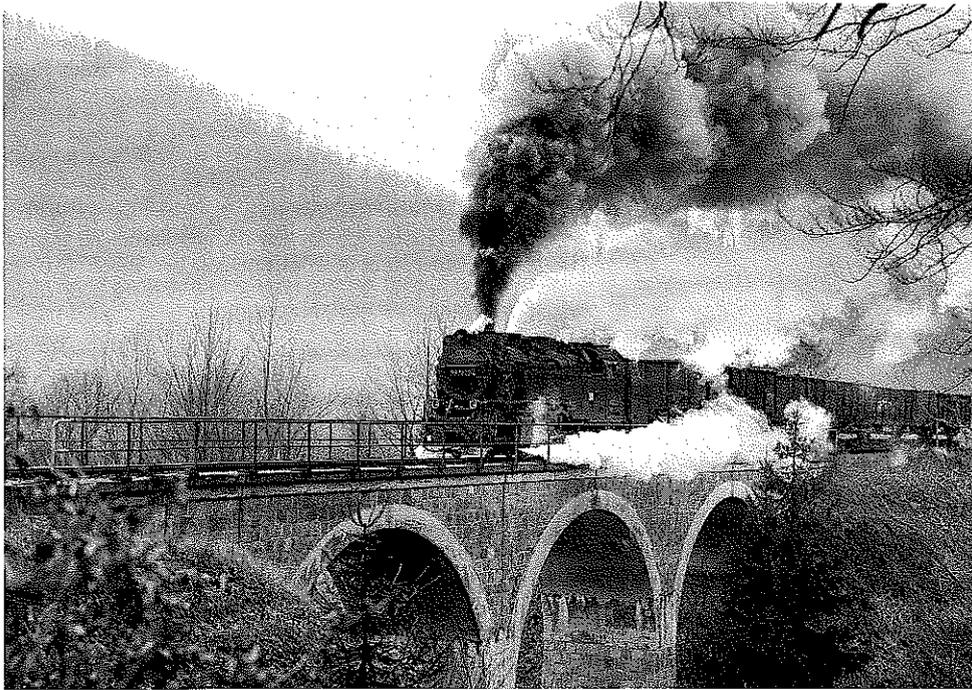


Wolfram Bäumer

Schmalspurbahnen im Harz

Die Öffnung der deutsch-deutschen Grenze zu Weihnachten 1989 für Nord-, West- und Süddeutsche ließ die Harzer Schmalspurbahnen in die unmittelbare Nähe aller Eisenbahnfreunde aus den 11 alten Bundesländern rücken. Mittlerweile dürfte der erste Besucheransturm bewältigt sein, der aus der jahrelang aufgestauten Neugier resultierte. Somit ist auch der erste Freudentaumel beiderseits der überkommenen Grenze jener Nüchternheit gewichen, die das Tagesgeschäft mit sich bringt. So erscheint der gegenwärtige Zeitpunkt günstig, einerseits nüchtern und andererseits noch relativ frisch von den Erlebnissen aus der Zeit vor der Grenzöffnung eines Einzelnen zu berichten: Von meinen Erlebnissen bei den Harzer Schmalspurbahnen.



Schon seit langem hatte ein Besuch der Harzer Schmalspurbahnen ganz oben auf der Wunschliste gestanden, doch leider hatte ich weder Verwandte noch Bekannte, die mich hätten einladen können. Erst zum Jahreswechsel 1986/87 bot sich eine Gelegenheit, als „Onkel“ Kurt zu einem Besuch einlud. Schnell fanden sich in Bruchhausen-Vilsen 3 „Neffen“ zusammen, die ihren Onkel in Blankenburg endlich einmal kennenlernen wollten. Onkel Kurt erledigte alle vor 4 Jahren für den Sieg des Sozialismus als notwendig erachteten Formalitäten, und schon konnte es losgehen.

Die gute Laune und die hoffnungsvollen Erwartungen erhielten einen erheblichen Dämpfer kurz nach dem Halt des Zuges in Oebisfelde. Denn kaum waren die freundlichen Worte aus den Bahnsteiglautsprechern verklungen: „Wir heißen die Reisenden in der Deutschen Demokratischen Republik herzlich willkommen,“ wurde der Zug von zahllosen Uniformierten geentert. Die Hektik und das Poltern der Grenzsoldaten, die den Zug nach Konterrevolutionären durchkämmten, um den Sozialismus vor Faschismus und Imperialismus zu schützen, wird kein „Wessi“ vergessen können.

Bald darauf erschien ein freundlicher Zöllner, der uns Dreien wohl durch eine gewisse väterliche Menschenkenntnis das schlechte Gewissen ansah. Er drohte uns mit freundlichen Worten, aber nicht ohne Nachdruck, Schwierigkeiten zu machen, wenn wir nicht die Wahrheit sagen würden. Was blieb uns übrig, und so mußte der Zöllner zur Kenntnis nehmen, daß uns nicht familiäre Bande in den Harz führten, sondern die Erwartung auf die dortigen Schmalspurbahnen. Natürlich notierte er sich diese wichtigen Informationen und alle damit verbundenen Namen und Adressen.

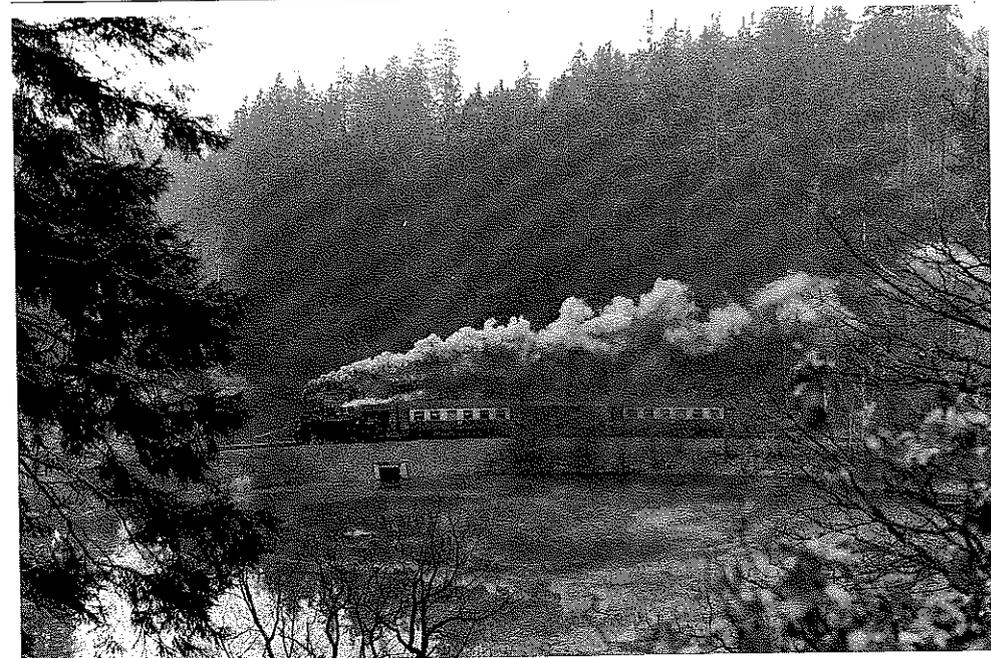
Aber dann entspannte er die Situation und filzte zur Belohnung unsere Taschen bis auf den Boden. Insbesondere meine Hasselblad-Kamera hatte es ihm sichtlich angetan. Er ließ nicht eher locker, bis ich vor seinen Augen die Kamera vollständig zerlegt hatte und er auch alle Magazine, das Kompendium und den Belichtungsmesser eingehend hatte begutachten können. Eine Mischung aus Stolz aber auch ungesundem Gefühl daher, daß ich als Student eine Kamera besitze, die ihm als gestandener Mann verwehrt war, verursachte ebenso viel flaes Gefühl im Magen, wie auch das Nichteinschätzenkönnen der Höhe der überstandenen und noch folgenden Gefahren, die uns falschen Neffen und unserem Onkel wohl noch blühen könnten.

Onkel Kurt holte uns in Halberstadt auf dem Bahnsteig ab, denn wegen Rekonstruktionsarbeiten war die Strecke nach Blankenburg gesperrt. Der Abend hellte die Stimmung wieder auf, wobei viel menschliche Wärme seitens der neuen Verwandten dabei half, aber auch der riesige Kachelofen, der reich gedeckte Tisch und nicht zuletzt der Schierker Feuerstein und eine nicht ganz unbeträchtliche Anzahl Flaschen Hasseröder Pilsener.

Am nächsten Morgen stand nach dem Frühstück der Gang zur Volkspolizei auf dem Pro-

Oben: Lok 77 7232 vor einem Güterzug nach Silberhütte auf dem Behrevidukt zwischen Ilfeld und Netzkater, 22. Februar 1989, Foto: Wolfram Bäumer

Links: Parallelausfahrt in Alexisbad - 99 5906 nach Straßberg und 99 6001 nach Harzgerode, Foto: Karl-Heinz Steiner



gramm, bevor uns Onkel Kurt nach Wernigerode brachte. Dort mußte er alleine in das Bahnhofsgebäude gehen und Fahrkarten kaufen, denn seine Neffen waren nun nicht mehr zu halten. Als er auf den Bahnsteig trat, fand er uns nicht etwa sitzend wartend vor, sondern den Einen in den Aushangfahrplan vertieft, den Anderen vor einem Drehgestell knieend und den Dritten mit glänzenden Augen neben einer warmen 1E1-Maschine. Wir waren gefangen von den Eindrücken der Harzer Schmalspurbahnen.

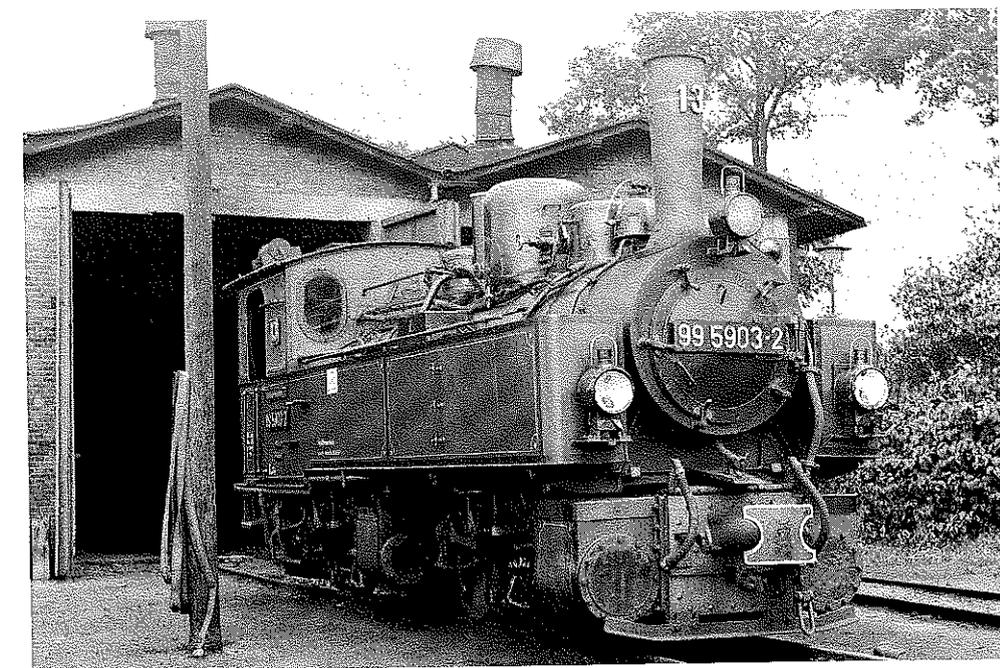
Bevor wir den Zug bestiegen, machte uns Onkel Kurt auf den in der Ferne liegenden Brocken Gipfel aufmerksam, der in der Wintersonne prachtvoll weiß glitzerte. Natürlich standen wir die ganze Fahrt bis Benneckenstein auf der letzten Plattform und genossen die Eindrücke der Fahrt, die uns schon bald hinter Wernigerode durch schneebedeckten Tannenwald führte. In Drei Annen Hohne fotografierten wir natürlich das Wassernehmen, bis uns die „zufällig“ vorbeischlendern „Schotter-Sheriffs“, dort „Transportpolizei“ genannt, an die Nähe zur Grenze erinnerten.

Wie von Eingeweihten in Bruchhausen-Vilsen empfohlen, packte ich meinen auffallend großen Fotoapparat demonstrativ vor der Weiterfahrt des Zuges in die Fototasche, zog den Reißverschluss zu und verstaute alles im Gepäcknetz. Damit schien die drohende Transportgefährdung für die Trapos nicht mehr gegeben zu sein, worauf sie ihre Aufmerksamkeit mehr den anderen Reisenden zuwendeten. Bis heute ist mir unerklärlich, wieso Fotoapparate den Zugbetrieb zwischen Drei Annen Hohne und Benneckenstein haben gefährden können, wenn anderswo von derartigen Geräten offenbar keinerlei Gefahr ausgeht. Oder hatten die Trapos etwa eine andere Aufgabe?

Die Eindrücke und Gefühle, die kurz vor Sorge der Zaun, die angeketteten, wild aussehenden Hunde und die übrigen Dinge, die im dortigen Sprachgebrauch milde „Grenzsicherungsanlagen“ genannt wurden, in mir hervorriefen, kann ich auch heute noch nicht beschreiben. Gerne hätte ich über diesen Schwachsinn gelacht, wenn er nur nicht so tödlich ernst gewesen wäre. Auf späteren Fahrten kannte ich den Anblick. Die Fähigkeit, sich auch an die schrecklichsten Dinge zu gewöhnen, fiel mir auf, als ich irgendwann einmal die hinterste Plattform mit einem jungen Paar aus Sachsen teilte, die sich auf Hochzeitsreise befanden und wir demzufolge eine sehr fröhliche Fahrt erlebten – bis kurz vor Sorge. Sofort schlug die gute Laune der beiden um, sie wurden ganz still und setzten sich offensichtlich schwer bedrückt ins Wageninnere.

In Benneckenstein hatte Onkel Kurt kein Verständnis für den Wunsch seiner Neffen, bis zur Rückfahrt auf dem Bahnhof zu bleiben. Er sorgte sich mit Nachdruck um unser leibliches Wohl und lud uns zu einem ordentlichen Mittagessen ein. Nach Rückkunft in Wernigerode nutzten wir den restlichen Nachmittag zu einem Stadtrundgang und zum Aufsuchen dortiger Werkzeug- und Buchläden, denn schließlich mußten wir unseren Zwangsumtausch noch loswerden.

Oben: 99 5906 auf dem Damm durch die Heiligenteiche, 18. 2. 1989, Foto: Wolfram Bäumer
Mitte: 99 5903 vor dem Lokschuppen in Wernigerode, 12. 9. 1977, Foto: Gerhard Moll
Unten: 99 7244 nimmt in Benneckenstein Wasser, 23. 3. 1987, Foto: Wolfram Bäumer



Für den nächsten Tag war eine Gewalttour auf den Strecken der ehemaligen Gernrode – Harzgeroder Eisenbahn (GHE) ausgeguckt. Onkel Kurt verzichtete aus allzu verständlichen Erwägungen auf eine Teilnahme daran und brachte uns am Morgen nach Gernrode. Dort sahen wir uns ausgiebig um, und dort lernte ich auch Helmut Lutter kennen, den Gernroder Bw-Einsatzstellenleiter. Leider hatte er an dem Tag keine Zeit für uns, aber bei meinen folgenden Besuchen durfte ich stets seine Gastfreundschaft in Anspruch nehmen, so daß mir viele schöne Abende mit ihm und seiner Frau sowie mit langen Fachgesprächen in Erinnerung geblieben sind.

In Gernrode wurde gerade Lok 99 5906 für den nächsten Einsatz aufgerüstet. Sie hatte an dem Tag den Pendeldienst nach Harzgerode. Natürlich waren wir hellauf begeistert, diese Maschine in der langen Steigung nach Sternhaus-Haferfeld zu erleben. Dort legte der Zug einen 10minütigen Aufenthalt ein, um Dampf zu kochen. Wir wagten nicht zu fragen, ob schlechter Allgemeinzustand der Maschine oder mangelhafte Kohle der Grund dafür war, daß die Lok schon bei 2 Personenwagen, einem Gepäckwagen und einem Güterwagen an ihrer Leistungsgrenze angelangt war. Uns störte die Verspätung auch kaum, denn wir konnten in der Zeit ein paar Fotos machen und mit dem Zugführer ins Gespräch kommen.

In Harzgerode wurde umgesetzt und der Güterwagen zur Entladung ausrangiert. In Alexisbad wurde Wasser genommen. Der Heizer nutzte die Zeit, um Maschinenpflege zu betreiben. Nach Rückkunft in Gernrode suchten wir die Mitropa-Gaststätte auf und aßen jeder eine Bockwurst.

Der Zug nach Hasselfelde stand mit Lok 99 6001 bereits am Bahnsteig, als wir zurückkamen. Wir freuten uns sehr über diese Maschine, die wir beim Aufenthalt in Alexisbad ausgiebig fotografieren konnten. Während die Dampflokbegeisterten auf der vordersten Plattform alle Handgriffe auf der Maschine nachvollzogen, genoß ich die ganze Fahrt bis Stiege auf der letzten Plattform.

Die Selketalbahn bietet auf der Strecke fast alle Trassierungselemente auf: Die Rampen über den Ramberg, die Trassenführung im tief eingeschnittenen Selketal zwischen Mägdesprung und Alexisbad, die Ortsdurchfahrt in Straßberg und dann das immer sanfter werdende Selketal, bis in Stiege die Hochfläche erreicht ist. Die Bahnhofsanlagen und die Bahnhofsgebäude strahlen viel Kleinbahnatmosphäre aus und zogen mein Interesse auf sich. Gerade diese Atmosphäre hebt die Selketalbahn von der agileren und großzügiger ausgebauten Harzquerbahn mit ihrem Nebenbahncharakter deutlich ab.

In Stiege stiegen wir um in einen Zug nach Nordhausen, den wir in Eisfelder Talmühle verließen, um endlich unseren Kohldampf zu stillen. Doch unser Entsetzen war groß, als wir feststellen mußten, daß die dortige Mitropa an diesem Tag Ruhe hatte und wir nun eine Stunde bei bedecktem Himmel und ungemütlicher Kälte



Oben: 99 5606 setzt in Harzgerode um, 24. 3. 1987

Mitte: Zugkreuzung in Alexisbad - Lok 99 6001 ist auf dem Weg nach Hasselfelde, 13. 2. 1989

Unten: Ortsdurchfahrt in Straßberg - 99 6001 neben der Selke, 22. 2. 1989

Fotos: Wolfram Bäumer

Bruno Rebbelmund, Wolfram Bäumer

Kauf einer Mallet-Lok durch den DEV

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. ist eine Vereinigung von mehr als 1000 Eisenbahnfreunden und wurde bereits 1964 gegründet. 1966 eröffnete er den Museumsbetrieb auf der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf. Der Verein setzte sich schon damals die folgenden Ziele, die seine Aktivitäten zu einem mittlerweile auf breiter Basis anerkannten Museum werden ließen:

- Bewahrung einer schmalspurigen Kleinbahn in vormaliger Funktion und Umgebung,
- Erhaltung und Einsatz historischer Kleinbahn-Fahrzeuge als technische Kulturdenkmale,
- Darstellung des Kleinbahnbetriebes in seinem Originalablauf,
- Vermitteln einer Kleinbahnfahrt vergangener Tage in allen Ausprägungen,
- Aufzeigen früherer Arbeitsbedingungen bei einer Kleinbahn.

Zur Verwirklichung dieser Ziele wurde 1966 nicht nur eine Museums-Eisenbahn ins Leben gerufen, sondern auch ein Sammelkonzept verabschiedet, das auch die Beschaffung einer Dampflokomotive der Bauart Mallet vorsieht. Als 1971 der DEV eine ganze Reihe Fahrzeuge von der DR erworben hatte, die allesamt zur Verschrottung anstanden und heute verloren wären, äußerte der DEV den Wunsch, auch eine Mallet-Lok aus dem Harz vor der Verschrottung zu bewahren, wenn sie eines Tages nicht mehr gebraucht würde. Bevorzugt wurde aus technisch-betrieblichen Erwägungen die Mallet-

Lok 99 5906, die aber zu unserer Freude im Harz täglich im Einsatz stand. In den folgenden Jahren hat der DEV regelmäßig den Wunsch an die DR bekräftigt. Es ließ sich jedoch leider nicht verhindern, daß 1976 Lok 99 5905 von der DR verschrottet wurde.

Um seinem Wunsch etwas mehr Rückhalt zu verleihen, richtete der DEV im April 1989 ein separates Spendenkonto für den Kauf einer Harzer Mallet-Lok ein. Aktueller Anlaß dafür war, daß die DR zu der Zeit die Mallet-Loks durch die leistungsfähigeren Neubaumaschinen ersetzen wollte. Leider konnte auch das Spendenkonto nicht verhindern, daß noch im Frühjahr 1990 die Mallet-Lok 99 5904 von der DR verschrottet wurde. Aber gegen Ende des Jahres 1990 bot die DR dem DEV die seit längerer Zeit betriebsunfähig unter freiem Himmel in Wernigerode abgestellte Mallet-Lok 99 5906 zum Kauf an. In der Befürchtung, auch diese Maschine könne den Weg des alten Eisens gehen, nahm der DEV das Angebot unverzüglich an und erwarb die Lok.

Ein Eigentumsübergang entsprechend § 929 des BGB hat mit Einigung und Übergabe (d. h. Preis-einigung und Vertragsabschluß) stattgefunden. Der DEV kann und muß davon ausgehen, daß die DR im Januar 1991 rechtmäßiger Eigentümer der Lok war. Der DEV handelte somit völlig legal.

Auch moralisch ist gegen den Kauf nichts einzuwenden, denn:

1.) ist die Maschine für den Fortbestand der Harzbahnen nicht notwendig, sonst wäre sie nicht betriebsunfähig abgestellt,

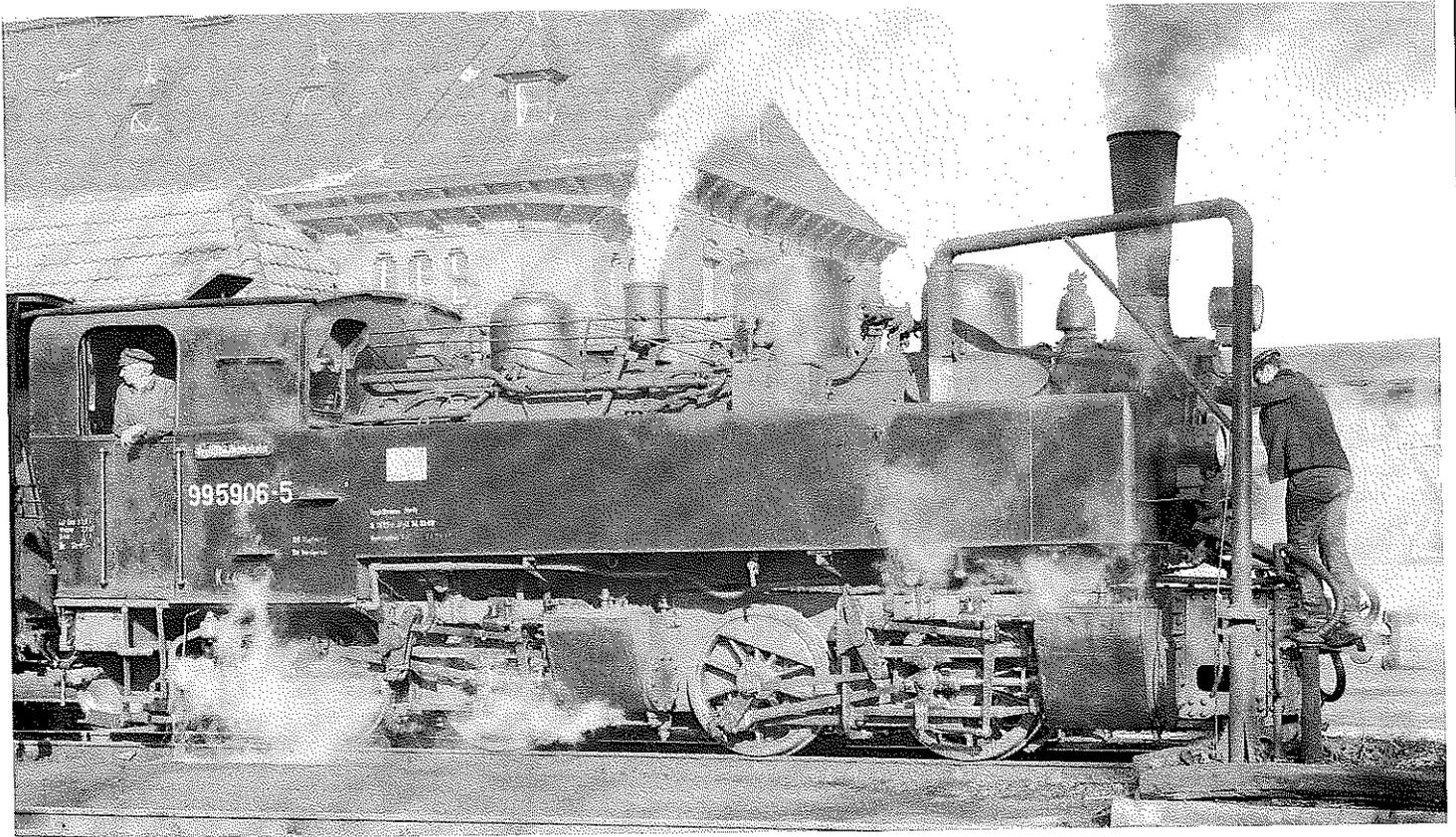
2.) ist sie als Heeresfeldbahnmaschine kein auf Sachsen-Anhalt bezogenes technisches Denkmal, wie es die 3 noch vorhandenen anderen Mallet-Maschinen sind,

3.) hat in der Vergangenheit kein Engagement durch ein ehrenamtlich tätiges Pflegekollektiv an dieser Maschine stattgefunden.

Natürlich möchte der DEV die Mallet-Lok 99 5906 schnellstmöglich nach Bruchhausen-Vilsen holen, denn dort könnte er sie gut geschützt vor Wind und Wetter in seinem großen Fahrzeugdepot aufbewahren. Fernziel des DEV ist, die Mallet-Lok in einer Museums-Ausstellungshalle interessierten Besuchern zu präsentieren.

Die Ziele des DEV decken sich nach unserer Auffassung vollständig mit den Zielen der Harzer Bevölkerung und der rührigen Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e. V. Die Ziele stehen dabei auch im Einklang mit den Anforderungen des Denkmalschutzes im Lande Sachsen-Anhalt. Kein DEV-Mitglied wünscht die Betriebseinstellung auf den Harzer Schmalspurbahnen oder die Modernisierung des Betriebes unter Ausklammerung der noch so zahlreich vorhandenen technik-historischen Denkmale.

Auch wir freuen uns schon jetzt auf eindrucksvolle Eisenbahnfahrten mit Dampf zum Brocken – denn schließlich sind wir eingefleischte Eisenbahnfreunde! Ganz besonders würden wir uns freuen, wenn dabei die drei noch in Wernigerode vorhandenen Mallet-Lokomotiven 99 5901, 5902 und 5903 zeigen könnten, was in ihnen steckt.



auf dem Bahnsteig zubringen mußten, bis der Gegenzug nach Hasselfelde führe. Zwar ließ die auffallend hübsche Bahnhofsvorsteherin den jüngsten Neffen eine Zeitlang Hunger, Durst und Kälte vergessen, doch bald schloß sie den Schalter und verschwand in der Tiefe des Bahnhofsgebäudes.

Leider liegt der Bahnhof Eisfelder Talmühle einsam im Wald, so daß wir auch keine Alternative hatten. Wir fügten uns in unser Schicksal und gaben uns dem kollektiven Frieren hin. Doch schon bald gab es eine kleine Unterbrechung, als nämlich eine Streife der Volkspolizei mit ihrem Wartburg angeknattert kam. Die beiden Vopos stiegen aus, grüßten uns und verlangten unsere Dokumente zu sehen. Dadurch wurden wir wieder an die nahe „Staatsgrenze“ erinnert. Man sollte meinen, sie wären rasch zufrieden gewesen, denn mit einem grünen Paß konnte man ja sowieso „rübermachen“, doch weit gefehlt: Wort für Wort in allen 3 Pässen wurden von beiden aufmerksam gelesen. Nachdem man noch unsere Namen auf einen vermutlich sehr wichtigen Zettel notiert hatte, verabschiedeten sich die beiden und knatterten davon. Immerhin waren wieder 10 Minuten verbracht, wobei die Kälte vorübergehend bedeutungslos geworden war.

Das Erscheinen eines Güterzuges war eine willkommene Abwechslung. Denn erstens bot das Zugbild einen interessanten Anblick, zweitens wurde Wasser genommen und drittens erschien wieder die Bahnhofsvorsteherin, die in hohen (one-spike)-Stöckelschuhen sicher auf den Pfaden im Tiefschnee zu den Weichen eilte.

Als dann der Zug nach Hasselfelde einlief, waren Kälte und Hunger schon wieder vergessen. Auf der ersten Plattform erlebten wir den Auspuffschlag der IEI-Maschine in der langen Steigung nach Stiege einen halben Meter neben der Rauchkammer.

In Hasselfelde holte uns Onkel Kurt wieder ab. Wir erlebten noch einen ausgiebigen Abend, damit war unser Besuch leider schon zu Ende. Tags drauf stiegen wir in Magdeburg in einen Zug nach Hannover und betrachteten die Inszenierung an der Grenze mit den vielen uniformierten Statisten schon aus etwas anderer Sicht. Auffallend war diesmal nur, daß die Grenzsoldaten wieder hektisch im Zug herumpolterten, offenbar hatten sie die eingeschleusten Faschisten und Imperialisten noch nicht gefaßt und versprachen sich nun in der Ergreifung bei der versuchten Ausreise einen Fahndungserfolg.

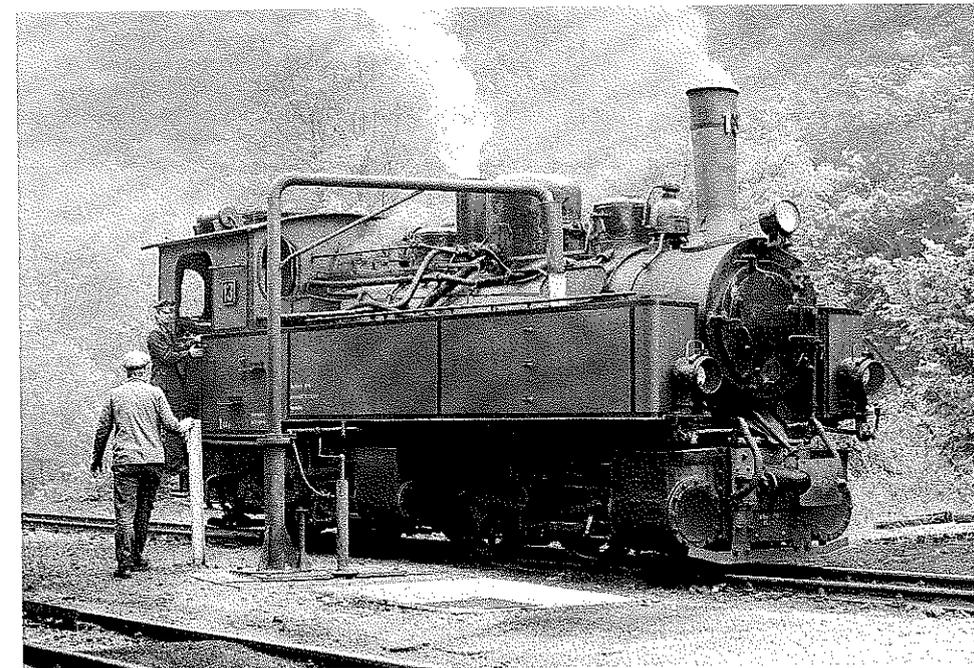
Gute 5 Monate später war ich wieder bei der Sektalbahn, denn nun galt es, das 100-jährige Bestehen dieser schmalspurigen Kleinbahn zu feiern. Es wurde ein tolles Programm geboten und zum ersten Mal wohnte ich bei Lutters, war also unmittelbar am Ort des Geschehens und in alle Details eingeweiht. Es waren wohl Tausende von Eisenbahnfreunden anwesend. Dennoch kam es nie zu dem Streß, den ich bei hiesigen Eisenbahnfreunde-Veranstaltungen kennenlernen mußte. Vielmehr reihte man sich friedlich nebeneinander, damit alle Mann gute Bilder ohne andere Fotografen machen konnten. Auch mit



Oben: „Grog-Wetter“ in Eisfelder Talmühle - 99 7237 kommt aus Nordhausen, 24. 3. 1987

Mitte: 99 5906 mit Zug nach Harzgerode an der Friedenstalbachbrücke vor Alexisbad, 20. 2. 1989

Unten: 99 5906 verläßt Alexisbad, 21. 2. 1989



meiner Hasselblad fiel ich kaum auf, denn es waren auch einige Kiews zu sehen, zahlreiche Pentacon Sixs und den Vogel schoß Herr Feuerreißer ab, der mit 2 Mittelformatkameras nebeneinander montiert und einem stabilen Stativ herumhantierte. Ein bisschen beneidete ich ihn, denn auch ich hätte gerne mit Stativ fotografiert, traute es mich aber nicht, um nicht aufzufallen.

Auch bei meinen späteren Besuchen galt meine Vorliebe der kleinbahnigeren Selketalbahn. Ich reiste von Stuttgart nach Harzgerode im Super-Sparpreis-Rythmus, d. h. für 10 Tage. So hatte ich genügend Zeit, die Strecke mehrfach abzuwandern, immer auf der Suche nach neuen Fotostandorten und bei Gelegenheit einen Zug auf freier Strecke zu fotografieren.

Wenn die Zeit es zuließ, unterbrach ich die Wanderungen in allen möglichen Bahnhofsgaststätten, wobei ich nach Möglichkeit in Mägdesprung zur Mittagszeit eintraf. Die dortige Gaststätte wurde nämlich nicht von der Mitropa betrieben, sondern privat von einem sehr agilen und aufmerksamen Gastwirt. Dort fühlte ich mich stets als Gast und nicht als Antragsteller auf ein Glas Bier. Dort, aber auch in den Mitropas in Gernrode, Hasselfelde, Eisfelder Talmühle, Nordhausen, Quedlinburg und Halberstadt kam ich immer wieder mit Menschen ins Gespräch und konnte eine Menge vom real existierenden Sozialismus auf diese Weise zusätzlich kennen lernen.

Die vielen tollen Eindrücke, die der Harz, seine Menschen und die dortigen Schmalspurbahnen allen Besuchern bieten, erlebte ich unter wenig erfreulichen Voraussetzungen. Das ist heute gottlob anders. So sollte dieser Bericht auch nicht wehmütig an die Vergangenheit erinnern, denn die Zukunft bietet dem Harz und den Schmalspurbahnen viel positives:

Der Harz ist nicht mehr gespalten und auch keine unwegsame Grenzregion mehr. Die Bahnen können nun nicht nur leicht von allen Eisenbahnfreunden besucht werden, sondern man darf endlich auch an allen Bahnhöfen ein- und aussteigen und überall fotografieren. Der ab diesem Jahr öffentliche Einsatz der Traditionsgarnitur mit Mallet-Lok 99 5903 weist in eine vielversprechende Richtung. Wenn sich auch wahrscheinlich nicht das gesamte Streckennetz halten läßt, scheint durch eine Konzentration aller Kräfte die Wiedereinbetriebnahme der Brockenstrecke sowie ihr (zumindest sonntäglicher) Betrieb mit Dampflokomotiven durchaus möglich zu sein. Hoffen wir, daß es den Harzern gelingt, diese Aufgabe zu meistern. Wir alle können dabei durch häufige Besuche und Kauf von Fahrkarten unseren Teil beitragen. Schließlich wollen wir auch in späteren Jahren nicht auf die großartigen Eindrücke verzichten, die uns die Harzer Bergwelt, die Menschen dort und die Harzer Schmalspurbahnen bis auf den heutigen Tag bieten.

Oben: NWE-Lok 11 und 13" vor Traditionszug bei Drahtzug, 8. 8. 1987

Mitte: 99 5904 hat in Sternhaus-Ramberg Zugkreuzung mit dem Traditionszug. Diese Mallet-Lok wurde vor einem Jahr verschrottet, 9. 8. 1987

Unten: NWE 13" nimmt in Alexisbad Wasser, 9. 8. 1987

