



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1991
Juni

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,-



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

17. Jahrgang

Verlag und Redaktion

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (08141) 5048/49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bergmann
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Peter Wieland
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Graphik: Gerhard Gerstberger
Jörg Mair

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Güldenpennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
K. Bochmann, O. Constant, M. Delie,
E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, P. Kling, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG
Breslauer Straße 5, 8057 Eching
Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

1991 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1991 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte:
(inkl. Portoanteil): DM 199,-
(Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 7,- Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 57199-802, BLZ 70010080
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370
Dresdner Bank Nr. 695918000, BLZ 70080000

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgeforderte eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



R. K. Casanova

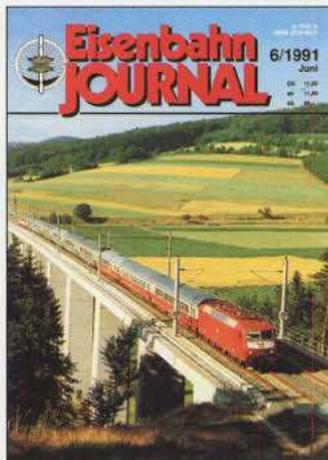
Abwandlung

Auch wer sich nicht streng an eine bestimmte Vorbildsituation hält, kann unter Beachtung einiger essentieller Grundsätze und der Epochenreinheit aller verwendeten Teile eine Anlage gestalten, die eine real mögliche Gegebenheit wiedergibt. Hervorragend gelungen ist dies unserem Leser R. K. Casanova mit seiner "Station Rietlingen", der Sie gleich einen Besuch abstatten können – ab Seite 60.

Dauerläufer

Die gedeckten Güterwagen der K. Württ. Sts. EB und der Großherzogl. Bad. Sts. B. überlebten die gesamte Reichsbahn-Ära und waren nach dem Zweiten Weltkrieg noch bei der DB und teilweise auch bei anderen Verwaltungen anzutreffen. Dementsprechend vielseitig sind sie auf Anlagen einsetzbar, von der H0-Industrie aber kaum zu erwarten. Kein Problem für unseren Selbstbau-Experten Dr. Hufnagel. Und für Sie ebensowenig, wenn Sie den einfachen Anleitungen folgen – ab Seite 87.

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Ab 2. Juni 1991 wird nicht nur der ICE die Neubaustrecken der Bundesbahn in ihrer vollen Länge nutzen. Von der Verbesserung profitieren auch die geplanten schnellen Güterzüge und die IC-Züge. Unser Foto zeigt den IC 685 am 10.7.1988 auf dem damals schon freigegebenen Streckenstück Fulda – Würzburg bei Zeitlofs. Foto: G. Wagner

Zu unserem Poster:

100 Jahre alt wird die Schweizer Brig-Visp-Zermatt-Bahn in diesem Jahr, und natürlich sind aus diesem Anlaß diverse Jubiläumsfeierlichkeiten geplant. Unser Festartikel (ab Seite 46) mußte jedoch einer völlig unerwarteten Wendung Rechnung tragen... Das Matterhorn, das hier den imposanten Hintergrund des Fotos der Gornergratbahn bildet, ist davon allerdings nicht betroffen. Foto: K. Fader

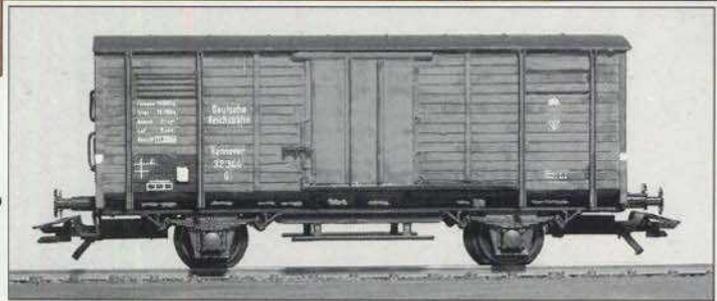
Frankfurt – Berlin über die alte Linie	6
ICE – Trumpfas der DB	16
Hoffnung für die Harzquerbahn?	20
Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II	25
Die Karlsruher Stadtbahn	30
Die preußische S 9 in Belgien	34
Optimismus in Bautzen	38
Bahn-Notizen	40
Unser Wagenporträt Gedeckter Güterwagen Gs 204	43
Bücherecke	44
100 Jahre Brig-Visp-Zermatt	46
Poster	50
Typenblatt: bayer. S 2/5	51
Typenblatt: bayer. BB II	53



Wylezalek, DB

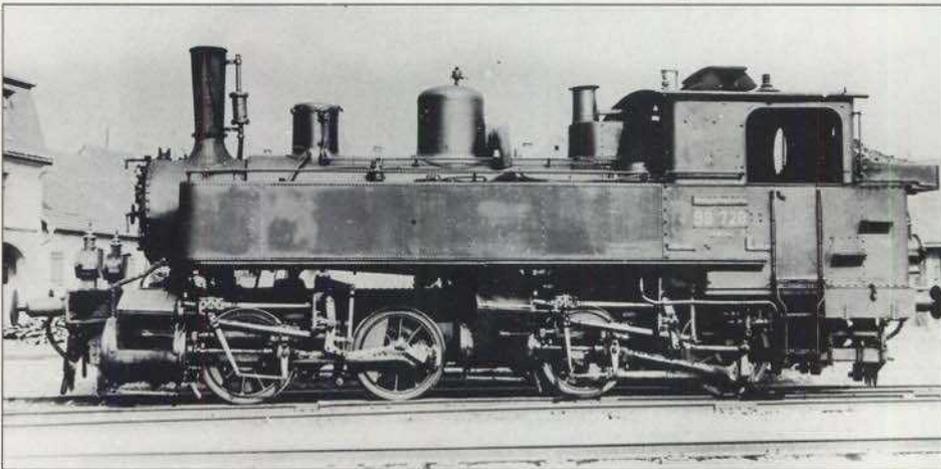
Startschuß

"Bei der Bundesbahn beginnt das nächste Jahrtausend neun Jahre früher", heißt es in einer doppel-seitigen Anzeige zum Fahrplanstart des ICE. Sehen lassen kann sich der Superzug ohne Zweifel, und seine High-Tech-Ausstat-tung braucht die internatio-nale Konkurrenz nicht zu scheuen. Ob die Passagie-re ähnlich begeistert sind wie Bundesbahn und Indu-strie, wird sich ab 2. Ju-ni 1991 täglich erweisen. Rückblick und Ausblick ver-woben sich noch einmal in un-serem Beitrag ab Seite 16.



Erinnerung

Dieser Tage soll laut Ankündigung ein neues Roco-Modell einer Lokal-bahn-Lokomotive zur Auslieferung gelangen: eine Mallet-Lok der Gat-tung BB II. Von den 31 bei Maffei gebauten Fahrzeugen ist nur noch ein einziges erhalten, das inzwischen bei Sonderfahrten zum Einsatz kommt. Wir erinnern an die BB II mit unserem Beitrag ab Seite 25.



Sammlung Dr. Scheingraber

Fachhändler-Adressenseiten	56
Die Station Rietlingen	60
Diorama "Modern Times" (Teil 2)	66
18 Meine Gebirgsanlage in N und Nm	70
Rundum auf 2,3 m ²	77
Köf-Eigenbau	82
Auf Spur IIm durch den Harz	83
Reichsbahnwagen – selbstgebaut Gedckte Güterwagen der Länderbahnen	87
Vergangene Kleinbahn- Romantik	90
Die neue Dimension von Pola	95
Schaufenster der Neuheiten	96
AUTO-BAHN	99
Mini-Markt	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102

Auch Sie...

..., verehrter Leser, haben natürlich – auch wenn Sie nicht gleich zu Papier und Feder gegriffen und Ihren Protest angemeldet haben, wie das so mancher tat – bemerkt, daß es im letzten Eisenbahn-Journal hinsichtlich der Farben Anlaß zu Kritik gab. Wieso es zu diesem "Ausrutscher" kam? Leidig der andauernden Querelen am Brenner mit Bummelstreiks der Zöllner, Lkw-Transit-Hickhack und Fast-Verkehrskollaps sowie in dem Bestreben, Lithographieanstalt und Druckerei in Verona bei unserem zur Zeit ungewöhnlich dichten Programm zu entlasten, hatten wir die Ausgabe 5 in Österreich erstellen lassen. Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit konnte, wie sich bei einigen Abbildungen in der Druckqualität zeigte, nicht ganz befriedigen. Wir kehren daher "reumütig" zu unserem italienischen Partner zurück und liefern Ihnen das Eisenbahn-Journal 6/1991 wieder in der altgewohnten Qualität
Ihre EJ-Redaktion

Dr. Hufnagel

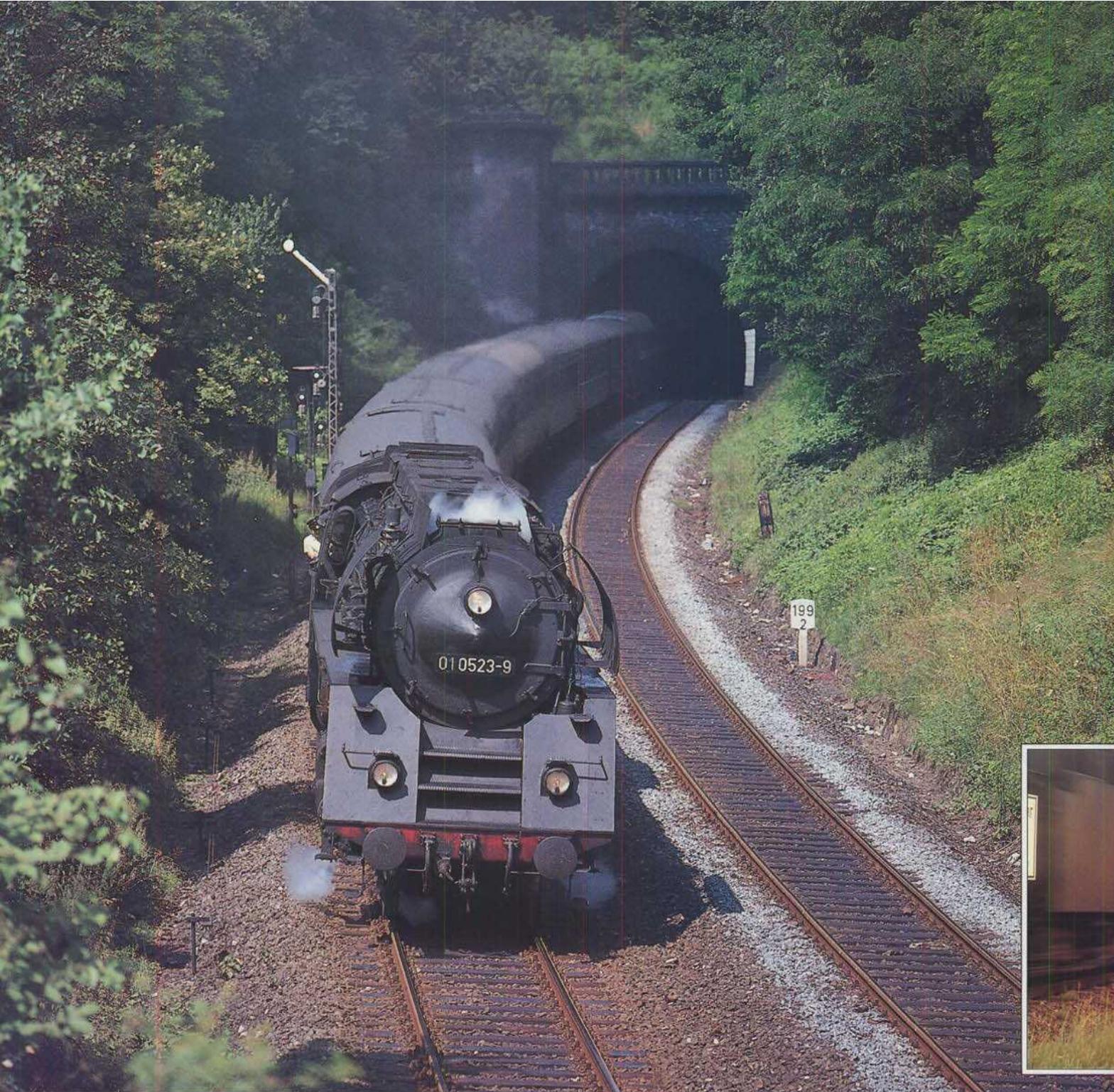


Bild 1: Anfang der siebziger Jahre waren die Reko-Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01.5 der DR im Schnellzugdienst auf der Bahnlinie Bebra – Eisenach noch unentbehrlich. Die 01 0523 hat aus Bebra kommend gerade den Hönebacher Tunnel durchfahren. Foto: U. Geum

Frankfurt - Berlin über die alte Linie

Der Abschnitt Gerstungen – Eisenach

Als am 25. September 1849 das Teilstück Eisenach – Wartha (Werra) – Gerstungen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft mit 24,4 km Streckenlänge dem Betrieb übergeben wurde, ahnten weder August Mons, Erbauer und damaliger Direktor der Thüringischen Eisenbahn (ThEB), noch der Preußische Eisenbahn-Kommissar und Verwaltungsratsvorsitzende der ThEB, Graf Koller, noch der Obermaschinenmeister Johann Brandt etwas von der wechsel-

vollen Geschichte dieses letzten Streckenabschnitts der Magistrale Berlin – Frankfurt/Main, der zum Fahrplanwechsel 1991 nach 13 Jahren Betriebsruhe seine Wiederinbetriebnahme erleben wird. Auch das 150jährige Bestehen wird 1999 nun doch gefeiert werden können. Dann soll die Strecke längst auch für den Betrieb mit hohen Geschwindigkeiten rekonstruiert und elektrifiziert worden sein.

Auch dieser Streckenabschnitt war letztlich eine

Verwirklichung der Planungen des Eisenbahnpioniers Friedrich List, der 1833 im Rahmen eines deutschen Eisenbahnnetzes die Streckenführung Berlin – Leipzig – Weimar – Gotha – Hersfeld – Frankfurt/M. vorsah, wobei List wirtschaftlichen Überlegungen Priorität einräumte. Das Jahr 1841 brachte die Entscheidung. Durch Staatsverträge zwischen Preußen, Kur-Hessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha wurde die Trassenführung Halle –





Bild 2: Schwere Schnellzüge mußten ab Bebra oft nachgeschoben werden, manchmal wurden sie aber auch gleich mit zwei Dampfloks der Baureihe 01.5 bespannt, wie hier am 26. April 1973 der D 197/D 453, aufgenommen bei Ronshausen. **Foto: D. Kempf**

Bild 3: Fünfmal kreuzte die alte Bahnlinie Bebra – Eisenach die hessisch-thüringische Grenze, die bis vor kurzem auch die innerdeutsche Grenze bildete. **Foto: E. Stezenbach**

Bild 4: 01 0501 auf Bergfahrt an der Steigung zwischen Bebra und Hönebach. **U. Geum**





Bild 5: Diesellokomotiven der DR sah man Anfang der siebziger Jahre auf dem Abschnitt zwischen Gerstungen und Bebra nicht alle Tage. Die 120 203 rollt bei Ronshausen nach Bebra hinab, um dort einen Zug nach Gerstungen zu übernehmen. **Foto: U. Geum**

Bild 8: So sah der Posten auf dem Wachturm die Anlagen des Bf Gerstungen und der GÜST (vorn im Bild die Fluchtweichen). **Foto: U. Tietze**

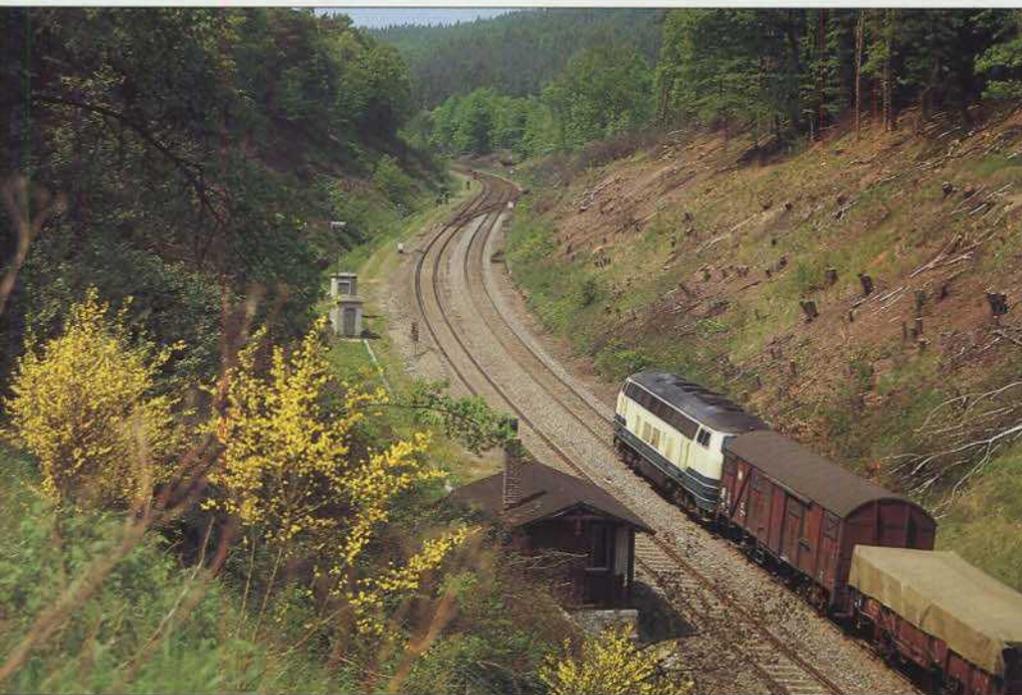


Bild 6: DB-Diesellokomotiven besorgen heute den Großteil des Güterverkehrs zwischen Gerstungen und Bebra. Eine Lokomotive der Baureihe 216 rollt mit einem Güterzug nach Bebra beim Westportal des Hönebacher Tunnels Richtung Bebra hinab. **Foto: E. Stezenbach**

Bild 7: Zur Dampflorenzzeit beherrschten die schweren Güterzugdampflokomotiven der Baureihe 44 die Szene im Güterverkehr. Die DB-Lokomotiven beförderten die Güterzüge bis Gerstungen, dort wurde dann auf DR-Lokomotiven umgespannt. Die Aufnahme vom 12. August 1965 zeigt die 44 1672 (mit Ölfuehrung) in Obersuhl. **Foto: Dr. Scheingraber**



Merseburg – Weißenfels – Naumburg – Apolda – Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach – Gerstungen festgelegt, und im Herbst 1844 wurden von den beteiligten Staaten die Konzessionen an die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft erteilt.

Das Interesse Preußens an dem Bau der Thüringischen Eisenbahn ergibt sich aus der Möglichkeit, von Berlin über Halle (Berlin-Anhalter-Bahn), weiter über die Thüringische Eisenbahn bis Gerstungen, die Hessische Nordbahn bis Kassel und von dort über die Westfälische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn Zugang zu seinen westlichen Provinzen zu erhalten, ohne das Königreich Hannover berühren zu müssen, das bis 1866 Berlin von den preußischen Westprovinzen trennte.

Durch den Bahnbau ist Gerstungen zu einer großen Gemeinde geworden, die 1851 bereits 10 000 Einwohner zählte. (Durch die innerdeutsche Grenze ist Gerstungen allerdings in eine Randlage gekommen, die einen starken Einwohnerrückgang bewirkte. Im September 1990 wurden dort nur noch 3436 Einwohner gezählt.) Die Verhandlungen mit den Besitzern der Grundstücke im Gerstunger Raum, über die der Bahnkörper errichtet werden mußte, gestalteten sich zum Teil relativ schwierig. In einer Ausgabe der "Werrazeitung" aus jenen Tagen hieß es beispielsweise: "In der Flur Gerstungen begann der Geometer Steiner seine Arbeit im Oktober 1848. Zwischendurch wurde im Dezember die Telegrafienlinie Berlin – Frankfurt/M. durch die Flur gelegt. Im Januar 1849 begannen die Verhandlungen mit den Besitzern abzugebender Grundstücke. Man zahlte 450 Taler für den Weimarer Acker (= 28 Ar), hatte aber mit 98 Besitzern zu tun und die gütlichen Verhandlungen führten nicht immer zum Ziel, so daß im April 1849 das Enteignungsverfahren eingeleitet werden mußte ..."

Die Entwicklung der Strecke und ihrer Bahnhöfe

Anfänglich machten wohl Militärtransporte einen Großteil des Betriebes aus. Die Betriebsabwicklung wurde später durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke erleichtert. Zwischen Herleshausen und Gerstungen verlegte man 1862 das zweite Gleis, zwischen Eisenach und Herleshausen 1868. Noch vorher war im Bahnhof Gerstungen ein neuer Güterschuppen errichtet worden (1861), während die Erweiterung des Thüringischen Empfangsgebäudes, die Verlängerung der Bahnhofsgleise und die Erweiterung des Brückenbauwerkes am Ostkopf im Jahre 1862 erfolgten. Die sogenannte "Eiserne Brücke" wurde 1961 im Rahmen der Maßnahmen zur Grenzbefestigung und des damit verbundenen Bahnhofsumbaus abgerissen. Bemerkenswert ist, daß es infolge der



Lage Gerstungens an der thüringisch-hessischen Grenze noch 1863 zwei voneinander getrennte Gerstunger Bahnhofsteile, den Thüringischen Bahnhof der ThEB und den Hessischen Bahnhof der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn, gab.

Vom "Hessischen Bahnhof" ist heute keine Spur mehr zu finden. Er soll sich gegenüber der inzwischen dort eingerichteten Tankstelle, im Gelände des jetzigen Holzhofes, befunden haben. Der Thüringische Bahnhof ist erhalten geblieben, von ihm wird noch die Rede sein.

An dieser Stelle drängen sich unwillkürlich Parallelen auf. Von 1963 bis 1990 gab es wiederum zwei Gerstunger Bahnhöfe: den alten Thüringischen Bahnhof Gerstungen für den Regionalverkehr (DR-Kursbuchstrecke 631) und die Grenzübergangsstelle (GÜST) Gerstungen speziell für die Paß- und Zollkontrollen der grenzüberschreitenden Reise- und Güterzüge. Die GÜST Gerstungen entstand gleichzeitig mit dem Bau der Umgehungsstrecke von Gerstungen über Dietrichsberg und Förtha nach Eisenach. Der Interzonenzug D 1 war seinerzeit der erste in die GÜST Gerstungen einführende Zug nach dem Fahrplanwechsel im Herbst 1963. Zu diesem Zeitpunkt waren die Grenzkontrollen vom Bahnhof Wartha (Werra) nach Gerstungen verlegt worden. Alle grenzüberschreitenden Reisezüge – von der Bevölkerung bis heute "Interzonenzüge" genannt – befuhren ab jenem Datum die Umgehungsstrecke, deren Bau im weiteren noch dargestellt wird.

Damit verbunden war, daß einheimische Reisende, die in die Bundesrepublik fahren wollten oder von dort her kamen und Gerstungen zum Reiseziel hatten, in der GÜST weder ein- noch aussteigen durften. Einige Zeit verkehrten übri-

gens Zubringerzüge GÜST Gerstungen – Eisenach – GÜST Gerstungen für Reisende von/nach Eisenach, da ein Teil der grenzüberschreitenden Reisezüge in Eisenach keinen Verkehrshalt hatte. Reisende nach Gerstungen stiegen also in den Zubringer um, fuhren nach Eisenach und stiegen dort in den Reisezug nach Gerstungen, der sie auf der gleichen Strecke zurück zum "Regionalbahnhof" Gerstungen Ort brachte. Beide Bahnhöfe sind nur etwa 80 m (!) voneinander entfernt. Noch im DR-Kursbuch 1989/90 findet sich auf Seite B 206 der Vermerk, die GÜST Gerstungen betreffend: "Über-

gang für Reisende von den Zügen aus der BRD nicht möglich". (Für die Gegenrichtung galt dasselbe.) Dieses sehr umständliche und schikanöse, vor allem Rentner belastende Verfahren hat immer wieder erregte Debatten ausgelöst.

Im internationalen Kursbuch der DR waren die den Paß- und Zollkontrollen dienenden Halte der grenzüberschreitenden Reisezüge in der GÜST Gerstungen bis zur Ausgabe 1989/90 nicht einmal vermerkt. Die entsprechenden Fahrplantabellen C4 und C5 enthielten lediglich das Zeichen "Zug fährt im betreffenden

Bild 9: Eine Besonderheit im ehemaligen Bw Gerstungen (heute Est.) ist diese Drehscheibe mit Verlängerungswagen. Foto: U. Tietze





Bild 10: Ansicht des Bf Gerstungen zur Länderbahnzeit. Die Szene fordert geradezu zur Nachgestaltung mit Preisertfiguren heraus. **Foto: Archiv Schunke**

Bahnhof durch", obwohl diese Züge bis zu 50 Minuten Kontrollaufenthalt hatten und peinlichst "gefilzt" wurden. Nach der Grenzöffnung im November 1989 erreichte der Reisende die Bahnhofsanlagen der GÜST durch den "Schwarzen Tunnel", eine etwa 150 m lange Unterführung, die die gesamten Bahnanlagen unterquert und bis dahin nur dem Zoll- und Grenzpersonal zugänglich war. Die Anlagen der GÜST waren insgesamt absolutes Sperrgebiet, zu dem nur Personen mit Sondergenehmigung Zutritt hatten.

Für Gerstungen Ort und die GÜST Gerstungen gab es auch zweierlei Tarife, entsprechend der Entfernung. Für die Fahrt über die GÜST in die Bundesrepublik wurden 2,02 km mehr berechnet als nach Gerstungen Ort, da die innerdeutsche Grenze von der GÜST noch 2,02 km entfernt war. Wer eine Fahrkarte nach Gerstungen Ort löste, zahlte also für 2,02 km weniger, mußte aber im Besitz eines gültigen Passierscheins für den Aufenthalt im "5-Kilometer-Schutzstreifen an der Staatsgrenze West" sein oder im Personalausweis den entsprechenden Sperrzonenstempel haben.

Abschnitt Gerstungen – Wartha (Werra)

Die Stationen Neustädt und Wommen gab es zur Zeit der Bahneröffnung noch nicht. Die Einrichtung einer Haltestelle in Neustädt (Wer-

ra) erfolgte am 11.08.1909. Sie bestand bis 1919 und wurde im Zusammenhang mit der Einrichtung des Bahnhofs Wommen wieder aufgegeben. Vermutlich 1947/48 wurde in Neustädt (Werra) die Haltestelle neu errichtet. In den Fahrplantabellen aus jener Zeit war sie jedenfalls wieder enthalten, wurde aber später wiederum geschlossen und schließlich abgebaut. Heute sind keinerlei Spuren des einstigen Haltepunktes mehr zu entdecken.

Bedeutung hatte der Bahnhof Wartha (Werra) nicht nur in seiner Funktion als Kontrollpunkt für den Reiseverkehr zwischen der amerikanischen und der sowjetischen Besatzungszone nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs sowie im Verkehr DDR/BRD bis 1963, sondern auch durch den Anschluß der Strecke nach Treffurt, auf die im folgenden nur kurz eingegangen wird. Hier zweigte die 1907 eröffnete Nebenbahn nach Treffurt in nördlicher Richtung von der Hauptstrecke ab. Dem Lauf der Werra folgend, berührte sie die Orte Pferdsdorf, Creuzburg, Mihla, Frankenroda, Falken, bis sie schließlich Treffurt erreichte. Dort bestand Anschluß an die Strecke nach Heyerode und Mühlhausen (Thür.), während die "Stammstrecke" über Heldra weiter nach Wanfried und Eschwege führte. Die Sprengung einiger Werrabrücken in den letzten Kriegstagen, die Grenzziehung nach dem Krieg sowie die Verlagerung des Verkehrs auf die Straße waren die Gründe für die etappenweise Einstellung des Betriebs auf dieser Neben-

bahn. Am 1.9.1969 fuhr der letzte Zug zwischen Wartha (Werra) und Mihla. Die einstige Trassenführung ist, beginnend unter der großen Autobahnbrücke, heute noch gut zu verfolgen. Im Bahnhof Wartha (Werra) dienten einige Meter Gleis der im übrigen Abschnitt bereits demonitierten Strecke beim Bau besagter Autobahnbrücke für den Materialtransport und nach deren Fertigstellung als Schutzgleis.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs kam der Zugverkehr zum Erliegen. Am 1. April 1945 rückten Truppenteile der 2. Amerikanischen Armee in Gerstungen und Umgebung ein und bezogen Quartier. Anfangs übernahmen US-Soldaten zur Nachsichursicherung den Eisenbahnbetrieb, unter anderem auch auf den Bahnhöfen Wommen und Herleshausen. Da sie nicht über die nötige Qualifikation verfügten, kam es immer wieder zu Unfällen. Man löste das Problem, indem man schließlich die deutschen Eisenbahner dienstverpflichtete.

Entsprechend der Festlegung der Alliierten wurde Thüringen und damit die Bahnhöfe Gerstungen und Wartha (Werra) von sowjetischen Truppen besetzt, während die auf hessischem Gebiet liegenden Bahnhöfe Wommen und Herleshausen zur amerikanischen Besatzungszone gehörten. Somit war die Bahnlinie Bebra – Gerstungen – Eisenach gleich zweimal unterbrochen, der öffentliche Zugverkehr ruhte. "Auf der Strecke Bebra – Eisenach wurde dabei der Grenzpunkt (zwischen den Reichsbahndirektionen Kassel und Erfurt; Anm. d. Verf.) auf Kilometer 191,340 zwischen Obersuhl und Gerstungen festgelegt. Damit unterstand auch der hinter Gerstungen nochmals auf 7110 Metern über westdeutsches Gebiet führende Abschnitt mit den Bahnhöfen Wommen und Herleshausen der Reichsbahndirektion Erfurt. Daraus entstand die an keiner anderen Strecke gegebene Situation, daß Bürger der Westzone als Eisenbahner der Ostzone auf westdeutschem Gebiet ihren Dienst zu versehen hatten." (R.R. Rossberg)

Bis 1952 fuhren die Personenzüge Erfurt – Gerstungen über Wartha durch die westdeutsche "Exklave" ohne Halt zu den wieder in der Sowjetzone gelegenen Bahnhöfen Neustädt (Werra) und Gerstungen.

Der geschilderte Sachverhalt ist auch im Verkehrsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR vom 26. Mai 1972 im §16 festgeschrieben worden. Jedoch wurde bereits am 23. Mai 1952 im Zusammenhang mit der Einführung des "10-Meter-Streifens an der Staatsgrenze West" seitens der DDR der regionale Reisezugverkehr über diese Strecke eingestellt. Eine Vielzahl von Omnibussen aller Ausführungen übernahm im "Schienenersatzverkehr" den Transport der Reisenden zwischen Gerstungen und Eisenach. Die Interzonenzüge verkehrten weiter ohne Halt zwischen



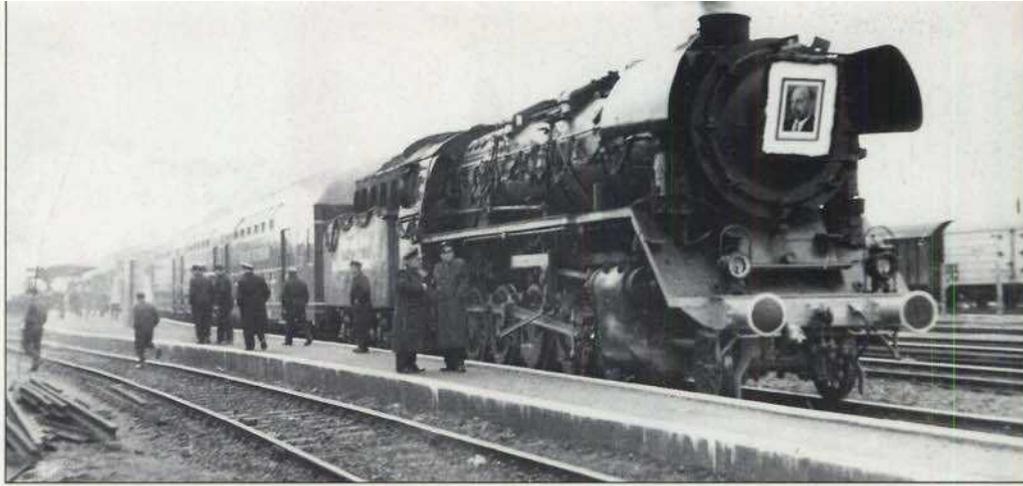
Bild 11: Dieses aus dem Eröffnungszug heraus geschossene Foto läßt erahnen, welche gewaltigen Erdbewegungen erforderlich waren, um die neue Strecke von Gerstungen über Dietrichsberg und Förtha nach Eisenach "aus dem Boden zu stampfen". **Foto: Archiv Schunke**

Bild 14: Die etwas verwirrende Situation alte Strecke/Umgehungsstrecke läßt sich anhand dieser Karte leichter erfassen.

Zeichnung: Merker Verlag

Bild 12: Am 13. April 1962 konnte die DR-Neubaustrecke von Gerstungen über Dietrichsberg nach Förtha eröffnet werden. Die 44 408 vor dem Eröffnungszug ziert ein Porträt Walter Ulbrichts. Foto: Archiv Schunke

Bild 13: "Ruhm und Ehre den Erbauern der Trasse!" steht auf dem Tender der 44 408 geschrieben. Foto: Archiv Schunke



Bebra und Wartha (Werra), meist bespannt mit Schnellzugdampflokomotiven der Baureihe 01, später 01.5.

Nach der Inbetriebnahme der Umgehungsstrecke Gerstungen – Förtha – (Eisenach), jetzige KBS 631, und der Verlagerung der Grenzkontrollen von Wartha (Werra) nach der GÜST Gerstungen im Jahre 1963 wurde nur noch ein geringer Teil des Güterverkehrs Richtung Eisenach auf der Strecke über Herleshausen abgewickelt. Der letzte "Interzonenzug" auf dieser Eisenbahnstrecke war am 28. September 1963 der D 6 mit sechs Reisezugwagen (mit Kurswagen Berlin – Rom, Berlin – Frankfurt/M., Berlin – Saarbrücken, Berlin – Paris). Am Zugschluß war die rote Mütze des Bahnhofsvorstands in Wartha mit der Aufschrift "Letzter Gruß – Bf Wartha (Werra)" angebracht. Sie wurde von den Bahnhofsvorstehern in Bebra über all die Jahre sorgsam aufbewahrt und soll Anfang Juni mit dem ersten Zug von Bebra über Wartha nach Eisenach wieder nach Wartha zurückkehren – nach 28 Jahren (siehe Eisenbahn-Journal 5/1991, Rubrik "Bahn-Notizen")!

Auf dieser Strecke verkehrte schließlich täglich noch ein Güterzugpaar, wobei die Bahnhöfe Wommen und Herleshausen einschließlich ihrer Stellwerke rund um die Uhr von DR-Bediensteten besetzt waren. Ab 1. August 1978 ruhte dann der Zugbetrieb völlig – ein Arbeitszugunfall soll (wohl als äußerer Anlaß) dazu beigetragen haben. Hauptgrund der Einstellung war das nunmehrige Befahren der Umgehungsstrecke, deren Bau der damaligen Sicherheitspolitik geschuldet ist – brauchte doch somit kein BRD-Gebiet berührt werden.

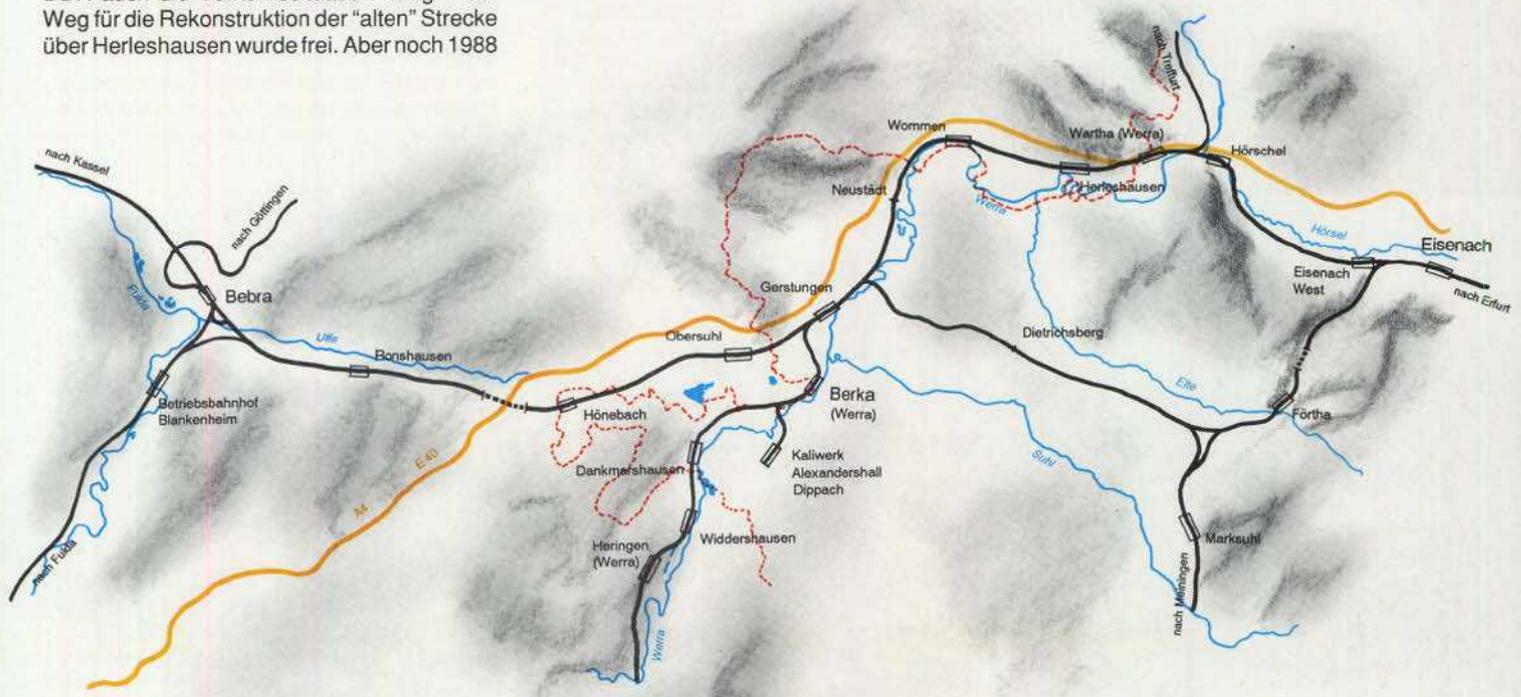
Mit dem 9. November 1989 änderte sich neben den politischen Verhältnissen in der damaligen DDR auch die Verkehrssituation völlig – der Weg für die Rekonstruktion der "alten" Strecke über Herleshausen wurde frei. Aber noch 1988

schreibt Hammerl über die damalige Situation: "...Was 1978 als vorübergehende Einstellung deklariert worden war, vollzieht sich jetzt endgültig. Die Deutsche Reichsbahn der DDR zieht sich von ihrem einzigen Stück Schiene auf westdeutschem Boden zurück. An die eisenbahnerische Besonderheit im deutsch-deutschen Grenzverkehr werden in einiger Zeit vermutlich nur noch einige Bahnhofsgebäude erinnern. Denn die DB, der die Liegenschaften gehören, will nach Angaben der Direktion Frankfurt verkaufen; ein Abriß der Schienen scheint unausweichlich." Nun aber erleben wir statt des befürchteten Abrisses die völlige Rekonstruk-

tion dieses Teilstücks der einst so bedeutenden, durch Thüringen geführten Eisenbahnmagistrale.

Die "Umgehungsstrecke"

Die Eisenbahnstrecke von Gerstungen über Dietrichsberg nach Förtha (KBS 631) ersetzt ab 1962 die Strecke Gerstungen – Herleshausen – Wartha – Eisenach. Ihr Bau war ein Teil der Maßnahmen zur "Abschottung" der DDR. Hauptanliegen war seinerzeit die "Störfreimachung" des Abtransports des Rohkalis aus der Schachanlage "Alexandershall" bei Dippach



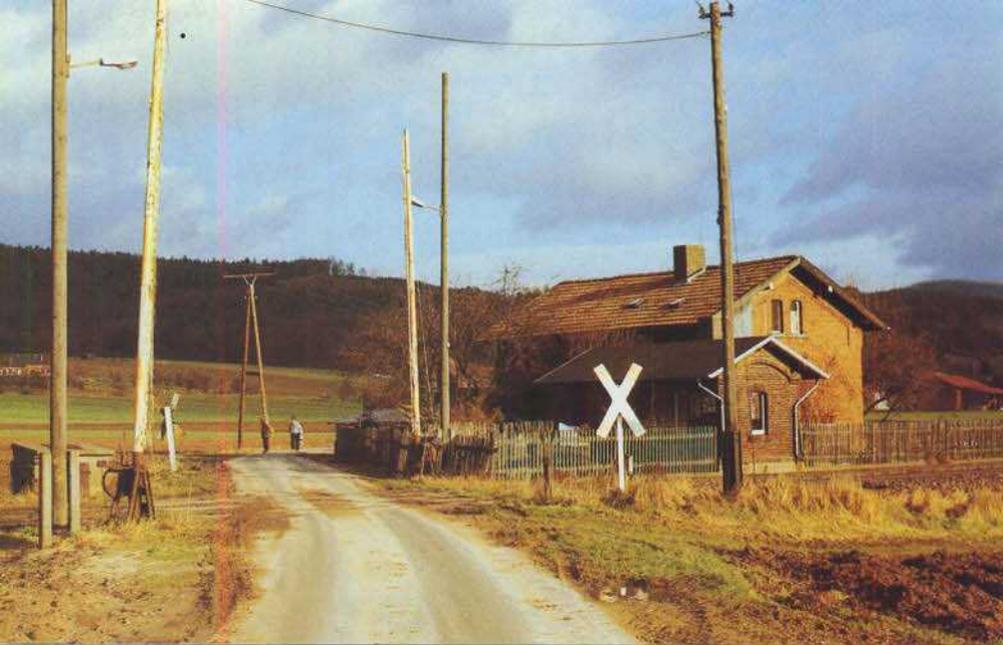


Bild 15: Dieses Bild bot sich den Einheimischen und den wenigen Besuchern in dieser Gegend noch 1990 – ein verträumter Schrankenposten zwischen Herleshausen und Wommen.
Foto: U. Tietze

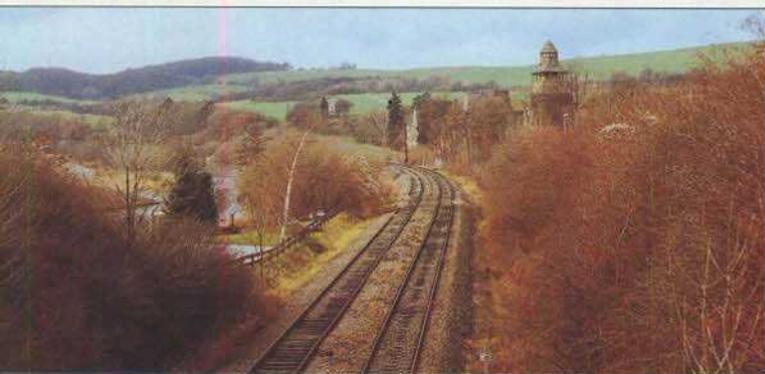


Bild 16: So sah es in Wommen im November 1989 aus.
Foto: U. Pfothenhauer



Bild 17: Zur gleichen Zeit war es in Herleshausen ähnlich tröstlos.
Foto: U. Pfothenhauer

Bild 18: Das Schienenmoped (ehemals Bahnmeisterei Herleshausen) posiert vor dem Tor, an dem einst die DDR endete, hinter Neustädt in Richtung Wommen. **Foto: U. Pfothenhauer**

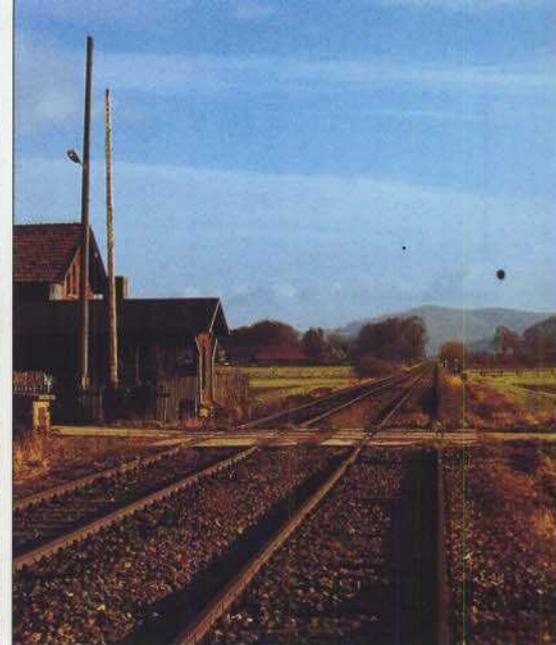
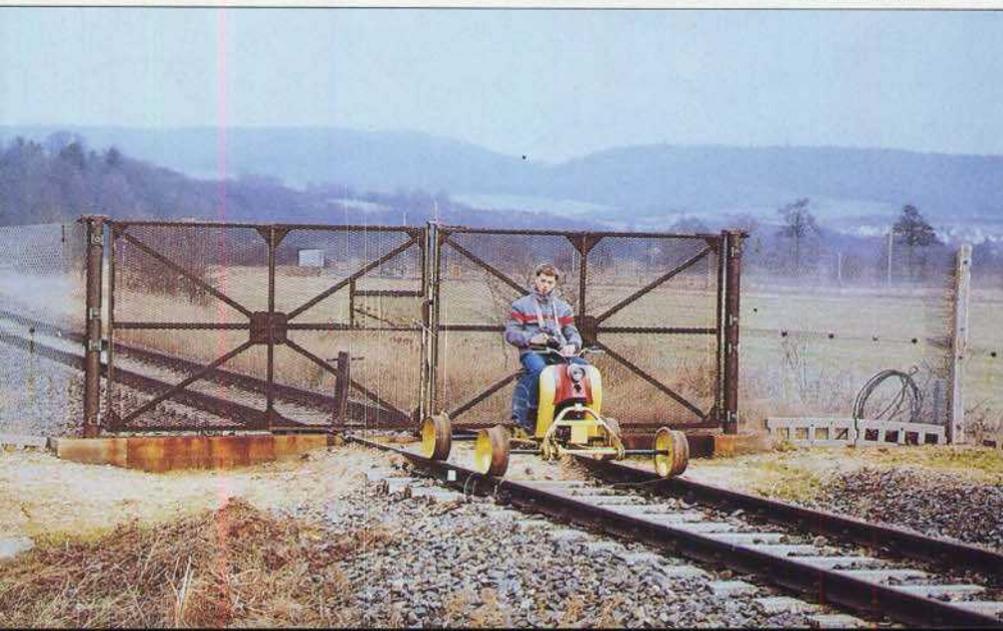


Bild 19: Idylle im Thüringer Land. Wer würde auf das Jahr 1990 tippen? (Schrankenposten zwischen Herleshausen und Wommen).
Foto: U. Pfothenhauer

(stillgelegt 1968, heute z.T. abgerissen) zur Kalifabrik Dorndorf, d.h. diese Transporte sollten nicht mehr über bundesdeutsches Gebiet (zwischen Neustädt und Wartha) geführt werden müssen. Gleichzeitig wurde den DR-Personalen dieser Güterzüge keine Gelegenheit mehr gegeben, bundesdeutsches Gebiet zu befahren und möglicherweise "Republikflucht" zu begehen.

Aus diesen Erwägungen heraus erließ am 18. September 1961 in Übereinstimmung mit dem damaligen Zentralkomitee der SED der Minister für Verkehrswesen der DDR, Erwin Kramer, den Befehl zum Bau einer eingleisigen, 13,3 km langen Bahnlinie Förtha – Gerstungen sowie einer 0,9 km langen Verbindungskurve von Rötha ("Abzweig Elte") nach Marksuhl.

Am 22. September 1961 begannen 700 Forstarbeiter aus den Bezirken Erfurt und Suhl mit der Rodung von 24 ha Wald; im Oktober des gleichen Jahres erfolgte der Start der eigentlichen Bauarbeiten, an denen bis zu 6000 Arbeiter beteiligt waren. Schwierigkeiten bereiteten vor allem der Buntsandstein und die vielen Regentage, die die von den Sprengungen zerkleinerten Buntsandsteinbrocken zu Schlamm werden ließen. Von den ersten 74 Arbeitstagen waren

