

"Thüringer Bahnhof" und Bahnhof "Weimar-Nord"

Ein Rückblick zur Eisenbahngeschichte Weimar-Nords

Der Bahnhof Weimar wurde 1846 als Endpunkt einer von Halle (Saale) kommenden Eisenbahnlinie, die kurze Zeit später in Richtung Erfurt bis Bebra fortgeführt wurde, errichtet. Ca. 30 Jahre später bildete er auch den Ausgangspunkt einer Strecke, die über Jena nach Gera führte. Vom Bahnhof Weimar aus wurde dann 1887 der südliche Bereich mit der Strecke über Bad Berka nach Kranichfeld und Blankenhain sowie der nördliche Bereich mit einer 1000-mm-Schmalspurbahn über Butteltstedt nach Rastenberg und Großrudstedt erschlossen. Unter teilweiser Mitbenutzung dieser Trasse wurde ab 1943 eine Anschlussbahn nach Buchenwald betrieben



Unmittelbar hinter dem heutigen Hauptbahnhof Weimar schloss sich in nördlicher Richtung ein über den "Rastenberger Tunnel" erreichbarer Bahnsteig an, der in früheren Fahrplänen teilweise als

"Thüringer Bahnhof"

ausgewiesen wurde. Von diesem führte ein ab 1937 mit einem Dreischiengleis ausgebaute Abschnitt bis zu dem nur ca. 500 m entfernten und bis 1940 als Secundairbahnhof fungierenden Bahnhof

"Weimar-Nord"

Vom Bahnhof Weimar-Nord führte die Strecke, die ab 1943 im Zusammenhang mit der Errichtung der Buchenwaldbahn ebenfalls mit einem Dreischiengleis ausgestattet wurde, bis zum ca. 3 km entfernten und Weimar vorgelagerte Schöndorf. Hinter Schöndorf bedienten sowohl die 1000mm-Schmalspurstrecke, als auch die normalspurige Buchenwaldbahn noch den Anschlußpunkt Wohlsborn, danach verlief die Schmalspurbahn weiter in nördlicher Richtung nach Rastenberg bzw. Großrudstedt, während die normalspurige Buchenwaldbahn in westlicher Richtung über Großobringen und den hier nur sanft ansteigenden Ettersberg zum Lager Buchenwald führte.

Im folgenden werden für den interessierten Besucher unserer Homepage einige Gedanken zur Entwicklung und zum Betrieb der Weimar-Rastenberger-Bahn und der Buchenwaldbahn in zusammenfassender Form zusammengetragen, hat doch die Entwicklung und Geschichte dieser Bahnen unseren Ortsteil sowohl in positiver, als auch negativer Hinsicht nicht unbedeutend mitgeprägt.



Die **Schmalspurbahn Weimar–Rastenberg/Großrudstedt** war ein 54 km langes Schmalspurbahnnetz mit 1000 mm Spurweite. Die im Volksmund auch "Laura" genannte Schmalspurbahn verlief von Weimar-Nord über Butteltstedt entweder nach Rastenberg oder nach Großrudstedt. Zudem bestand ein kurzer Abzweig nach Buttstädt.

Trotz frühzeitiger Förderung des Eisenbahnbaues durch das Großherzogtum blieb der vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Raum nördlich von Weimar zunächst ohne Eisenbahnanschluß. Ein 1880 eingebrachtes Bahnprojekt Weimar–Großrudstedt mit Abzweig nach Rastenberg scheiterte zunächst wegen Finanzierungsproblemen und wurde erst mit dem Bau einer Zuckerfabrik bei Großrudstedt 1886 wieder aktuell. Nach aktiver Unterstützung der großherzogliche Regierung sowie zahlreicher Ortschaften (vor allem Rastenberg) entlang der geplanten Schmalspurbahn erhielt die 1886 gegründete Weimar-Rastenberger Eisenbahn-Gesellschaft (WREG) die Konzession zum Bau einer „meterspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung“.

Die Strecke sollte von Weimar zunächst nach Buttstedt führen und sich dort in eine 17 km langen Strecke nach Rastenberg sowie eine 19 km lange Strecke nach Großrudstedt gabeln. Dort bestand Anschluß an die Staatsbahnstrecke Sangerhausen–Erfurt. Die nach Rastenberg führende Strecke kreuzte bei Guthmannshausen die "Pfefferminzbahn" Straußfurt–Großheringen (Saal-Unstrut-Bahn).

Nach nur reichlich einjähriger Bauzeit wurde der Betrieb im Juni 1887 für den Personen- und im August 1887 für den Güterverkehr aufgenommen. Das insgesamt 51 km lange Privatbahnnetz hatte in Weimar, Großrudstedt und Guthmannshausen Anschlüsse an die Staatsbahn.

Trotz der bestehenden Anschlüsse wurde 1890 die Konzession zum Bau und Betrieb eines weiteren Anschlusses an die „Pfefferminzbahn“ in Buttstädt erteilt, die zum Bau eines etwa 3 km langen Stichbahnabschnittes nahe Mannstedt bis zum Bahnhof Buttstädt führte. Die Züge von Weimar nach Rastenberg wurden von nun an über Buttstädt geführt, wodurch sich die die Fahrzeit zwischen Guthmannshausen und Rastenberg verdoppelte.

Sowohl im Personenverkehr, als auch im Güterverkehr blieben die wirtschaftlichen Ergebnis der neuen Schmalspurbahn deutlich hinter den Erwartungen zurück. Da sich der Güterverkehr wesentlich auf den Transport landwirtschaftliche Produkte bezog, konnte eine volle Auslastung praktisch nur in den Erntezeiten erreicht werden. Der verlustbehaftete Betrieb der Bahn schreckte die Aktionäre vor weiteren Investitionen ab und führte zu Überlegungen, wie der Bahnbetrieb rentabel zu gestalten sei.



Trotz frühzeitiger Förderung des Eisenbahnbaues durch das Großherzogtum blieb der vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Raum nördlich von Weimar zunächst ohne Eisenbahnanschluss. Ein 1880 eingebrachtes Bahnprojekt Weimar–Großrudstedt mit Abzweig nach Rastenberg scheiterte zunächst wegen Finanzierungsproblemen und wurde erst mit dem Bau einer Zuckerfabrik bei Großrudstedt 1886 hatte wieder aktuell.

Nach aktiver Unterstützung der großherzogliche Regierung sowie zahlreicher Ortschaften(vor allem Rastenberg) entlang der geplanten Schmalspurbahn erhielt die 1886 gegründete Weimar-Rastenberger Eisenbahn-Gesellschaft (WREG) die Konzession zum Bau einer „meterspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung“.

Die Strecke sollte von Weimar zunächst nach Buttstedt führen und sich dort in eine 17 km langen Strecke nach Rastenberg sowie eine 19 km lange Strecke nach Großrudstedt gabeln. Dort bestand Anschluß an die Staatsbahnstrecke Sangerhausen–Erfurt. Die nach Rastenberg führende Strecke kreuzte bei Guthmannshausen die "Pfefferminzbahn" Straußfurt–Großheringen (Saal-Unstrut-Bahn). Nach nur reichlich einjähriger Bauzeit wurde der Betrieb im Juni 1887 für den Personen- und im August 1887 für den Güterverkehr aufgenommen. Das insgesamt 51 km lange Privatbahnnetz hatte in Weimar, Großrudstedt und Guthmannshausen Anschlüsse an die Staatsbahn. Trotz der bestehenden Anschlüsse wurde 1890 die Konzession zum Bau und Betrieb eines weiteren Anschlusses an die „Pfefferminzbahn“ in Buttstädt erteilt, die zum Bau eines etwa 3 km langen Stichbahnabschnittes nahe Mannstedt bis zum Bahnhof Buttstädt führte. Die Züge von Weimar nach Rastenberg wurden von nun an über Buttstädt geführt, wodurch sich die die Fahrzeit zwischen Guthmannshausen und Rastenberg verdoppelte.

Sowohl im Personenverkehr, als auch im Güterverkehr blieben die wirtschaftlichen Ergebnisse der neuen Schmalspurbahn deutlich hinter den Erwartungen zurück. Da sich der Güterverkehr wesentlich auf den Transport landwirtschaftliche Produkte bezog, konnte eine volle Auslastung praktisch nur in den Erntezeiten erreicht werden. Der verlustbehaftete Betrieb der Bahn schreckte die Aktionäre vor weiteren Investitionen ab und führte zu Überlegungen, wie der Bahnbetrieb rentabel zu gestalten sei.

Mit diesem Ziel vor Augen setzte man große Hoffnungen auf das Bahnunternehmer Herrmann Bachstein aus Berlin, welches in Thüringen bereits mehrere wirtschaftlich arbeitende Nebenbahnen (unter anderem auch die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn) betrieb. Um den Bahnbetrieb nun auch bei der WREG effektiver organisieren zu können, übertrug man Bachmann im Mai 1897 die vorläufige Betriebsführung. Da Bemühungen der WREG zum Verkauf der Strecken an den preußischen Staat scheiterten, kaufte Bachstein im April 1898 die Bahnen für rund 800.000 Mark, die WREG wurde aufgelöst.

Ab 1898 leitete Bachstein, später sein Sohn Bachstein jr., einschneidende Sanierungsmaßnahmen ein, was mit der Forderung nach höheren Tarife und größeren Zuschüsse von den Anliegergemeinden sowie mit der Drohung zur Schließung unrentabler Streckenabschnitte einherging.

Die unzureichende Rentabilität einiger Streckenabschnitte ergab sich aber auch durch die wirtschaftliche Weiterentwicklung. So war 1910 eine neue direkte Normalspurbahn Buttstädt–Rastenberg (mit einer Anschlussbahn nach Billroda) von der Fa. Bachstein gebaut worden, um die Zunahme des Güterverkehrs durch den wachsenden Kalibergbaus bewältigen zu können. Im Ergebnis dieses Baues entstand wegen der teilweise gemeinsamen Trassenführung z.B. ein dreischieniger Ausbau von Hardisleben bis Rastenberg und ein neuer Buttstädter Normalspurbahnstation, die Konsequenzen für die bestehende Schmalspurbahn haben mussten. In der Folge wollte Bachstein in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg das unrentable Streckennetz der Schmalspurbahn aufgeben und bemühte sich für eine dauerhafte Entbindung der Verkehrspflicht. Im Juni 1923 wurde der Abschnitt Buttstedt–Rastenberg für den Personenverkehr stillgelegt, während der Güterverkehr noch bis 1925 aufrechterhalten wurde. Dann begann der Abbau der Schmalspurgleise. Die überwiegend schlechte wirtschaftliche Lage der Thüringer Privatbahnen führte 1923 zur Gründung der Thüringischen Eisenbahn-AG (THEAG), die im Sinne einer Holding fungierte und in die auch die Weimar-Rastenberger-Schmalspurbahn sowie die vorstehend erwähnte Normalspurbahn Buttstädt-Rastenberg integriert wurden.

Obwohl oder weil Herrmann Bachstein jr. maßgeblich für eine Straffung der Bahnverwaltung und des Betriebsmaschinendienstes sorgte, unterblieb eine grundlegende Sanierung der verbliebenen Streckenabschnitte. Deren Zustand war bis zum Schluss mehr als fragwürdig. Nur im Falle unbedingter Notwendigkeiten verlegte man neue Schwellen oder Gleise, die überwiegend aus Altmaterial der stillgelegten Streckenabschnitte gewonnen wurden.

Die daraus resultierende Reduzierung der Streckengeschwindigkeit, die aufkommende Konkurrenz zwischen Schiene und Straße, die zunehmenden Belastungen der anliegenden Orte verstärkten die Probleme einer nach wie vor unrentablen Bahn, für die sich auch durch weitere Sanierungsmaßnahmen (z.B. Einsatz dieselgetriebener Triebwagen in Ablösung eines kostenintensiven Dampfbetriebs) keine wesentlichen Verbesserung der Einnahmen erreichen ließ.

Trotz wiederholter, aber ergebnislos verlaufender Stilllegungsanträge wurde die Schmalspurbahn bis zum 11. April 1946 weiterbetrieben. Danach wurden die Gleisanlagen im Rahmen der sowjetischen Reparationsforderungen abgebaut.

Überreste der ehemaligen Strecken der Bachstein-Bahnen im Weimarer Land kann man noch heute an vielen Stellen entdecken. Die Trassen sind teilweise noch als Feld- und Radwege erkennbar oder heben sich durch markanten Baumbewuchs landschaftlich hervor. Von den wenigen Brücken existiert im Wesentlichen nur noch die nie von der Bahn genutzte Steinbogenbrücke über das Dürrebachtal an der Buttstedter Strasse in Weimar. Diese Brücke wurde im Zuge des Ausbaus der Buchwaldbahn errichtet, die Trasse selbst aber nie auf diese Brücke geschwenkt.

Der auf der Trasse der Bahn errichtete heutige Radweg zwischen Weimar und Schöndorf folgt der alten Trassierung und führt über die 2010 neu gebaute Brücke des Radweges, die noch immer die Betonpfeiler der alten Bahntrasse nutzt.

Wie sich die Trasse der früheren Weimar-Rastenberger-Bahn heute zeigt, macht eine kleine Bilderauswahl deutlich, die sie [HIER](#) einsehen können

Ausführlichere Angaben zur Weimar-Rastenberger Bahn finden Sie [HIER](#).



Die sogenannte **Buchenwaldbahn** war eine eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke in Thüringen, deren Trasse zwischen Weimar und Schöndorf gemeinsam mit der bereits früher errichteten Bahnlinie 'Weimar-Großrudstedt' verlief. Die insgesamt etwa 14,5 km lange Strecke nutzte auf der gemeinsamen Trasse zwischen Weimar und Schöndorf ein sogenanntes Dreischienengeleis (für Schmalspur- und normalgleisigen Betrieb), ab Schöndorf verlief sie auf eigener Trasse bis nach Buchenwald.

Fertiggestellt wurde die Buchenwaldbahn trotz ihrer Eröffnung im Jahre 1943 erst 1944. Zwischen 1946 und 1953 wurde auf einem Teil der Strecke öffentlicher Personenverkehr durchgeführt.

Ursprünglich erschloss die bestehende Schmalspurbahn Weimar–Großrudstedt auch einige Industriebetriebe im Norden Weimars. Weil die für diese Betriebe bestimmten Güter wegen der unterschiedlichen Spurweiten im Bahnhof Weimar umgeladen werden mussten, wurde im Herbst 1938 das kurze Teilstück zwischen Weimar und Weimar-Nord durch die Thüringische Eisenbahn-AG (THEAG) dreischienig ausgebaut, so dass auf diesem Abschnitt auch Normalspurgüterwagen eingesetzt werden konnten.

Das 1937 gegründete Konzentrationslager Buchenwald wurde ebenso wie die in dessen Nähe errichtete und zu den Gustloff-Werken gehörende Waffenfabrik zunächst über die Straße bedient, 1942 wurde ein Bahnanschluss erwogen, dessen Trasse ursprünglich direkt von Weimar zum Lager führen sollte. Wegen des großen Höhenunterschieds auf kurzer Distanz wurde die Planung der Streckenführung verändert und beschlossen, den vorhandenen Trassenabschnitt der "Laura" von Weimar-Nord bis Schöndorf ebenfalls mit einem 3-Schienen-Gleis zu versehen. Von dort aus sollte die Trassenführung dann entlang des Ettersberges bis ins Lager Buchenwald gewählt werden.

Im März 1943 begann unter Führung der Waffen-SS der als "kriegswichtiges Vorhaben" deklarierte Bau der Buchenwaldbahn. Bereits im Juni desselben Jahres erfolgte die Eröffnung der Strecke mit wenigen geladenen Gästen unter Ausschluss der Öffentlichkeit, obwohl zu diesem Zeitpunkt der Großteil der Anschlussbahn erst provisorisch fertiggestellt und die Baupläne noch nicht einmal offiziell genehmigt waren.

Zum Bau und später auch zur Unterhaltung wurden zahlreiche Häftlinge des Konzentrationslagers eingesetzt, die weitgehend in Handarbeit die 10km lange Strecke der Anschlussbahn zwischen Schöndorf und Buchenwald bauen bzw. betriebsbereit halten mussten. Diese Strecke diente anfangs der Versorgung der Waffenfabrik auf dem Ettersberg, seit Anfang 1944 wurden etwa 100.000 Häftlinge in zum Teil offenen Güterwagen auf dieser Strecke transportiert

Aus ganz Europa wurden Menschen nach Buchenwald verbracht, um von dort aus zur Zwangsarbeit in eines der Außenlager gebracht zu werden. Am Bahnhof des Lagers Buchenwald starteten Vernichtungstransporte mit Kindern und kranken Häftlingen in die Vernichtungslager der Nazis. Mit der kriegsbedingten Räumung der Lager im Osten

organisierte die SS im Januar/Februar 1945 zahlreiche Massentransporte nach Buchenwald. Viele von ihnen erreichten das Lager bereits tot oder dem Tode nahe.

Angesichts der Geschichte dieser Bahn wurde der ca. 3,5 km lange "Gedenkweg Buchenwaldbahn" errichtet, der auf der ehemaligen Bahntrasse in unmittelbarer Nähe des Obelisken beginnt und bis zum ehemaligen Bahnhof Buchenwald führt.

Weitere Hinweise zu diesem Gedenkweg können sie [HIER](#) einsehen.

Weimar–Buchenwald	
von Kranichfeld und von Erfurt	
Weimar	
nach Halle und nach Gera	
0,5 Weimar-Nord	247 m
1,55 Dürrebach	
3,47 0,00	297 m
Schöndorf	
nach Großrudstedt	
3,30 Wohlsborn	
4,60 Großobringen	322 m
8,83 Holzladestelle	
Anschluss Gustloff-Werk II	
10,8 Buchenwald	455 m
10,92 Streckenende	

Nach der Befreiung des Konzentrationslagers war der Verkehr nur kurzzeitig unterbrochen, er wurde auf Anweisung der Amerikaner bereits Ende April 1945 wieder aufgenommen. Mit Einrichtung des Speziallagers Nr. 2 durch die sowjetische Militäradministration wurde die Unterhaltung der Strecke erneut von Häftlingen durchgeführt. Der bauliche Zustand der Strecke verschlechterte sich immer mehr, dennoch musste der Betrieb trotz Stilllegungsbemühungen der RBD Erfurt auf sowjetische Anweisung fortgeführt werden.

Auf der Strecke wurde nach vorangegangener Zulassung des Güterverkehrs ab Mai 1947 auch der Personenverkehr bis Großobringen aufgenommen. Ursprünglich komplett für Reparationsleistungen vorgesehen, wurden in den Folgejahren nur Nebengleise abgebaut, die Strecke aber im verkehrsfähigen Zustand erhalten. Noch 1951 verkehrten fast täglich noch zwei Zugpaare zwischen Weimar-Nord und Großobringen.

Schließlich kam es wegen des schlechten Streckenzustandes ab 1953 zur Einstellung des Personenverkehrs. 1954/55 wurde der Streckenabschnitt Großobringen–Buchenwald abgebaut, bis zum Bahnhof Großobringen wurde aber noch bis nach 1960 Güterverkehr betrieben. Erst danach wurden die Gleise schrittweise bis Schöndorf, später dann bis vor Weimar abgebaut.

Einen Eindruck davon, wie im Laufe der Zeit die Spuren einer Eisenbahn getilgt werden, die über Jahrzehnte hinweg das Leben der Menschen in und um Weimar berührt hat, vermitteln einige ergänzende Bilder, die sie [HIER](#) einsehen können.