

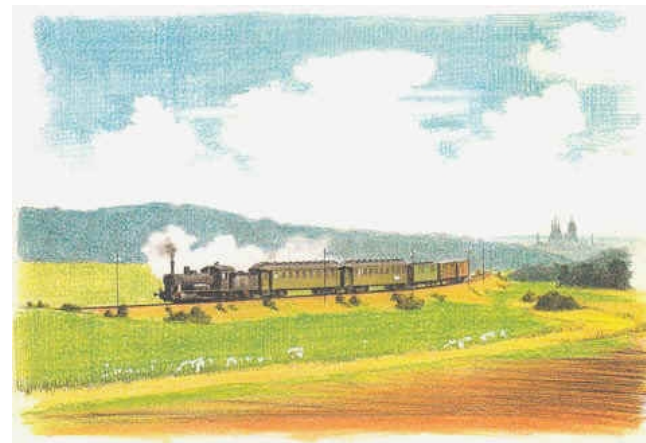
# Die Kleinbahn Erfurt–Nottleben

Die Bahnlinie nach Nottleben hatte ihren Ursprung in dem 1917 gebauten Anschlussgleis zur königlichen Gewehrfabrik, später Büromaschinenwerke Optima, in unmittelbarer Umgebung der Festung Petersberg.

Mit der Bitte nach einem dringend benötigten Gleisanschluss wandte sich die königlich-preußische-Gewehrfabrik im Juni 1915 an den Landrat des Landkreises Erfurt. Man einigte sich darauf, die Gleise nach den Plänen der Kleinbahnverwaltung zu verlegen, um sie später für die geplante Kleinbahn nutzen zu können.

Da die Stadt den Bau der Anschlussbahn nicht bezahlen konnte, übernahm die Heeresverwaltung die Finanzierung. Als Eigentümer galt die Gewehrfabrik.

Am 22. Dezember 1917 wurde der Betrieb aufgenommen. Die Gleise führten vom an der Strecke Erfurt - Nordhausen gelegenen Bahnhof Erfurt Nord über Marbach und erreichten nach 6,6 Kilometern die westlich von Erfurt gelegene Gewehrfabrik.



Im Jahr 1921 wurde das Reichbahnanschlussgleis, abzweigend zwischen Marbach und dem Westbahnhof, das direkt zum Betriebsgelände des Unternehmens führte, verlegt. Auf dem oberen Betriebsgelände wurden zunächst Reparaturarbeiten an Lokomotiven und Waggons vorgenommen. Später diente das Gebiet als Kohlenhof zur Betriebsversorgung.

1923 ging die Gewehrfabrik und somit auch der Gleisanschluss an die Deutschen Werke über.

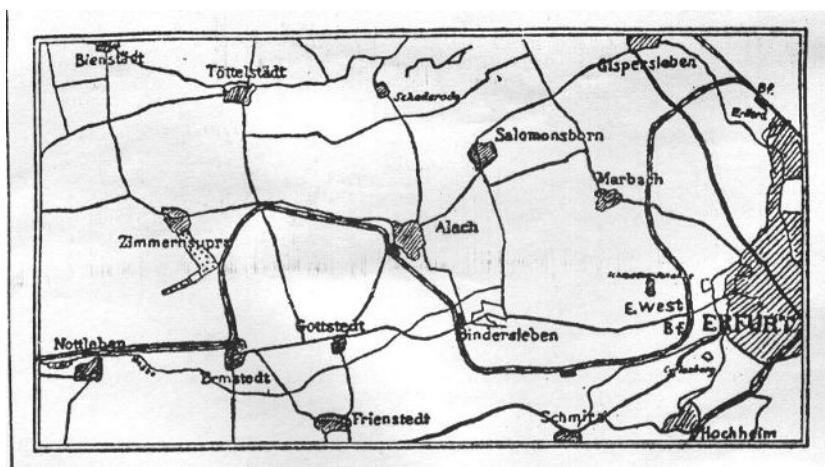
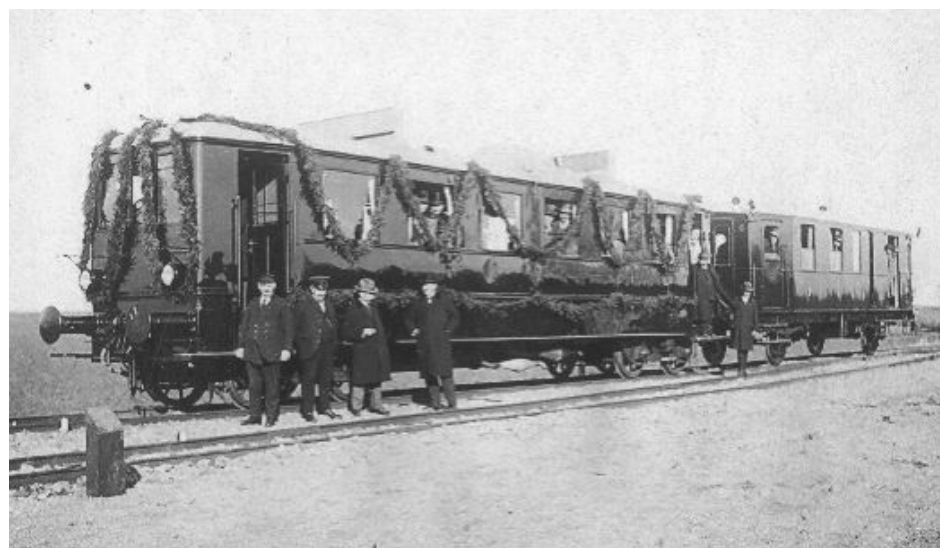
Am 15. April 1925 erwarb die Kleinbahn das 6,6 Kilometer lange Anschlussgleis zur ehemaligen Königlich Preußischen Gewehrfabrik. Mit dem Einbau einer Weiche bei Kilometer 5,1 folgte der Streckenweiterbau nach Nottleben.

Am 11. November 1926 wurde die insgesamt 21,2 Kilometer lange Strecke feierlich eröffnet.

Neben dem Bahnanschluss hatte das Werk auch eine Anbindung an die Erfurter Straßenbahn. Bis 1945 konnte das Werk mit der „Blauen Linie“ erreicht werden.

Die Straßenbahn wurde im Jahre 1982 auch für nächtliche Transporte verpackter Schreibmaschinen zum Nordbahnhof genutzt. Da diese Sparmaßnahme das Schienennetz im Stadtgebiet durch die extrem schweren Züge stark beschädigte und in der Presse große Verbreitung fand, wurde sie schnell wieder eingestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Bahn ab 1949 verstaatlicht und durch die Deutsche Reichsbahn betrieben.



In den ersten Nachkriegsjahren war der Personenverkehr zu einem wichtigen Standbein geworden, was vor allem Übersiedlern, die auf dem Land wohnten und in der Stadt arbeiteten und der städtischen Bevölkerung, die zum "Hamstern" aufs Land fuhr, zu verdanken war.



Auf dem heutigen freien Platz oberhalb des Heizwerks lagen die Gleise des Werksbahnhofes. Die Kohlebrücke, welche einstmals das Brennmaterial ins Gebäude transportierte, wurde im Jahre 2008 entfernt.



Die Stilllegung des Gleisanschlusses zum Optima-Büromaschinenwerk erfolgte am 1. Februar 1966.

Am 28. August 1967 wurde der Personenverkehr eingestellt und durch Busse ersetzt.

Die verbliebenen Gleise wurden später noch von der Straßenbahn genutzt. Doch früher oder später gerieten viele Strecken die ehemals enorme Wichtigkeit innehatten, Menschen und Firmen verbanden, in Vergessenheit. Noch aber gibt es engagierte Menschen und Vereine, die sich bemühen dieses Kulturgut aktiv zu bewahren...



Wir möchten an dieser Stelle vor allem Herrn Lendrich [www.vergessene-bahnen.de](http://www.vergessene-bahnen.de) ganz herzlich für sein Tun und Werken danken und loben und empfehlen seine Exposés unbedingt weiter!

