

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



is
zu
m
End
e
des



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 böhmisches Eger ihren Weg über die Werrabahn fanden.

Zweite Weltkriege steig der Güterverkehr bis an die Grenzen der Belastbarkeit, ehe die Ziehung der Demarkationslinie südlich von Eisfeld über Nacht diese Lebensade

r
bis
in
die
heu
tige
Zeit
unt
erb
rac
h
und
im
We
stte
il
des
Lan
des
letz
ten
dlic
h
die
Stre
cke
nör
dlic
h
Cob
urg
still
gel
egt
und
abg
eba
ut
wur
de.

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...“

