

Nach 80 Wochen war alles fertig

120 JAHRE BAHNSTRECKE SCHWEBDA -TREFFURT (2) - Bau und Erweiterung

VON EDGAR BRILL



Mit viel Muskelkraft: Arbeiter beim Bahnbau der Strecke Schwebda-Treffurt am Abschnitt zwischen Schwebda und Frieda. Repro: Edgar Brill/ „Die Kanonenbahn“ Wolfgang Koch

Am 1. Mai vor 120 Jahren wurde die Bahnstrecke Schwebda - Treffurt eingeweiht. Der Eisenbahnhistoriker Edgar Brill erzählt in einer vierteiligen Serie ihre Geschichte.

Schwebda – Da die Strecke keine großen Projekte in Form von Tunneln, großen Brücken, tiefen Einschnitten und hohen Dämmen brauchte, ging der Bau zügig voran. Bereits am 1. Mai 1902 fand nach nur 18,5 Monaten oder 80 Wochen Bauzeit die Eröffnung unter großem Jubel statt.

Neue Bahnhöfe

Die neue Strecke führt von Schwebda aus der Kanonenbahn heraus unterhalb des erst vor Kurzem erbauten Schlosses Wolfsbrunnen vorbei nach Frieda. Von dort nach Wanfried weiter nach Altenburschla, Großburschla und Heldra, um im Bahnhof Treffurt zu enden. Neben dem Bahnhof Schwebda, den es ja bereits seit der Eröffnung der Kanonenbahn gab, bekamen Frieda, Wanfried, Großburschla und Treffurt einen Bahnhof, Altenburschla und Heldra einen Haltepunkt. Treffurt bekam noch eine Lokstation – eine „Servicestelle“ für die Dampfloks. Hier konnten die Vorräte wie Kohle und Wasser aufgefüllt werden. Auch gab es einen einständigen Lokschuppen.

Erweiterung

Eine Erweiterung der Bahn in Richtung Eisenach über Treffurt hinaus war schon früh geplant, diese verzögerte sich aber durch verschiedene Faktoren. Zum einen durch die Brücken, die bis zum Bahnhof Hörschel nötig waren, um die Werra sechsmal zu überqueren, da es die geografischen Gegebenheiten verlangten und bestimmte Orte unbedingt einen Bahnanschluss erhalten sollten. Zum anderen, da es komplizierte Gebietsverhältnisse waren: Von Treffurt bis Hörschel waren neben dem Kreis Mühlhausen, dem Regierungsbezirk Erfurt der Preußischen Provinz Sachsen und dem Verwaltungsbezirk Eisenach des Großherzogtums Sachsen auch der Landratsamtbezirk Waltershausen des Großherzogtums Gotha von dem Bahnbau betroffen. Alle mussten zustimmen und kostenfrei Land zur Verfügung stellen.

Zum Dritten hatte Mühlhausen eigentlich gar kein Interesse an der Strecke in Richtung Eisenach. Die Stadt hatte Bedenken, den Handel mit Eschwege durch die Eisenbahn an Eisenach zu verlieren.

Am 27. Juli 1906 begannen die Bauarbeiten für die neue Strecke in Richtung Eisenach. In Treffurt veränderte sich einiges. Es wurden die Bahn- und Lokbehandlungsanlagen vergrößert. Zusätzlich wurden ein neuer dreiständiger Lokschuppen mit Werkstattanbau, Drehscheibe, Wasserturm, Kohlebansen mit Schuppen sowie Ausschlackgrube und Stellwerk (West) errichtet sowie ein Beamtenwohnhaus mit Stall. Die ehemalige Lokstation von 1902 wurde zurückgebaut.

Schnelle Verbindung

Am 13. Oktober 1907 wurde die Strecke nach Eisenach eröffnet. Jetzt konnte man mit dem Zug von Eschwege bis Eisenach fahren ohne Umweg über Bebra. Die neue Verbindung sparte die Hälfte der Zeit und der Kilometer und somit auch an Kosten für die Fahrgäste. Im Sommerfahrplan von 1908 sind fünf Züge je Richtung von Treffurt nach Eisenach und umgekehrt unterwegs, die für 53 ½ Kilometer zwischen einer und eineinhalber Stunde Fahrzeit brauchten, was eine Reisegeschwindigkeit von 35 bis 50 km/h bedeutet. Die Bahnstreckenlänge von Treffurt über Eschwege und Bebra bis nach Eisenach vor der Eröffnung dieser neuen Linie betrug knapp 105 Kilometer. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 50 km/h dauerte dieses mindestens zwei Stunden.

Bahnsteigsperrungen sollten zu Beginn des Sommerfahrplans 1909 auf der Verbindung Eschwege - Treffurt - Eisenach eingeführt werden, da der Personenverkehr auf dieser

Strecke so angestiegen war – besonders an schönen Tagen und Markttagen –, dass man Fahrkartenkontrollen von einer Station zur nächsten im Zug nicht mehr bewältigte.

Treffurt bekam diese aber anscheinend erst Ende Juni 1912.