Die Werrabahn

Steffen Dietsch / Stefan Goldschmidt / Hans Löhner

Die Geschichte der längsten Nebenfernstrecke Deutschlands

- 1. Auflage 2008
  - Großformat 22,5 x 31 cm
  - Hardband 256 Seiten
  - über 650 S/W-Abbildungen, Zeichnungen und Pläne
- Zum Preis von EUR 39,80
- zu bestellen bei Eisenbahnfreunde Steinachtalbahn-Coburg e.V.
- PF 3008- 96419 Coburg

- Hier bestellen
- oder unter `ISBN 978-3-9810681-3-9` in jeder Buchhandlung

Vorwort

Kaum eine Eisenbahnstrecke im Herzen Deutschlands hat eine schwierigere Geschichte als die „Werrabahn“, die Eisenbahnstrecke von Eisenach nach Lichtenfels vorzuweisen. Schon bevor ihr Bau in einem Staatsvertrag festgeschrieben wurde, gab es auf Grund der politischen Zerstückelung Deutschlands heftige Auseinandersetzungen um die Linienführung. Nach Betriebsaufnahme durch die private Werrabahn-Gesellschaft waren den Aktionären keine großen Renditen beschieden, erst nach Übernahme durch die Königlich Preußische Staatseisenbahn im Jahre 1895 entwickelte sich der Verkehr zusehends. Die Preußische Staatsbahn war es auch, welche in die Strecke investierte und es dadurch erst ermöglichte, daß Ende der 20er Jahre des letzten Jahrhunderts sogar Schnellzüge vom Rheinland bis ins böhmische Eger ihren Weg über die Werrabahn fanden.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges stieg der Güterverkehr bis an die Grenzen der Belastbarkeit, ehe die Ziehung der Demarkationslinie südlich von Eisfeld über Nacht diese Lebensader bis in die heutige Zeit unterbrach und im Westteil des Landes letztendlich die Strecke nördlich Coburg stillgelegt und abgebaut wurde.

Nach Gründung der beiden deutschen Staaten wurde das Teilstück Lichtenfels - Coburg als eine der ersten Strecken in der noch jungen Bundesrepublik elektrifiziert. Auf dem Gebiet der DDR erbrachten die Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn trotz der starken Beeinträchtigung der Infrastruktur durch die Demontagen der Besatzungsmacht Höchstleistungen im Güterverkehr. Nach der glücklichen Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten und der Privatisierung der Deutschen Bahnen hat dort der moderne Nahverkehr Einzug gehalten.

In Thüringen bedient eine private Bahn die Bedürfnisse der Reisenden. Es gab und gibt aber auch Bemühungen die Lücke im Schienennetz zwischen Eisfeld und Coburg zu schließen. So bleibt zu hoffen, dass es eines Tages am Eisenacher Bahnhof wieder heißen wird:

„zum Regionalexpreß nach Lichtenfels bitte einsteigen...“

2
E 5216