

SONNTAG, 31. AUGUST 2014

Thüringer Allgemeine

EICHSFELD

Nebenbahn Heiligenstadt – Schwebda vor 100 Jahren eingeweiht

19.04.2014 - 08:00 Uhr

Eichsfeld. Es war das Osterfest im Jahre 1912, als der erste Spatenstich für den Bau der Nebenlinie Heiligenstadt - Schwebda erfolgte. Eine lange Vorbereitungszeit war dem Projekt vorangegangen.



Der Bahnbau auf der Strecke Heiligenstadt - Schwebda beschäftigte vor 100 Jahren tausende Arbeiter, so auch auf dem Abschnitt zwischen Heiligenstadt und Heiligenstadt Ost. Foto: Stadtarchiv Heiligenstadt

Näher damit befasst hat sich der Nordhäuser Autor und Heimatforscher Paul Lauerwald. Die preußische Regierung hatte den Bahnbau damals befürwortet, um die von Landwirtschaft geprägte und recht abgelegene Gegend des Südeichsfeldes zu erschließen und wirtschaftlichen Aufschwung zu bringen. 32,06 Kilometer galt es bergauf und bergab zu bauen, drei Etappen - im Pferdebachtal, zwischen Fürstenhagen und Dieterode sowie zwischen Dieterode und Krombach - mussten wegen der enormen Steigung als Zahnstangenabschnitte gebaut werden, damit die kleinen Lokomotiven den Anstieg überhaupt schafften.

Mehrere Tausend Arbeiter aus ganz Europa waren mit dem Bau der Strecke beschäftigt, allein 2000, so steht es bei Paul Lauerwald, waren in Kalteneber untergebracht. Sie kamen unter anderem aus Böhmen, Österreich, Galizien, Kroatien, Dalmatien, Serbien,

Bosnien und Italien. Dass die Gaststätte "Zur schönen Aussicht" bei Dieterode dem Bau der Eisenbahnstrecke ihre Existenz verdankt, will Paul Lauerwald auch nicht ganz weit weg schieben. "Die Arbeiter mussten verköstigt werden und auch ihr sauer verdientes Geld wieder ausgeben", sagt er.

Zweieinhalb Jahre schwerer Arbeit brauchte es, bis die Nebenstrecke endlich am 1. Oktober 1914, also vor fast 100 Jahren, eingeweiht werden. Entgegen der ursprünglichen Wünsche erfolgte die Freigabe der Strecke allerdings ohne jegliche Feierlichkeiten, denn inzwischen war der erste Weltkrieg ausgebrochen. Bereits am 28. August konnte das Teilstück in Heiligenstadt vom Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof eingeweiht werden.

Alle Bahnhöfe sind erhalten geblieben

Nur noch wenig erinnert heute an die alte Bahnstrecke, die nur 31 Jahre in Betrieb war - bis zum 2. August 1945. 1947 schließlich wurden die Gleise bis auf den Abschnitt zwischen dem Heiligenstädter Bahnhof und dem Ostbahnhof demontiert. Doch der Streckenverlauf ist samt der Spitzkehre in Fürstenhagen noch zum großen Teil gut erkennbar. Malerische Wanderwege ziehen sich heute entlang der alten Trasse und des alten Bahndamms.

Erstaunlich ist, dass ausgenommen der Haltestelle im Pferdebachtal - an deren Stelle ist heute das Technische Hilfswerk ansässig - noch alle Bahnhöfe von Heiligenstadt bis Schwebda erhalten geblieben sind, teils sogar liebevoll restauriert wurden. Der Bahnhof

Fürstentum mit dem beeindruckenden Wasserturm zum Nachtanken der Dampflokomotiven beherbergt die Naturparkverwaltung und wird rege besucht. In Kalteneber dient die frühere Station heute als Dorfgemeinschaftshaus.

In Dieterode hat Christoph Weidner mit seiner Familie sein Domizil aufgeschlagen. Er hat schnell mit anderen Besitzern entlang der alten Strecke Kontakt aufgenommen und sich mit der Geschichte der Häuser beschäftigt. Als Baukastensystem aufgestellt, gleichen sich die Bahnhöfe fast wie ein Ei dem anderen, manchmal sind sie nur spiegelverkehrt gebaut.

Auch der Bahnhof in Krombach hat einen Besitzer gefunden, genau wie die in Ershausen und in Großtöpfer, worüber sich besonders Markus Rippel, Vorsitzender der Verwaltungsgemeinschaft Ershausen/Geismar freut. So habe man keine Schandfleck in den Orten und ein Stück Geschichte bewahrt, sagt er. Der alte Bahnhof im hessischen Schwebda beherbergt heute eine Waldorfschule und ein Ferienhaus.

In den letzten Kriegsmonaten 1944 und 1945 gab es sogar mehrere Fliegerangriffe auf die kleine Bahnstrecke. Besonders tragisch war der 9. November 1944, als ein Tieffliegerkommando den Personenzug mehrfach angriff, hat Autor Paul Lauerwald in seinem Buch "Die Eisenbahn im Eichsfeld" vermerkt. Erst konnte sich der Zug in den Dachsbergtunnel retten, den sich die Bahnlinie Heiligenstadt - Schwebda mit der Kanonenbahn teilte, doch ein Soldat bestand auf die Weiterfahrt, da er noch einen D-Zug in Heiligenstadt erreichen wollte.

Beim zweiten Angriff wurde der Zug getroffen, zwölf Menschen - darunter zwei Frauen und der Lokführer - starben, 30 wurden verletzt. Der Ostbahnhof Heiligenstadt wurde am 5. April 1945, Bahnhof Fürstentum am Weißen Sonntag schwer bombardiert. Bereits am 2. April sprengten Alliierte den Friedaviadukt, so dass die Verbindung unterbrochen war und der Betrieb ruhte.

Zumindest kurzzeitig wurde der Betrieb zwischen Heiligenstadt und Großtöpfer im Juli 1945 wieder aufgenommen, doch Mitte 1947 wurden die Gleise demontiert und als Reparationsleistungen abtransportiert. Damit war das Ende der Nebenbahnstrecke endgültig besiegelt.

Silvana Tismer / 19.04.14 / TLZ

ZOR0000124540