

MONTAG, 13. OKTOBER 2014

Thüringer Allgemeine

EICHSFELD

Heiligenstädter Verein feiert 100-jähriges Eröffnungsjubiläum historischer Bahnstrecke

19.09.2014 - 23:30 Uhr

Heiligenstadt (Eichsfeld). Am 20. und 21. September feiert der Heiligenstädter Eisenbahnverein mit seinem Eisenbahnfest das 100-jährige Eröffnungsjubiläum der historischen Bahnstrecke Heiligenstadt - Schwebda - Eschwege. Dieser Geburtstag gibt Anlass, die Geschichte dieser Bahnstrecke genauer zu beleuchten, die Teil der eichsfeldischen Geschichte ist.

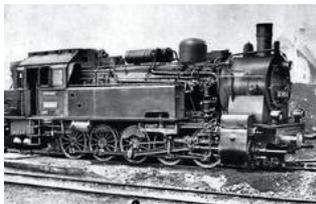


Ein Blick auf die Heiligenstädter Papierfabrik, direkt an der Bahnstrecke gelegen. Foto: Eisenbahnverein

Das Eschweger Tageblatt aus dem Jahre 1914 hat die Nebenstrecke Heiligenstadt - Schwebda - Eschwege sogar als fast rein eichsfeldische Bahn bezeichnet, da sie zum größten Teil im Eichsfeld verlief. Während die Teilstrecke Heiligenstadt - Heiligenstadt/Ost, von der heute noch immer ein Teil gut erhalten ist, bereits am 28. August 1914 fertig war, wurde die Gesamtstrecke von Heiligenstadt über Schwebda bis nach Eschwege am 1. Oktober 1914 offiziell dem Verkehr übergeben.

Ihr Verkehrsgebiet umfasste etwa 140 km² mit rund 19.000 Bewohnern. Aus staatlicher Sicht diente der Bau dieser Bahnstrecke dem Ziel, das eher landwirtschaftlich geprägte, südwestliche Eichsfeld wirtschaftlich zu erschließen, um eine Abwanderung der Menschen wegen Arbeitsplatzmangel zu verhindern.

Papierfabrikant beteiligte sich und erhielt Anschluss



Anfang der 1920er-Jahre wurden die Zahnradlokomotiven auf der Strecke Heiligenstadt - Schwebda - Eschwege durch die Lokomotiven der Baureihe T16 ersetzt. Foto: Heiligenstädter Eisenbahnverein

Dank der Kostenbeteiligung des Papierfabrikanten Lovis an dem Bahnprojekt konnte sich dieser ein Anschlussgleis sichern. Dieses Gleis kam ihm zu Beginn des Ersten Weltkrieges zugute, als ein Teil seiner Pferde zu Kriegszwecken beschlagnahmt wurde. Aufgrund des vorhandenen Bahnanschlusses konnten Betriebsbehinderungen verhindert werden. Die Bahnstrecke Heiligenstadt - Schwebda - Eschwege war 32,06 km lang, wovon circa 24 km geneigt waren. Die größte Neigung (1:20) befand sich zwischen Fürstenhagen und Kromberg, eine weitere starke Neigung zwischen Fürstenhagen und dem Pferdebachtal.

Diese großen Höhenunterschiede erforderten eine besondere Art der Technik, die so genannte Zahnstangentechnik. Auf mehreren Zahnstangenabschnitten wurden die Höhenunterschiede mit Hilfe von Zahnradlokomotiven überwunden, indem die Zahnräder der Loks in die Zahnstangen der Strecke griffen.

Steigungen erforderten Zahnstangentechnik

Auf dem höchsten Punkt zwischen den Neigungsabschnitten in Fürstenhagen befand sich die sogenannte Spitzkehre, da die Lokomotiven während der Fahrt in Zahnstangenabschnitten immer am talseitigen Zugende laufen mussten.

Anfang der 1920er-Jahre wurden die Zahnradlokomotiven durch die Lokomotiven der Baureihe T16 ersetzt, von denen eine auf dem Gelände des Heiligenstädter Eisenbahnvereins bestaunt werden kann. Neben der Spitzkehre, welche auch weiterhin beibehalten

wurde, wurde in Fürstenhagen auch das Bahnwasserwerk errichtet, in dem heute die Naturparkverwaltung untergebracht ist.

Auf der Strecke fuhren planmäßige Personen- wie Güterzüge. Auf diese Züge gab es im Zuge des Zweiten Weltkrieges mehrere Tieffliegerangriffe. Am 9. November 1944 wurden bei einem Angriff auf einen Personenzug zwischen Ershausen und Krombach elf Reisende und der Lokführer getötet. Etwa 30 weitere Reisende wurden dabei verletzt. Mit der Sprengung des Frieda-Viadukts am 2. April 1945 durch Truppen der Wehrmacht wurde die Bahnstrecke schließlich unterbrochen.

Etwa drei Monate nach der Zerstörung des Frieda-Viadukts wurde auf der verbliebenen Strecke zwischen Großtöpfer und Heiligenstadt der Betrieb wieder aufgenommen. Dies war jedoch nicht von Dauer, denn bereits im August 1947 wurde die Demontage der Strecke angeordnet.

Heiligenstadt - Heiligenstadt/Ost war die Reststrecke, welche nicht der Demontierung zum Opfer gefallen ist. Sie blieb für den Güterverkehr geöffnet. Im Jahre 1971 wurde dieser Streckenabschnitt in einen Streckenrangierabschnitt umgewandelt. Anfang des Jahres 1995 wurde der Reststreckenabschnitt Heiligenstadt - Heiligenstadt/Ost offiziell stillgelegt, nachdem die Abzweigweiche im Bahnhof Heiligenstadt bereits 1994 ausgebaut worden war.

Im Zuge des Sportstättenneu- und -umbaus im Jahre 2011 wurde der Bahndamm in Richtung Heiligenstadt/Hauptbahnhof komplett abgetragen. So verkürzte sich der letzte Schienenstrang der historischen Bahnstrecke Heiligenstadt - Schwebda - Eschwege abermals.

Der Eisenbahnverein unterstützte beim Neubau

Im Gegenzug konnte der Heiligenstädter Eisenbahnverein mit der Stadt Heilbad Heiligenstadt jedoch einen Nutzungsvertrag über die Gleisanlagen vereinbaren. Zudem unterstützte die Stadt den Heiligenstädter Eisenbahnverein beim Streckenneubau in Richtung "Neun Brunnen", bei dem rund 450 Meter Gleise gelegt werden konnten. Dadurch gelang es, den am unteren Ende der Strecke verlorengegangenen Abschnitt am oberen Streckenteil wieder anzugliedern.

Text-Quellen: Paul Lauerwald - Die Eisenbahn im Eichsfeld, Stadtarchiv Heiligenstadt/Eichsfeld; Heiligenstädter Eisenbahnvereins
Bildquellen: Chronik der Papierfabrik Heiligenstadt 1621-1990; Stadtarchiv Heiligenstadt; Archiv des Heiligenstädter Eisenbahnvereins

René Buhtz / 19.09.14 / TA
Z0R0004191574