



Es ist noch nicht so lange her, dass mit der Fertigstellung der Autobahn A 38 nach Halle, einem Vorzeigeobjekt der deutschen Wiedervereinigung, ein ganzer Landstrich erschlossen wurde, der dem Göttinger aus fast schon historischen Gründen lange verborgen blieb: das östliche Eichsfeld. So ist es nicht allzu erstaunlich, dass auch 20 Jahre nach der Wiedervereinigung immer noch versteckte Attraktionen zu entdecken sind. Das Obereichsfeld, im Länderdreieck Thüringen, Niedersachsen und Hessen, hat nicht nur landschaftlich und geschichtlich viel zu bieten. Hier befindet sich in romantischer, von Tälern und bewaldeten Hügeln geprägter Landschaft ein Denkmal der Ingenieurskunst aus der Gründerzeit, dessen Existenz man in dieser Gegend nicht vermutet hätte: die Kanonenbahn.



Allerhöchste
Eisenbahn



Licht am Ende des Tunnels

Brücke über den Ort unter dem Stein

Im kleinen Örtchen Lengenfeld unterm Stein erhebt sich als eindrucksvollster Teil dieser ehemaligen Eisenbahnstrecke das imposante Lengenfelder Viadukt. Der Bau der Kanonenbahn wurde nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1873 per Gesetz beschlossen. Aus strategischen Gründen sollte ein Eisenbahnnetz das neue Machtzentrum des Deutschen Reiches, Berlin, mit den Grenzregionen und weiter bis nach Metz in Lothringen verbinden. Den Namen Kanonenbahn erhielt diese Eisenbahnlinie aufgrund der Finanzierung der Baukosten aus den französischen Reparationszahlungen. Auch die zunächst ausschließlich militärische Nutzung trug dazu bei, dass die Strecke im Volksmund schon bald als Kanonenbahn bezeichnet wurde. Dieser militärischen Nutzung ist es auch zu verdanken, dass die Bahnhöfe an der Strecke außerhalb oder an den Rändern der Ortschaften lagen und noch liegen. Auch bei der Streckenführung standen technische Kriterien wie Kurvenradius, Gefälle und Steigungen gegenüber der praktischen Nutzbarkeit für zivile Zwecke im Vordergrund.

Augen zu und durch

Das Lengenfelder Viadukt verdankt diesen technischen Prioritäten seine Existenz. Die geographischen Gegebenheiten vor Ort ließen nur den Weg in der Höhe, über den Ort hinweg, zu, und so baute man schlicht über die Häuser hinweg. Das Teilstück um Lengenfeld wurde nach gerade einmal fünf Jahren Bauzeit im Jahr 1880 eingeweiht und zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass hier Baumethoden für Tunnel und Brücken erstmalig erprobt wurden, die dann später andernorts Anwendung fanden. Nach dem Zweiten Weltkrieg und der deut-

schen Teilung war die Kanonenbahn nicht mehr durchgängig befahrbar, und Teilstrecken hatten nur noch regionale Bedeutung.

Ein neues Kapitel

Der letzte Zug von Leinefelde nach Geismar im thüringischen Landkreis Eichsfeld fuhr 1992, und die Strecke wurde, sehr zum Bedauern nicht nur der örtlichen Eisenbahnfans, endgültig geschlossen. Wirklich endgültig? Nein, denn 2002 fand sich ein Verein zusammen, der sich um den Erhalt des Viaduktes in Lengenfeld und der mittlerweile vom Hauptnetz der Bahn isolierten Strecke bemühen wollte. Die Idee war sowohl die Erhaltung und Konservierung dieses geschichtlichen Bauwerks wie auch seine Bekanntmachung und touristische Erschließung. Da weder Bauwerk noch Umgebung sich ihrer Schönheit wegen verstecken müssen, kam man schnell auf den Gedanken, die mittlerweile zugewucherte Strecke nach und nach freizulegen und die Befahrung mit Draisinen zu ermöglichen. Seit 2006 befindet sich die Erlebnis-Draisine in Lengenfeld unterm Stein nun schon in Betrieb und ermöglicht es dem geneigten Besucher vom 1. April bis zum 31. Oktober, die Kanonenbahn und ihre Umgebung im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren. Fortbewegt wird sich auf nach langem Getüftel eigens für diese Strecke gebauten Fahrraddraisinen, die es in unterschiedlichen Größen gibt und Platz für zwei bis sieben Personen bieten.

Eisenbahn im Direktverfahren

Einmal im Sattel, stehen eine kurze und eine lange Strecke zur Verfügung. Auf der kurzen Strecke geht es für

alle mit wenig Zeit oder die einfach einmal das Draisinenfahren erleben wollen dreieinhalb Kilometer leicht bergab über die kleine Haltestelle Teufelsnase zum Bahnhof im Lengenfelder Nachbarort Geismar. Danach geht es zurück. Die Fahrt auf der kurzen Strecke lässt sich in einer Stunde bewältigen. Das Draisinenfahren ist schließlich dazu gedacht, die Landschaft auf außergewöhnliche Weise im eigenen Tempo genießen zu können. Wer ein bisschen mehr Zeit mitbringt, für den bietet sich die längere Strecke von Lengenfeld nach Küllstedt an. Nach einer Einweisung durch das Personal geht's los. Vorab ein Wort der Warnung: Auf dieser Strecke geht es bergauf – man sollte sich Zeit nehmen, um sich nicht zu früh zu verausgaben, denn bei einer Länge von 13 Kilometern hat man doch einiges vor sich. Zum Trost sei gesagt: Der Rückweg geht bergab, und alle zwei bis drei Kilometer wartet eine Haltestelle zum Verschnaufen, Picknicken und Genießen. Schon nach ungefähr 300 Metern geht es vorbei an einem hübsch restaurierten ehemaligen Bahnwärterhäuschen hinauf aufs Lengenfelder Viadukt.

Mit atemberaubendem Blick auf Lengenfeld und das idyllische Tal der Frieda zieht sich die Strecke im Halbkreis um das Dorf. Vorbei am barocken Schloss Bischofstein geht die Fahrt zum ersten Tunnel – dem 288 Meter langen Entenbergtunnel. Für alle, die an diesem Punkt schon einer warmen Mahlzeit bedürfen, ist hier ein Grillplatz eingerichtet, und in den Draisinen ist mehr als ausreichend Platz für Würstchen und Grillkohle. Drei Kilometer hinter dem Haltepunkt Großbartloff folgt mit dem Heiligenbergtunnel der zweite von insgesamt fünf Tunnelabschnitten. Auf der anschließenden Strecke lässt sich noch gut erkennen, wo Schneisen geschlagen und Dämme bis auf die stolze Höhe von 30 Metern aufgeschüttet werden mussten, um die Kanonenbahn zu realisieren. Über die Halte-





Wärterhäuschen mit schöner Aussicht

stelle Rottenbach und die beiden Mühlbergstunnel geht es entlang ehemaliger Forstwege zur Haltestelle Luttergrund, von wo aus man unten im Tal die Lutter rauschen hört.

Tunnelblick

Kurz vor dem Ende der Reise wartet die Strecke mit dem nach dem Lengenfelder Viadukt zweitbeeindruckendsten Bauwerk auf. Zunächst erhebt sich das mittelalterlich anmutende, an eine Festung erinnernde Portal des Küllstedter Tunnels vor einem. Anschließend geht es hinein in den mit knapp über eineinhalb Kilometern längsten Tunnel auf dieser Strecke, der sich während seiner Bauzeit von 1876 – 1879 mit dem Titel »längster Tunnel Europas« schmücken durfte. Aufgrund der Länge diese Bauwerks ist es in der Mitte der Röhre stockduster. Da die Draisinen mit adäquater Beleuchtung ausgestattet sind, muss man allerdings nicht befürchten, sich im Dunkeln zu verfahren. Nach 18 Kilometern und ganzen 124 Metern Höhenunterschied erreicht man schließlich den Bahnhof Küllstedt, die vorläufige Endstation der Draisinenstrecke. Hier werden die Draisinen gewendet, und es geht zurück nach Lengenfeld. Da die zweite Gleis Spur, die ursprünglich auf dieser Strecke lag, nach dem Ersten Weltkrieg als Reparation an Frankreich sozusagen zurückging, herrscht auf der Draisinenstrecke Einbahnverkehr. Dieser Beson-

derheit ist es auch geschuldet, dass man, wenn man denn erst einmal unterwegs ist, nur ab einer bestimmten Uhrzeit wieder zurück darf und muss, sonst würden nachfolgende Draisiniere beim Vorwärtskommen behindert – eine Fahrt mit der Draisine ist also nichts für Ungeduldige, und diese Besonderheit forciert entsprechend auch die gemütliche Komponente dieses Ausflugs, der mit vier Stunden zu veranschlagen ist.

Déjà-ou

Auf dem Weg zurück kann man dann unter geringerer Leistung als bei der Hinfahrt die Schönheiten der Strecke noch einmal Revue passieren lassen. Wer sich nicht selber abstrampeln möchte oder während der Fahrt bei einem kühlen Getränk Wissenswertes über die Bahn und die Umgebung erfahren möchte, dem bietet sich die Fahrt in der nach der Strecke benannten Kanonenbahn – einer Elektrodraisine mit bis zu 40 Personen Kapazität. Mit dieser Alternative dauert die Fahrt knappe eineinhalb Stunden. Egal ob mit Fahrrad oder Elektrodraisine – eine Fahrt mit diesem außergewöhnlichen Transportmittel trägt dazu bei, dass die Kanonenbahn erhalten und auch weiter ausgebaut wird, damit sich noch viele zukünftige Besucher an diesem Denkmal erfreuen können. ←

buchung info

Eichsfelder Kanonenbahn gGmbH

Tel. 036027 78866
 Fax 036027 78453
 www.erlebnis-draisine.de
 info@erlebnis-draisine.de

Erlebnis Draisine

Bahnhofstr. 43
 99976 Lengenfeld unterm Stein

Preise, Routen und Zeiten Fahrraddraisinen:

Route 1

Lengenfeld/Stein – Bahnhof Küllstedt und zurück (26 km)

Abfahrtszeiten:

Mo–So 9.00 – 9.30 Uhr und
 13.30 – 14.00 Uhr

Abendfahrten ab 18.00 Uhr sind vom 1.6. – 31.8. möglich. Für die Abendfahrten gibt es einen Preisnachlass von 15 %.

Fahrtzeit: max. 4 Stunden

Preis pro Draisine

	Mo – Fr	Sa/So/F
4-Sitzer	44,00	48,00
5-Sitzer	55,00	60,00
6-Sitzer	66,00	72,00
7-Sitzer	77,00	84,00

Route 2

Lengenfeld/Stein – Geismar und zurück = 7 km

Abfahrtszeiten:

Mo–So ab 10.00 Uhr nach Bedarf

Fahrtzeit: ca. 1 Stunde

Preis pro Draisine

	Mo – Fr	Sa/So/F
4-Sitzer	14,00	16,00
7-Sitzer	24,00	26,00

Preise und Zeiten Kanonenbahn:

Abfahrtszeiten: täglich um 10.30 Uhr und um 14.30 Uhr.

Fahrpreis pro Person 7,- €, ermäßigt 6,- €.

Mindestteilnehmerzahl:
 15 Personen

(Alle Angaben ohne Gewähr)

