

# Eisenbahn Haltepunkt Grümpen

## Bahnlinie Eisfeld - Sonneberg

Nachdem schon am 2. 11. 1858 die Bahnstrecke Eisenach-Eisfeld-Coburg eröffnet wurde, drängte besonders die aufstrebende Spielwarenindustrie in Schalkau auf die Anbindung an die Werrabahn. Zunächst erfolglos wurde der Bau einer Schmalspurbahn von Eisfeld über Schalkau nach Rauenstein und weiter über Neuhaus /Rennweg nach Probstzella beantragt. Es sollte bis 1899 dauern, bevor ernsthaft der Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Sonneberg nach Schalkau geprüft wurde.

Nach einigen Zugeständnissen Rauenstein und weiteren Verpflichtungen Schalkaus wurde am 11. 1. 1906 durch den Meininger Landtag der Bahnbau Sonneberg Eisfeld über die Spitzkehre Rauenstein genehmigt. Die ursprüngliche, kostengünstigere direkte Streckenführung Schalkau – Seltendorf wurde auch aufgrund des Angebotes der Gemeinde Rauenstein die Mehrkosten des Grunderwerbs im Rauensteiner-Grümpner Gebiet zu tragen befürwortet. Nicht zuletzt die Forderungen nach Anbindung und Beiträge der Rauensteiner Porzellanfabrik in Höhe von 50.000 Mark trugen dazu bei, wie auch das große Interesse der örtlichen Bevölkerung.

Als sich eine Abordnung des Landtages selbst von der Notwendigkeit der Rauensteiner Spitzkehre überzeugte, rief die Gemeinde Rauenstein alle Bürger auf, auf der Straße zwischen Grümpen und Rauenstein mit allen möglichen Transportgeräten, Karren und Pferdegespannen unterwegs zu sein. Ob dieser stark befolgte Aufruf die Abgeordneten überzeugte, ist nicht überliefert.

Nach den Vermessungsarbeiten und Enteignung der Grundstücke begann der Bahnbau am 19. 10. 1906 mit zumeist italienischen, serbischen, montenegrinischen und polnischen Arbeitskräften. Es wird behauptet, dass so mancher Ausländer Gefallen an einer einheimischen Tochter fand – was nicht immer ohne Folgen für diese blieb. Am 14. 10.

1909 wurde das 21,52 km lange Teilstück von nach Effelder eingeweiht. Der Rest der Strecke (11,3 km) bis Sonneberg wurde am 31. März eingeweiht. Am gleichen Tag wurde der Postkutschenverkehr mit der letzten Kutsche von Schalkau nach Rauenstein eingestellt. Bereits im Jahr wurden in Schalkau, Rauenstein und Effelder 46.000 Fahrkarten verkauft und 15.500 t Güter befördert. Bis zum Beginn des ersten Weltkriegs eine ständige Zunahme zu verzeichnen. Schalkau entwickelt sich zunehmend von einem stattlichen zu einem städtischen Gemeinwesen, der Weitblick Förderung des Eisenbahnbaus hat sich wie für die



Eisfeld  
1910  
ersten  
über  
war  
Dorf  
der  
Stadt

Schalkau auch für die Ansiedlung von Industrie an der Strecke gelohnt. Welche große wirtschaftliche Bedeutung der Bau der Bahn hatte, lässt sich heute schwer vorstellen. Zahlreiche Ochsen- und Pferdegespanne brachte vorher die Fertigerzeugnisse an die Bahnstationen nach Eisfeld oder Sonneberg, um beladen mit Kohlen und Waren des Bedarfs der Bevölkerung beladen zurück zu kehren. Unzählige Frauen waren mit dem Tragekorb oder Handwagen unterwegs um die Waren der familiären Heimarbeit nach Sonnenberg, Coburg oder Eisfeld zum Verleger zu liefern. Die Fahrposten der Post waren für die Dörfler unerschwinglich und für den industriellen Aufschwung eher hinderlich. Die Bahnstrecke selbst ist eine typische Mittelgebirgsstrecke mit zahlreichen Steigungen und engen Kurvenradien. Reizvolle Ausblicke und Einblicke in die Thüringer-Vorgebirgslandschaft bis hinein in die hohe Rhön und das Frankenland ergeben sich wie von selbst. Im Februar 1981 verabschiedete sich die letzte Dampflokomotive der Baureihe 95 mit einer Sonderfahrt. Ab jetzt verkehrten nur noch Diesellokomotiven.

Der unbesetzte Haltepunkt in Grümpen (mit Bahnhofshäuschen) am km 13,6; (427,66 m ü.NN) bestand bis zur Aufgabe der Strecke durch die Deutsche Bahn AG 2002. Heute fährt der Triebwagen einer Privatbahn ohne Halt in Grümpen bis zum neu gestalteten Haltepunkt Rauenstein. Das Bahngelände wurde abgerissen und nur ein leerer Bahnsteig erinnert noch an die Zeiten der schnaufenden Dampfzüge und an das Brummen der „Taiga-Trommel“, der schweren sowjetischen Diesellok mit den zig Güterwagen.

2006 wurde ein neues Kapitel der Eisenbahngeschichte in unmittelbarer Nähe eröffnet. Umfangreiche, landschaftsverändernde Bauarbeiten werden durchgeführt. Die größte Spannbogenbrücke Europas entsteht am südlichen Ortsausgang. Die zukünftige ICE-Strecke zeigt sich in Konturen und in ihrer Problematik.

## Überholbahnhof (im Dorntal) und Grümpentalbrücke (Juni 2007)



Seit dem 01. 04. 2007 wird intensiver am zukünftigen Überholbahnhof im Dorntal gearbeitet. Im Minutentakt fahren LKW tonnenweise Gestein ab. Einer der Hauptwaldwege in der Umgebung wird damit saniert - das reduziert Kosten. Ein Rettungsweg zum Überholbahnhof aufgeschüttet. Planiermaschinen verformen das Gelände zum künftigen Profil. Einige Brückenpfeiler an der Grümpentalbrücke nehmen Gestalt an. Die Baustelle wächst zur Großbaustelle heran. Eine Investition in die Zukunft - sagen die Politiker in Berlin und Erfurt. Dem Bürger wird da so einiges zugemutet.



Die Grümpentalbrücke nimmt Gestalt an. Ein erster Abschnitt des 280 m langen Brückenbogens wird Anfangs 2008 fertiggestellt. Im Juni 2010 wird das letzte Viertel des Brückenbogens betoniert.