minuten vor!

Bf Aschersleben Nord

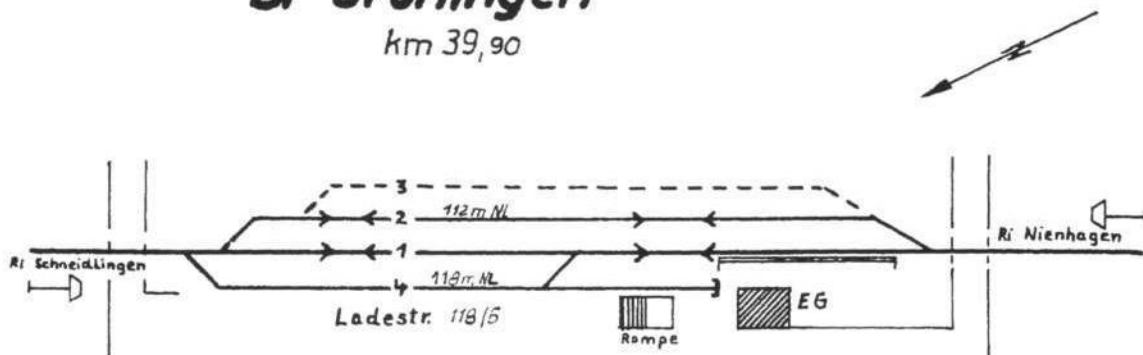
km 0,00

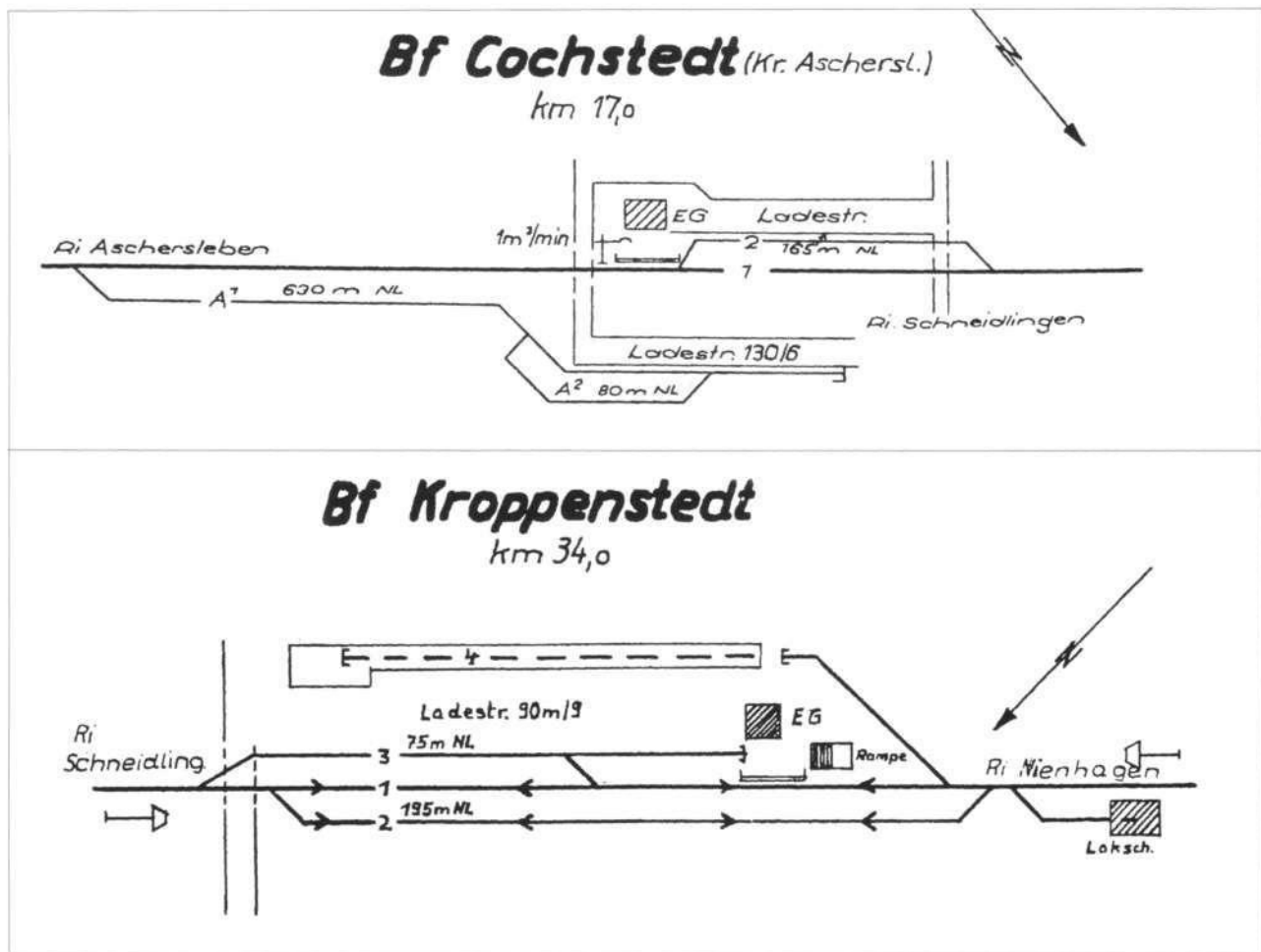
**Bf Königsau**

km 8,42

**Bf Gröningen**

km 39,90





Gleispläne aus dem Jahr 1962; viel hatte sich gegenüber dem Betrieb in der Kleinbahnzeit nicht verändert

Veränderte Bedingungen

Mit dem Näherücken der Braunkohlenbagger bei Königsau mußte die Deutsche Reichsbahn die Trasse der Kleinbahn 1953 weiter nach Süden verlegen. Dabei ergab sich aber ein Problem: Die Strecke lag nun in unmittelbarer Nähe des weitgehend trockengelegten Ascherslebener Sees. Die zahlreichen Gräben führten aber besonders im Frühjahr nach der Schneeschmelze oft Hochwasser. So bestand 1958 die Gefahr, daß die Strecke unterspült werden könnte. Erst mit mehreren Pumpwerken war es möglich, den Wasserstand des Haupt-Grabens konstant zu halten.

Im Sommerfahrplan 1961 rollten auf der KBS 205k werktags acht Zugpaare, von denen vier Triebwagen waren. Auf der KBS 205m gab es lediglich noch ein durchgehendes Zugpaar an Werktagen. Zwischen Nienhagen und Kroppenstedt pendelten lediglich drei Reisezüge, von denen zwei als Gmp deklariert waren.

Zu diesem Zeitpunkt war das Ende der ASN bereits beschlossene Sache. Der Oberbau wurde ab sofort auf Verschleiß gefahren. Nur noch zwischen Aschersleben Nord und Königsau waren weiterhin 40 km/h zugelassen.

In Etappen stillgelegt

Mit dem Näherücken der Bagger des Tagebaus Königsau mußte der Abschnitt Schneidlingen – Aschersleben Hecklinger Straße am 3. November 1963 stillgelegt werden. Anschließend wurden die Gleise zwischen Aschersleben Nord und Hakelforst abgebaut. Während das Reststück Aschersleben Nord – Aschersleben Hecklinger Straße als Streckenrangier-

bezirk für die Bedienung der Anschlüsse des Schlachthofs und der Werkzeugmaschinenfabrik vorgehalten wurde, versorgte die Deutsche Reichsbahn über den Abschnitt Schneidlingen – Hakelforst in erster Linie den Flugplatz der Sowjetarmee mit Treibstoff.

Zwischen Schneidlingen und Nienhagen stellte die Deutsche Reichsbahn den Betrieb etappenweise ein. Am 22. Mai 1965 verkehrte der letzte Reisezug zwischen Kroppenstedt und Schneidlingen. Ein Jahr später, am 21. Mai 1966, verließ der letzte Reisezug Kroppenstedt, um nach kurzem Aufenthalt in Nienhagen auf dem Bahnhof Oschersleben zu enden. Anschließend verfügte das Ministerium für Verkehrswesen der DDR die Gesamtstilllegung des Abschnitts vom Kilometer 41,54, wo das Anschlußgleis zum Volkseigenen Erfassungs- und Aufkaufbetrieb für landwirtschaftliche Erzeugnisse (VEAB) Gröningen begann, bis nach Kroppenstedt. Das Reststück wurde in einen Streckenrangierbezirk des Bahnhofs Nienhagen umgewandelt. Auf der Anschlußbahn herrschte besonders in den Herbstmonaten ein beachtlicher Güterverkehr. Die Fahrkartenausgaben und Expresgutschalter in Gröningen und Kroppenstedt blieben erhalten und gehörten fortan zum Bahnhof Halberstadt. Die sogenannte Abfertigungshilfsstelle Kroppenstedt schloß am 1. August 1972 ihre Türen. In Gröningen hingegen konnten noch bis zum 1. September 1975 Fahrkarten gekauft sowie Gepäck- und Expresgut aufgegeben bzw. in Empfang genommen werden.

Nun erinnerten nur noch die Anschlußgleise Nienhagen – Gröningen, Aschersleben Nord – Aschersleben Hecklinger Straße und die 9,49 Kilometer lange Güterstrecke Schneidlingen – Hakelforst an die ehemalige ASN. Zwischen Schneidlingen und Hakelforst existierten außerdem die Gütertarifbahnhöfe Anschluß LPG Cochstedt und Cochstedt.

Fahrzeuge der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn

Name/Betr.-Nr.	Betr.-Nr. (ab 1933)	DR-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
<i>Dampflokomotiven</i>							
SCHNEIDLINGEN	-	-	Cn2t	Jung	1896	237	wie pr. T 3, + 1928
CROPPENSTEDT	-	-	Cn2t	Jung	1896	238	wie pr. T 3, verkauft 1.6.1927
GRÖNINGEN	-	-	Cn2t	Hagans	1898	386	von Zuckerfabrik Gröningen erworben, + 2.5.1927
COCHSTEDT	-	-	Bn2t	Hohenzollern	1881	159	ex pr. T 1 der Bauart Lentz, 1899 von den Preußischen Staatseisenbahnen erworben, verkauft 1907 an die Dessau-Radegast-Cöthener Bahn
GEORG	-	-	Bn2t	Märkische Lokfabrik	1893	79	von Gewerkschaft Douglas erworben, 1909 an die Dessau-Radegast-Cöthener Bahn verkauft
JAKOB	-	-	Bn2t	Henschel	1893	3889	von Gewerkschaft Douglas erworben, verkauft 1909 an die Dessau-Radegast-Cöthener Bahn
ASN 1	ASN 33	89 6227	Cn2t	Jung	1913	2025	Typ „Pudel“, + 8.2.1965
ASN 2	ASN 21	89 6136	Cn2t	Borsig	1910	7082	wie pr. T 3, + 17.4.1967
ASN 3	ASN 22	89 6161	Cn2t	Jung	1913	1965	wie pr. T 3, + 15.9.1965
ASN 4	-	-	Dn2t	Borsig	1906	6149	1920 verkauft an die Riesegebirgsbahn
ASN 4II	ASN 23	89 6163	Cn2t	Henschel	1920	17870	am 8.11.1950 verkauft an Maxhütte Unterwellenborn (WL 17), ab 9.11.1955 an Walzwerk Henningsdorf
ASN 5	ASN 24	89 6164	Cn2t	Henschel	1920	17871	verkauft 3.3.1957 an Thomas-Müntzer-Schacht Sangerhausen (WL 2), + 1960
ASN 6	ASN 34	89 6234	Cn2t	Henschel	1922	19224	„Bismarck I“, + 31.5.1965
ASN 7	ASN 35	89 6309	Cn2t	O & K	1920	10236	+ 1957
ASN 8	-	-	Cn2t	Henschel	1887	2368	ex pr. T 3, 1928 von der Neuhaldenslebener Eisenbahn erworben, am 14.7.1931 an verkauft an die Dessau-Radegast-Cöthener Bahn
ASN 9	ADEG 72	-	Dn2t	Borsig	1912	8261	11.5.1926 von der Riesegebirgsbahn erworben, am 7.5.1930 an die Teltower Eisenbahn vermietet, 1938 von Teltower Eisenbahn gekauft, am 13.5.1939 an die Bahn Neheim-Hüsten-Sundern verkauft
ADEG 21	ADEG 31	89 6239	Cn2t	O & K	1923	10239	verkauft 11.3.1957 an Wallwitz-Hafen Halle (WL 9)
ADEG 22	ADEG 32	89 6238	Cn2t	O & K	1924	10389	4.6.1930 von der Teltower Eisenbahn gekauft
ADEG 73	-	92 6105	Dn2t	Henschel	1921	17872	4.11.1937 von der Kassel-Naumburger Eisenbahn erworben, ab 1.1.1961 Werklok Raw Halle (Saale), + 31.5.1964
ASN 181	-	92 6493	Dh2t	Henschel	1940	24936	ELNA 6, + 27. 5.1967
ASN 183	-	92 6489	Dh2t	Krauss	1930	8492	Rückführlok der Liegnitz-Rawitzer Eisenbahn (1944), + 20.12.1967
-	-	-	Cn2t	Henschel	1913	12526	Mietlok von der Firma Hostmann (1.4.1943 – 15.12.1943)
<i>Triebwagen</i>							
SK 1	-	-	1-Abm	Chevrolet	1930	?	umgebauter Pkw für den Bahnmeister, + vor 1945

Mit der politischen und wirtschaftlichen Wende in der DDR hatten die Anschlüsse Ende 1990 ihre Bedeutung verloren. Im Sommer 1991 stellte die Deutsche Reichsbahn die planmäßige Bedienung der Strecke Schneidlingen – Hakelforst ein. Am 10. Januar 1994 wurde die Strecke schließlich stillgelegt. Am gleichen Tag endete der Betrieb zwischen Nienhagen und Gröningen. Ein Kiesgrubenwerk erwarb die Anlagen zwischen Nienhagen und Kloster Gröningen und wandelte es in einen Gleisanschluss um. Allerdings wurde dieser 1995 nur wenige Wochen genutzt. Seitdem wächst das Gras über die letzten Schwellen der einstigen ASN.

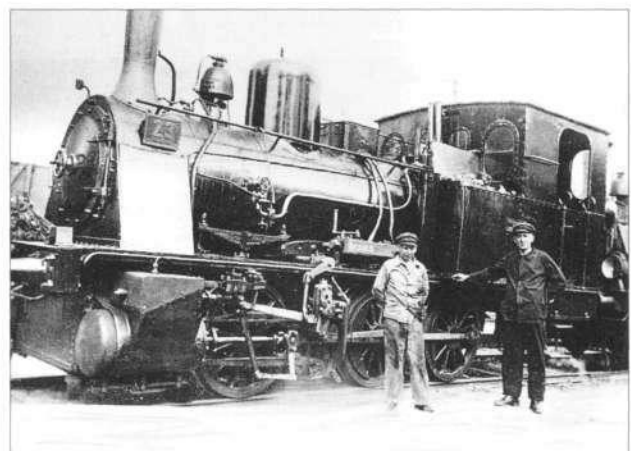
Zwei- und Dreikuppler

Zur Betriebsaufnahme beschaffte die ASN lediglich zwei fabrikneue Dreikuppler von der Lokfabrik Jung, die der preußischen Gattung T 3 entsprachen und als SCHNEIDLINGEN und CROPPENSTEDT bezeichnet wurden. Außerdem übernahm die ASN zwei zweiachsige Naßdampfmaschinen von der Gewerkschaft Graf Douglas, die man mit den Namen GEORG und JAKOB kennzeichnete. Schon wenige Monate später genügten die vier Lokomotiven nicht mehr den betrieblichen Anforderungen. Durch den Ankauf einer Werklok der Zuckerfabrik Gröningen entspannte sich die Situation. Die 1898 von Hagans gelieferte Maschine bezeichnete die ASN als GRÖNINGEN.

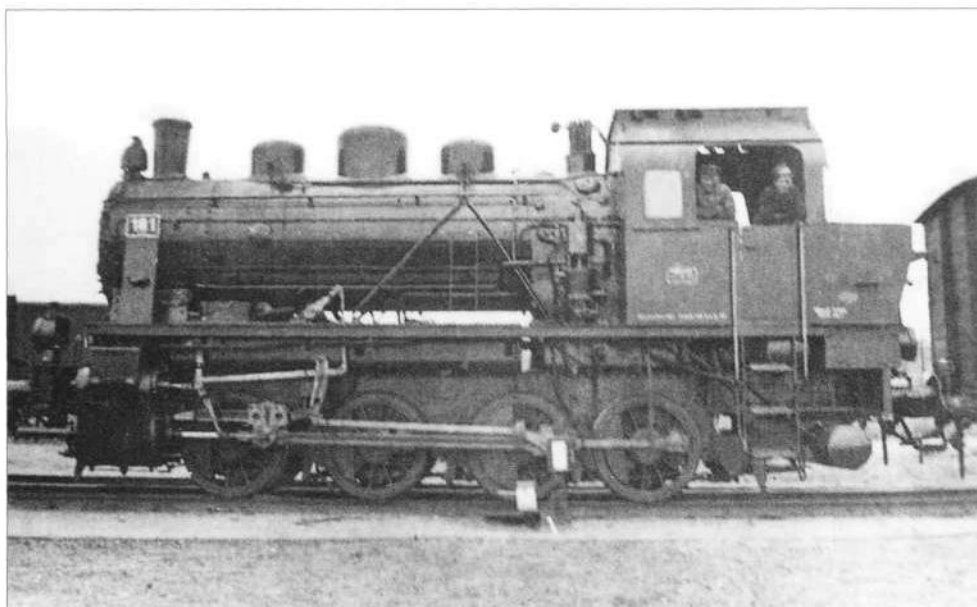
Die schlechte Aufbereitung des Kesselspeisewassers in Aschersleben führte zu einem abnormalen Verschleiß der Kessel. Schon im Herbst 1897 konnte die Bahn nur mit Mühe und Not das Güteraufkommen bewältigen, denn die beiden Zweikuppler waren mit nur zwölf Tonnen Dienstmasse für die Güterzüge zu leicht. Als 1899 der Verkehr fast zusammenzubrechen drohte, kaufte die ASN von den Preußischen Staatseisenbahnen gebraucht

eine T 1 des Typs Lentz. Die 1881 von Hohenzollern gebaute Maschine war ursprünglich bei der KED Bromberg auf der Strecke Schneidemühl – Deutsch Krone im Einsatz. Bei dieser Lokomotiven lagen die Zylinder zwischen den beiden Kuppelachsen. Die 18,7 Tonnen schwere Maschine konnte auch vor Güterzügen eingesetzt werden.

Nachdem die ADKG 1903 die Betriebsführung der ASN übernommen hatte, wurde der Lokpark weiter aufgestockt. Für die schweren Kohlenzüge zwischen Königsau und Aschersleben kaufte die ADKG 1906 bei Borsig eine Dn2t-Lokomotive, die als ASN 4 bezeichnet wurde. Bis 1913 stellte



ASN-Lokomotive 23 wurde 1920 von Henschel geliefert und 1950 von der Deutschen Reichsbahn an die Maxhütte Unterwellenborn verkauft. Ihr letzter Einsatzort war das Stahl- und Walzwerk in Hennigsdorf bei Berlin



Unter der Betriebsführung der ADEG kam 1940 eine ELNA-Lokomotive zur ASN. Die von Henschel gelieferte, vierfach gekuppelte Heißdampflokomotive des Typs ELNA 6 erhielt die Betriebsnummer 181 und den Bahnzusatz A.S.N. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn fuhr die Maschine bis zu ihrer Ausmusterung 1967 mit der Nummer 92 6453

die ADKG noch drei weitere Dreikuppler in Dienst, die erst einmal für den Personen- und Güterverkehr genügten. Dadurch konnte sich die Kleinbahn auch von ihren Zweikupplern trennen. Sie wurden zwischen 1907 und 1909 an die Dessau-Radegast-Cöthener Bahn verkauft.

Im Jahre 1920 wurde der Vierkupppler an die Riesengebirgsbahn verkauft. Als Ersatz beschaffte die ADEG von Henschel und Orenstein & Koppel mehrere Dreikuppler. Bis 1924 stieg der Fahrzeugpark auf elf Maschinen an. Ende der zwanziger Jahre trennte man sich von einigen der älteren

Dampflok. So schieden bis 1928 die SCHNEIDLINGEN, CROPPENSTEDT und GRÖNINGEN aus dem Bestand aus. Als Ersatz kaufte die ASN eine 1887 gebaute T 3 von der Neuhaldenslebener Eisenbahn und einen Vierkupppler von der Riesengebirgsbahn.

Der T 3 aus Neuhaldensleben war aber kein langer Einsatz beschieden. Die betagte Maschine diente nur als Betriebsreserve und wurde bereits 1931 an die Dessau-Radegast-Cöthener Bahn veräußert. Diese Lücke schloß man durch den Erwerb eines weiteren Dreikupplers von der Teltower Eisenbahn. Moderne Heißdampf- oder gar ELNA-Lokomotiven waren auf der ASN eine große Rarität. Erst als mit Beginn des Zweiten Weltkriegs die Beförderungsleistungen sprunghaft zunahmen, verfügte die ADEG eine Maschine des ELNA-Typs 6 nach Aschersleben. Der als ASN 181 bezeichnete Vierkupppler zog mit der 1937 gekauften Dn2-Tenderlokomotive ASN 73 den Großteil der Kohlenzüge. Als Rückführlok kam 1944 eine weitere ELNA 6 nach Aschersleben. Die Maschine der Liegnitz-Rawitzscher Eisenbahn wurde später als ASN 183 bezeichnet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1949 zwölf Maschinen von der Kleinbahn, davon waren lediglich die beiden ELNA-Loks Heißdampfmaschinen.

Für die Inspektionsfahrten des Bahnmeisters rüstete die ASN-Werkstatt 1930 einen Chevrolet in ein Schienen-

Reisezugwagen der ASN

Betr.-Nr.	Betr.-Nr. ab 1933 ab 1950	DR.-Nr. ab 1958	DR.-Nr. ab 1958	Gat- tung	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
<i>Personenwagen</i>							
ASN 1	ASN 21	98 563	310-363	BC	Herbrandt	1896	
ASN 2	-	-	-	BC	Herbrandt	1896	
ASN 3	ASN 22	98 564	310-400	BC	Herbrandt	1896	
ASN 4	ASN 23	98 565	310-364	BC	Herbrandt	1896	
ASN 11	ASN 24	98 566	310-365	C	Herbrandt	1896	
ASN 12	ASN 25	98 567	319-318	C	Herbrandt	1896	
ASN 13	-	-	-	C			+ 1936
ASN 14	-	-	-	C		1900	verkauft 1903
ASN 15	-	-	-	Ci		1921	+ 7.1933
ASN 16	ASN 26	98 568	310-366	Ci	Herbrandt	1896	
ASN 17	ASN 27	-	-	Ci		1921	+12.1935
-	ASN 28	98 638	310-511	Ci	Breslau	1904	1939 von Niederlausitzer Eisenbahn (Nr. 26), 1945 an Oschersleben-Schöninger Eisenbahn
-	ASN 29	98 616	310-507	Ci			1939 von Niederlausitzer Eisenbahn (NLE 29)
-	ASN 30	98 569	310-339	Ci			von Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn gemietet
-	ASN 61	98 639	310-569	GCi	Beuchelt	1904	von Görlitzer Kreisbahn übernommen
-	ASN 66	-	-	GCi			von Eulengebirgsbahn gemietet (Fakultativwagen)
-	ASN 68	-	-	GCi			wie vor
KR 3							Rückführwagen von der Kleinbahn Kohlfurt – Rothwasser (KR), 1945 an Oschersleben-Schöninger Eisenbahn
FRK 62							Rückführwagen von der Frankenstein Kreisbahn (FRK), 1945 an Oschersleben-Schöninger Eisenbahn
<i>Gepäckwagen der ASN</i>							
ASN 25	ASN 51	103 507	-	Pw	Herbrandt	1896	+ vor 1958
ASN 26	-	-	-	Pw	Herbrandt	1896	verkauft 1903
ASN 27	ASN 52	103 508	-	Pw	Herbrandt	1896	+ vor 1958
ASN 28	ASN 53	103 509	-	Pw	Herbrandt	1896	+ vor 1958

Das Bild zeigt den Gepäckwagen 51 der Erstausrüstung, die 1896 aus den Hallen der Waggonfabrik Herbrandt nach Aschersleben gerollt ist. Eine gut funktionierende Dampfheizung war angesichts der bisweilen sehr kalten Witterungsbedingungen im Harzvorland nötig



auto um. Das als SK 1 bezeichnete Fahrzeug war in Aschersleben stationiert und wurde im Zweiten Weltkrieg ausgemustert.

Tenderloks und Triebwagen

Nach Übernahme der Kleinbahn durch die Deutsche Reichsbahn bestimmten weiterhin Tenderlokomotiven das Geschehen auf der ehemaligen ASN. Während das Bahnbetriebswerk Aschersleben für die Bespannung der Züge auf dem Abschnitt Aschersleben – Schneidlingen zuständig war, organisierte das Bahnbetriebswerk Oschersleben den Zugdienst zwischen Nienhagen und Schneidlingen. Zunächst setzten beide Dienststellen unterschiedliche Lokomotiven der Baureihe 89 ein. Als deren Leistung nicht mehr ausreichte, schickte das Bahnbetriebswerk Aschersleben neben der Baureihe 92⁵⁻¹⁰ (ex pr. T 13) auch Maschinen der Baureihen 92⁶¹⁻⁶⁴ und 93⁵⁻¹² (ex pr. T 14') auf die Strecke. Allerdings waren letztere für den Oberbau zu schwer. Ein Großteil der Personenzüge zwischen Aschersleben und Schneidlingen wurde ab 1956 mit Triebwagen der Baureihen 135 und 137 gefahren. Das Bahnbetriebswerk Oschersleben hingegen bediente die Strecke nach Versuchen mit den Baureihen 83¹⁰ und 24 ab Ende der fünfziger Jahre im Personen- und Güterverkehr ausschließlich die Maschinen der Baureihe 64. Die Bubiköpfe waren auch vor den letzten Zügen zwischen Nienhagen und Kroppenstedt anzutreffen.

Der Wagenpark

Der überwiegende Teil des Wagenparks setzte sich aus offenen Güterwagen zusammen. Für den Reiseverkehr hatte die ASN 1896 nur sechs Personen- und vier Gepäckwagen von der Kölner Firma Herbrandt beschafft. Nach dem Kauf von zwei Personenwagen besaß die Kleinbahn je vier Personenwagen II./III.- und II./I.-Klasse. Zur Linderung ihrer Schulden verkaufte die ASN 1903 einen Personenwagen II. Klasse und einen Gepäckwagen.

Während bis zur Übernahme der Kleinbahn durch die DR keine weiteren Gepäckwagen beschafft wurden, ergänzte die ASN ihren Personenwagenpark in den dreißiger Jahren durch den Ankauf von gebrauchten Fahrzeugen. Mit dem Anstieg des Personenverkehrs ab September 1939 mußte die

Kleinbahn von anderen Gesellschaften Fahrzeuge anmieten. Die Deutsche Reichsbahn reichte schließlich 1950 drei Gepäck- und zehn Personenwagen in ihren Fahrzeugpark ein. Die Reisezugwagen besaßen bei ihrer Anlieferung eine Seilzugbremse der Bauart Heberlein.

Der Güterwagenbestand war wesentlich größeren Veränderungen unterworfen. Eine exakte Rekonstruktion der einzelnen Wagen ist jedoch nicht mehr möglich. Im Geschäftsjahr 1933 verfügte die ASN über 14 gedeckte und 83 offene Güterwagen sowie einen Kesselwagen. Hinzu kamen drei Bahndienstwagen für die Gleisbauarbeiten.

Am Haupt-Graben entlang

Die ASN-Züge begannen im Bahnhof Aschersleben Hecklinger Straße. Auf dieser kleinen Station im Kilometer 0,9 gab es nur ein Gleis, einen Bahnsteig, ein kleines Stationsgebäude und einen Abort. Der Haltepunkt lag zwischen der Weststraße und dem Schlachthof. Vorbei an den Anlagen des Schlachthofs und der Samenhandlung Just schnaufte der Zug zum Bahnhof Aschersleben West (Kilometer 0,0), den die Deutsche Reichsbahn ab 1950 als „Aschersleben Nord“ bezeichnete. Als betrieblicher Mittelpunkt der ASN besaß der Bahnhof 18 Gleise. Zwei zweigleisige Loksuppen, eine Werkstatt mit Tischlerei, ein großes Dienstgebäude, in dem die Bahnverwaltung residierte, ein Gütersuppen, ein Beamtenwohnhaus, ein Kohlenbansen sowie eine Ladestraße mit Rampe gehörten zur Ausstattung der Station. Den zweigleisigen Loksuppen an der Einfahrt aus Richtung Hecklinger Straße sowie die Werkstatt, in der die ASN-Wagen aufgearbeitet wurden, nutzte ab 1952 das Bahnbetriebswagenwerk Aschersleben. Im kleineren Loksuppen wurden die Maschinen restauriert. Ein Wasserkran mit einer Leistung von 1,5 m³/min übernahm die Wasserversorgung der Maschinen. Die Deutsche Reichsbahn sicherte die Einfahrt des Bahnhofs aus Richtung Schneidlingen durch ein einflügeliges Formhauptsignal.

Fast schnurgerade verlief die Kleinbahnstrecke nun nach Nordwesten und parallel zum Haupt-Graben, der für die Entwässerung des ehemaligen Ascherslebener Sees angelegt worden war.

Nach 4,45 Kilometern folgte der Haltepunkt Wilsleben (109,9 Meter über NN). Hier existierten lediglich ein kurzer Bahnsteig und eine Wartehalle. Der Haltepunkt lag weit außerhalb der Ortschaft direkt an der Landstraße nach Frose.

Und weiter schnauften die Züge parallel zum Haupt-Graben. Nachdem die ASN die Landstraße Frose – Königsau überquert hatte, schwenkte die Trasse nach Norden. Im Kilometer 8,42 war der Bahnhof Königsau (109,9 Meter über NN) erreicht. Neben einem durchgehenden Hauptgleis war auf dieser Station ein Ladegleis vorhanden. Der dreigleisige Übergabebahnhof zur Grube „Georg“ sorgte zumindest zeitweilig für einen regen Güterverkehr. Die Einfahrten in den Bahnhof waren durch drei Formhauptsignale gesichert. Die Ausfahrten zur Grube und in Richtung Aschersleben deckten zwei einflügelige Formhauptsignale. Die Signale und Weichen wurden seit Anfang der fünfziger Jahre vom Stellwerk „Ksf“ aus bedient. Ein Empfangsgebäude, ein Bahnsteig und eine Ladestraße komplettierten die Anlage.

Hinter Königsau mußte die ASN die ersten Ausläufer des Hakels überwinden. Parallel zur Alten Heerstraße rollten die Züge bergauf, um in Schadeleben (Kilometer 9,97) erneut zu halten. Die Deutsche Reichsbahn wandelte die weitab vom Dorf gelegene Haltestelle in eine Ladestelle um und hielt hier nur noch eine 90 Meter lange Ladestraße vor. Für den Personenverkehr entstand im Kilometer 10,45 der Haltepunkt Schadeleben Ort, der im Kursbuch aber nur als „Schadeleben“ bezeichnet wurde. Hier genügte neben einem kleinen Bahnsteig eine Wartehalle den Anforderungen.

Ab Schadeleben rollten die Züge in nördlicher Richtung parallel zur Landstraße Schadeleben – Schneidlingen immer bergauf nach Cochstedt. In diesem Bereich war die stärkste Steigung (1:40) zu überwinden. Die Haltestelle Hakelforst (172,95 m über NN) befand sich im Kilometer 12,76. Vorhanden waren ein Haupt- und Umfahrgleis sowie ein Stumpfgleis, eine Wartehalle mit Bahnsteig und eine 175 Meter lange Ladestraße. Auf dieser Station begann das Anschlußgleis zum Flugplatz der Sowjetarmee. Hakelforst besaß für den Betriebsablauf der ASN eine besondere Rolle. Waren die Güterzüge für den Abschnitt Schadeleben – Schneidlingen zu schwer, wurden sie hier geteilt. Die einzelnen Zugteile brachte man nach Hakelforst,

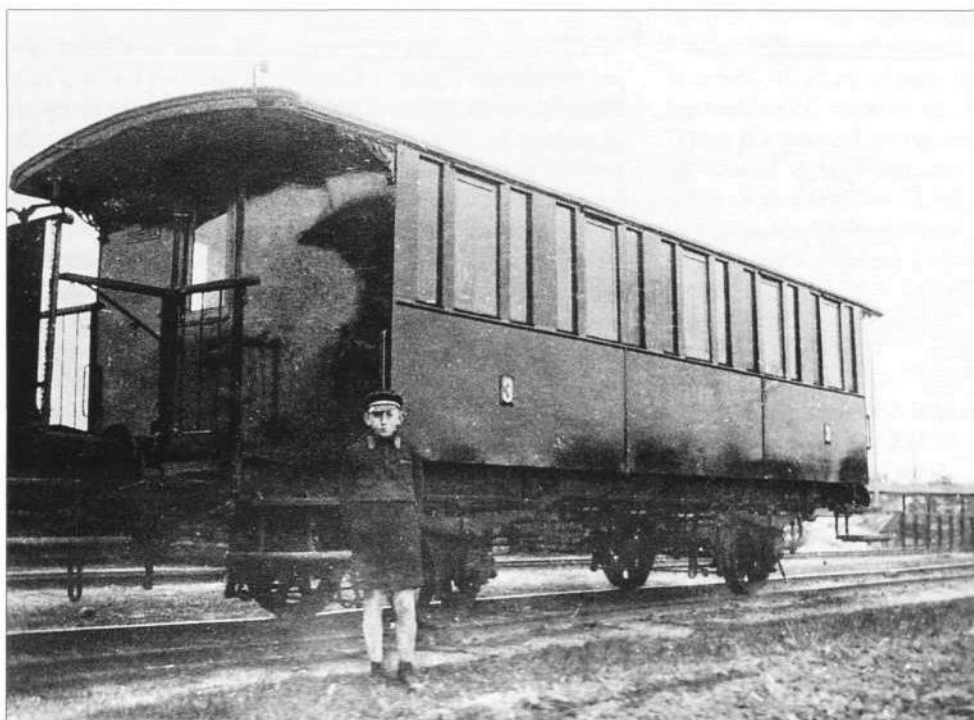
kuppelte sie dort wieder zusammen, um den gesamten Zug dann hinunter nach Cochstedt zu fahren. In der Gegenrichtung wurden die Züge in Cochstedt geteilt.

Zwar stieg die Strecke hinter Hakelforst noch einmal kurz an, aber nur wenige hundert Meter weiter, am Kilometer 13,6, hatte die ASN mit 186,7 Meter über NN ihren höchsten Punkt erreicht. Nun folgte ein Gefälle von 1:40. Die Trasse führte in einem weiten Rechtsbogen zum Bahnhof Cochstedt (117 Meter über NN) mit einem Empfangsgebäude, einer Ladestraße sowie einem durchgehenden Haupt- und Ladegleis (165 Meter nutzbare Länge). Vorhanden war zudem ein Wasserkran am Bahnsteig. Ein Kuriosum stellte das ehemalige Anschlußgleis der Zuckerfabrik dar. Nach Stilllegung der Zuckerfabrik wurde ein Gleis des Anschlusses als öffentliches Ladegleis genutzt. Die anderen Gleise nutzte das Rohrwerk.

Die Strecke verlief nun parallel zum Goldbach, vorbei am stillgelegten Haltepunkt Cochstedt Süd. In einem großen Linksbogen fädelt das ASN-Gleis in den Staatsbahnhof Schneidlingen ein. Rund 800 Meter zuvor vereinigte sich die Ascherslebener Strecke mit der aus Nienhagen. Am Kilometer 22,2 erreichte die Kleinbahn den Kopfbahnhof Schneidlingen (75 Meter über NN). Er bestand aus fünf Gleisen und zwei 193 Meter langen Übergabegleisen zur Staatsbahn, die zwischen den Streckengleisen nach Aschersleben und Blumenberg lagen. Vor dem kleinen Empfangsgebäude mit Güterschuppen befand sich ein 63 Meter langes Bahnsteiggleis. Hinzu kam ein zweites Bahnsteiggleis mit einer Länge von 177 Metern. Die Station der ASN befand sich gegenüber dem Staatsbahnhof. Für den enormen Güterverkehr zur Grube Archibald baute die Kleinbahn 1901 einen eingleisigen Loksuppen, der bis 1955 genutzt wurde.

Nach Nienhagen

Die Züge nach Nienhagen verließen den Bahnhof Schneidlingen zunächst auf der Trasse nach Schneidlingen. Den Abschnitt Schneidlingen – Abzweig Schneidlingen kilometrierten die ASN und die Staatsbahn in beiden Fahrtrichtungen. Erst im Kilometer 23,0 fädelt die Nienhagener Strecke aus. Ein Bahnwärter bediente die Abzweigweiche, die durch drei Trapeztafeln gesichert war.



1940, im Jahr der Aufnahme, trug dieser Zweiachser die Nummer ASN 25. Er gehörte zur ersten Wagenserie, die Herbrandt 1896 an die ASN ausgeliefert hatte und war zunächst mit der Nummer 12 gekennzeichnet. Noch 1958 zählte das Fahrzeug zum Betriebspark der Deutschen Reichsbahn. Ob der junge Mann vor dem Wagen nur zu Erinnerung fotografiert wurde oder als angehender Eisenbahner, ist ebenso unbekannt wie sein Name.

Blick auf den Bahnhof Nienhagen aus Richtung Gröningen.
Das Gleis links gehörte der ASN und wurde nur für Übergaben zur Staatsbahn genutzt.
Erst ab 1950 fuhren die Züge aus Richtung Gröningen in den DR-Bahnhof ein



Etwa einen Kilometer hinter dem Abzweig mündete die Industriebahn aus Richtung Egeln in die Kleinbahn ein. Der offizielle Anfangspunkt der Anschlußbahn war aber die Haltestelle Hakeborn (88,05 Meter über NN) im Kilometer 28,5. Hier gab es lediglich ein Hauptgleis und ein 200 Meter langes Ladegleis mit Ladestraße. Ein Bahnsteig mit Wartehalle vervollständigte die Anlage.

Von Hakeborn fuhren die Züge bergauf bis nach Kroppenstedt. Mit 1:52 war dieser Abschnitt der zweitsteilste im Verlauf der ehemaligen Kleinbahn. Die Trasse führte um die Kleinstadt Kroppenstedt in einer weiten Linkskurve herum, bevor im Kilometer 34,0 die gleichnamige Station (92,5 m über NN) erreicht war. Der mit Trapeztafeln gesicherte Bahnhof bestand aus einem Haupt- und Umfahrgleis und drei Ladegleisen, einer 90 Meter langen Ladestraße, einer Rampe und einem zweigeschossigen Empfangsgebäude. Der in Kroppenstedt vorhandene eingleisige Lokschuppen wurde bis zur Betriebseinstellung im Jahre 1966 genutzt.

Nachdem die Kleinbahn die heutige Bundesstraße 81 überquert hatte, verlief die Trasse parallel zur Straße in Richtung Gröningen. Die Haltestelle

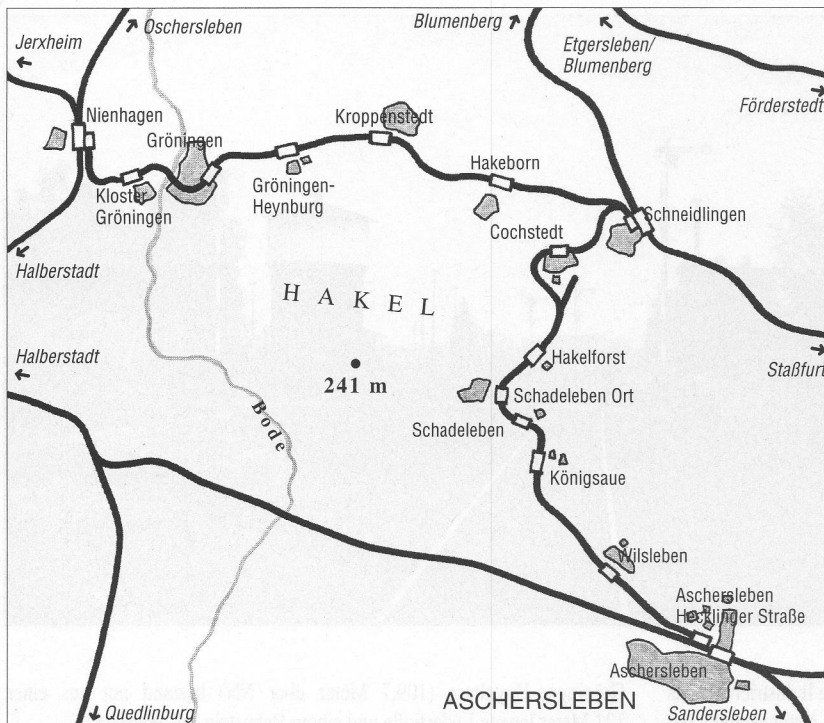
Gröningen-Heynburg (109,7 Meter über NN) bestand nur aus einer 121 Meter langen Ladestraße und einem Bahnsteig mit Wartehalle.

Einige hundert Meter hinter der Station schwenkte die Trasse nach Süden ab. In einem großen Bogen fuhren die Züge um die Stadt Gröningen herum und erreichten im Kilometer 39,9 den Bahnhof Gröningen (91,9 Meter über NN). Die Anlage glich fast dem Bahnhof Kroppenstedt. Allerdings besaß Gröningen in den fünfziger Jahren nur noch zwei Ladegleise sowie ein Haupt- und Umfahrgleis. Ein Stationsgebäude sowie eine Ladestraße mit Rampe ergänzten die Anlage. Die Deutsche Reichsbahn verkaufte den eingleisigen Lokschuppen an die Zuckerfabrik Oschersleben, Werkteil Gröningen, die hier ihre nicht benötigten Werklokomotiven unterstellte.

Unmittelbar hinter dem Bahnhof Gröningen befand sich im Kilometer 41,3 die 28,6 Meter lange Bogenbrücke über die Bode. Im Kilometer 51,54 der Anschluß des Volkseigenen Erfassungs- und Aufkaufbetriebs für landwirtschaftliche Erzeugnisse (VEAB) Gröningen. Die 16 Gleise wurden von der Getreidewirtschaft Gröningen und dem Werkteil Gröningen der Zuckerfabrik Oschersleben genutzt.



Die Stadt Gröningen nutzt das 28,6 Meter lange Bauwerk der ASN zur Überquerung der Bode heute als Fußgängerbrücke.
Bis 1990 war sie Teil eines Weges der örtlichen Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft (LPG)



Durch die Niederungen der Bode rumpelten die Züge weiter nach Kloster Gröningen. Der Bahnübergang an der heutigen Bundesstraße 81 war bereits in den dreißiger Jahren mit einer zugbedienten Blinklichtanlage gesichert. In einem weiten Linksbogen fuhren die Züge am kleinen Ort Kloster Gröningen entlang. In unmittelbarer Nähe des Bahnübergangs mit der Landstraße Gröningen – Nienhagen lag im Kilometer 42,7 die Haltestelle Kloster Gröningen. Sie bestand aus einem Haupt- und einem Ladegleis sowie einem kleinen Bahnsteig nebst Stationsgebäude.

An Wiesen und Feldern entlang führte die Strecke bis zur Endstation Nienhagen. Bis 1950 betrieb die ASN den Bahnhof Nienhagen Süd. Er bestand aus einem Haupt- und Umfahrgleis sowie einem Bahnsteig, einem kleinen Güterschuppen mit einem Anbau für die Fahrkartenausgabe und dem Dienstzimmer. Die Deutsche Reichsbahn fädelt die Züge in Staatsbahnhof Nienhagen ein und sicherte die Einfahrt durch ein Formhauptsignal. WERNER KÜHN

Betriebsstellen

km	Betriebsstellen	Bemerkungen
0,0 (0,0)	Aschersleben Nord - Verbindungsgleis zum Rbf - Anschluß VEAB Aschersleben - Anschluß VEB Kaliwerk - Anschluß VEB Werkzeugmaschinenbau (ex Junkers)	bis 1950 Aschersleben West
4,45 (4,5)	Hp Wilsleben	
8,42 (8,4)	Hst Königsau - Anchl Grube Jakob - Kohlenbahn der Grube Jakob	
9,97 (10,0)	Lst Schadeleben	bis 1952 Hst
10,45	Hp Schadeleben Ost	1952 eröffnet (Zusatz „Ost“ nicht im Kursbuch)
12,76 (12,8)	Hst Hakeforst - Anschluß Flugplatz	Sowjetarmee
17,0 (17,0)	Cochstedt (Kr Aschersleben) - Anchl Zuckerfabrik	später Rohrwerk
(17,5)	Hp Cochstedt	1935 stillgelegt
22,2	Bf Schneidlingen - Anchl Grube Archibald - Anchl Kiesgrube - Anchl Firma Schoch	
23,0	Abzw Schneidlingen	
28,5 (28,5)	Hst Hakeborn - Industriebahn Westeregeln	
34,0 (34,0)	Kroppenstedt - Anschluß Zuckerfabrik	
37,2 (37,4)	Hst Gröningen-Heynburg	
39,9 (39,9)	Bf Gröningen	
41,54	- Anschluß VEAB Gröningen	
42,7 (42,1)	Hst Kloster Gröningen	
45,4 (45,4)	Bf Nienhagen	
0,0	Aschersleben Nord	bis 1950 Aschersleben West
0,9 (0,9)	Aschersleben Hecklinger Str. - Anchl Schlachthof - Anchl Samenhandlung Just	

Anmerkung

Die Kilometrierung entspricht dem Streckenplan der Deutschen Reichsbahn vom 30. März 1962. Die Werte in Klammern sind dem Streckenplan von 1939 entnommen



Das Stationsgebäude von Nienhagen wurde ab 1950 von der Bm genutzt



Die Abbaukolonne hat das Gleis zwischen Kloster Gröningen und dem Anschluß Kiesgrube vergessen ...