



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

DM	14.80
sfr	14.80
öS	120.—
hfl	20.—

Sonderausgabe · Hof

Plauen - Hof - Falls
Eger - Hof

von C. Asmus







Bild 3: Wasserkräne in Hof Hbf. Im Hintergrund eine Lok der Baureihe 44 mit Güterzug in Richtung Weiden (27. 08. 1969).

Foto: L. Rotthowe

Bild 1 (Titel): Mit Volldampf braust die 001 103, eine Maschine mit Neubaukessel, durch die von Reif überzogene Landschaft bei Oberkotzau. Sie führt einen Eilzug nach Bamberg. Rechts neben der Lokomotive ist das Streckengleis nach Marktrechwitz zu erkennen. Winter 1971/72.

Foto: P. Köppel

Bild 132 (Rücktitel): Impression in Dampf, die Hofer 001 103.

Foto: J. Nelkenbrecher

◀ **Bild 2:** Eine besondere Rarität stellt diese Aufnahme aus der Sammlung Hornfeck dar. Die Aufnahme entstand im Februar 1940 und zählt zu den wenigen Farbaufnahmen aus dieser Zeit. Sie zeigt eine Lok der Baureihe 44 mit einem Güterzug am Fuß der Steigung über den Alsenberg.

Sonderausgabe Hof

Plauen-Hof-Falls
Eger-Hof

im Buchlayout

Impressum

ISSN 0720-051 X
DM 14,80 hfl 20,- sfr 14,80 öS 120,-
Hermann Merker Verlag, D-8080 Fürstenfeldbruck, Postfach 160
Telefon (0 81 41) 2 40 37

Redaktion: Hermann Merker, Horst Obermayer, Andreas Ritz
Autor: Carlotto Asmus
Schlußredaktion: Siegfried Fischer
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne

Layout: Gerhard Gerstberger
Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen
Produktion: Euro Planning International, I-37 135 Verona, Via Morgagni 30
Printed in Italy
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

1984 erscheinen 4 Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals.
Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals können auch im Abonnement bezogen werden.
Bestellunterlagen können beim Verlag angefordert werden. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Copyright 1984 by: Hermann Merker Verlag, Fürstenfeldbruck
Ausgabe Januar 1984

Wir danken:

Besonderer Dank für die Bereitstellung seiner herrlichen Aufnahmen sowie für die Vermittlung weiterer Bildautoren gilt Herrn Peter Koppel, dessen Nennung im Sonderjournal „Hof – Bahnbetriebswerk und Bahnhof“ aus Versehen unterblieb.

Des weiteren dankt der Verlag und der Autor folgenden Herren bzw. Institutionen für ihre Unterstützung:

H. Faust, G. Feuereißer, G. Hornfeck, F. Jäger, H.G. Knapp, P. Köppel, P. Konzelmann, K.E. Maedel, MEC Hof, U. Montfort, K. Müller, R. Neher, J. Nelkenbrecher, G. Puchta, L. Rotthowe, Dr. G. Scheingraber, W. Schier, R. Thielsch, G. Turnwald, Verkehrsmuseum Nürnberg, S. Winkler, B. Wollny, R. Zintl.



Vorwort

Um das in den Sonderausgaben enthaltene Text- und Bildmaterial einem möglichst breiten Leserkreis zugänglich zu machen, versuchen wir den Verkaufspreis der Sonderausgaben so günstig wie möglich zu kalkulieren.

Aus buchbindetechnischen Gründen ist dem Umfang der Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals mit rund 100 Seiten eine Obergrenze gesetzt. Bei einem größeren Um-

fang können die Sonderausgaben nicht mehr geheftet werden. Die Herstellungskosten und damit auch der Verkaufspreis würden überproportional steigen.

Zum Thema Hof und zu den von Hof ausgehenden Hauptstrecken wurde uns soviel qualitativ hochwertiges Bildmaterial zur Verfügung gestellt, daß wir uns schon beim ersten Sichten des Materials zu einer Teilung des Themas

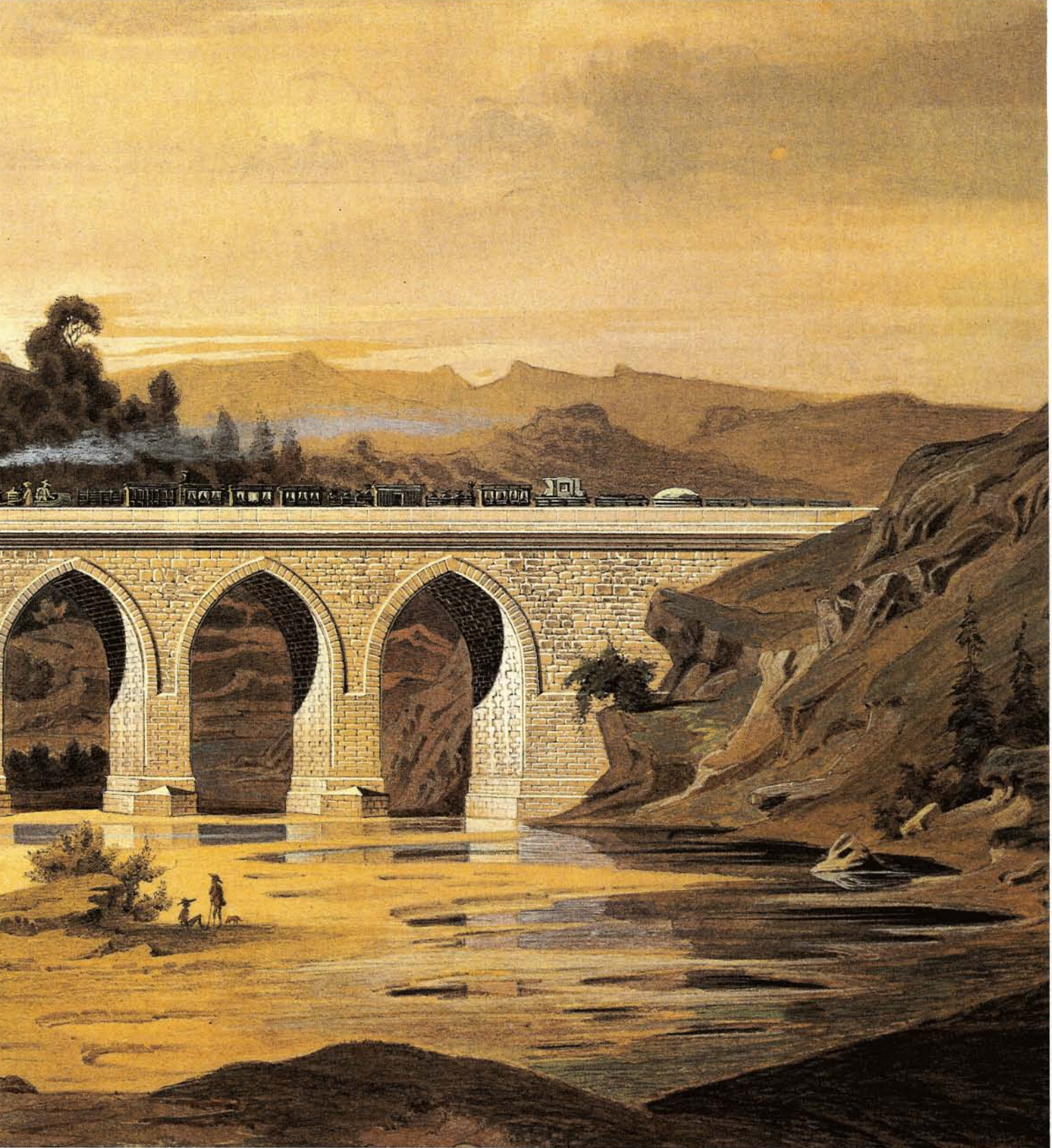


Bild 4: Ein Aquarell von Karl Herrle, das etwa aus dem Jahre 1850 stammt, zeigt die Saalebrücke bei Unterkotzau. Noch heute dient diese Brücke unverändert dem Eisenbahnverkehr.
Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg

entschlossen haben.

Im August des vergangenen Jahres ist die erste Sonderausgabe zum Thema Hof mit dem Titel „Hof – Bahnbetriebswerk und Bahnhof“ erschienen. Die nun vorliegende zweite Sonderausgabe zum Thema Hof befaßt sich mit den Hauptstrecken Plauen – Hof – Falls und Hof – Eger, die 1848 bzw. 1865 dem Verkehr übergeben wurden. Die

Behandlung der erst seit 1878 durchgehend befahrbaren Hauptstrecke (Hof-) Oberkotzau – Marktredwitz muß aus Platzgründen einer eventuellen späteren Veröffentlichung vorbehalten bleiben.

H. Merker Verlag

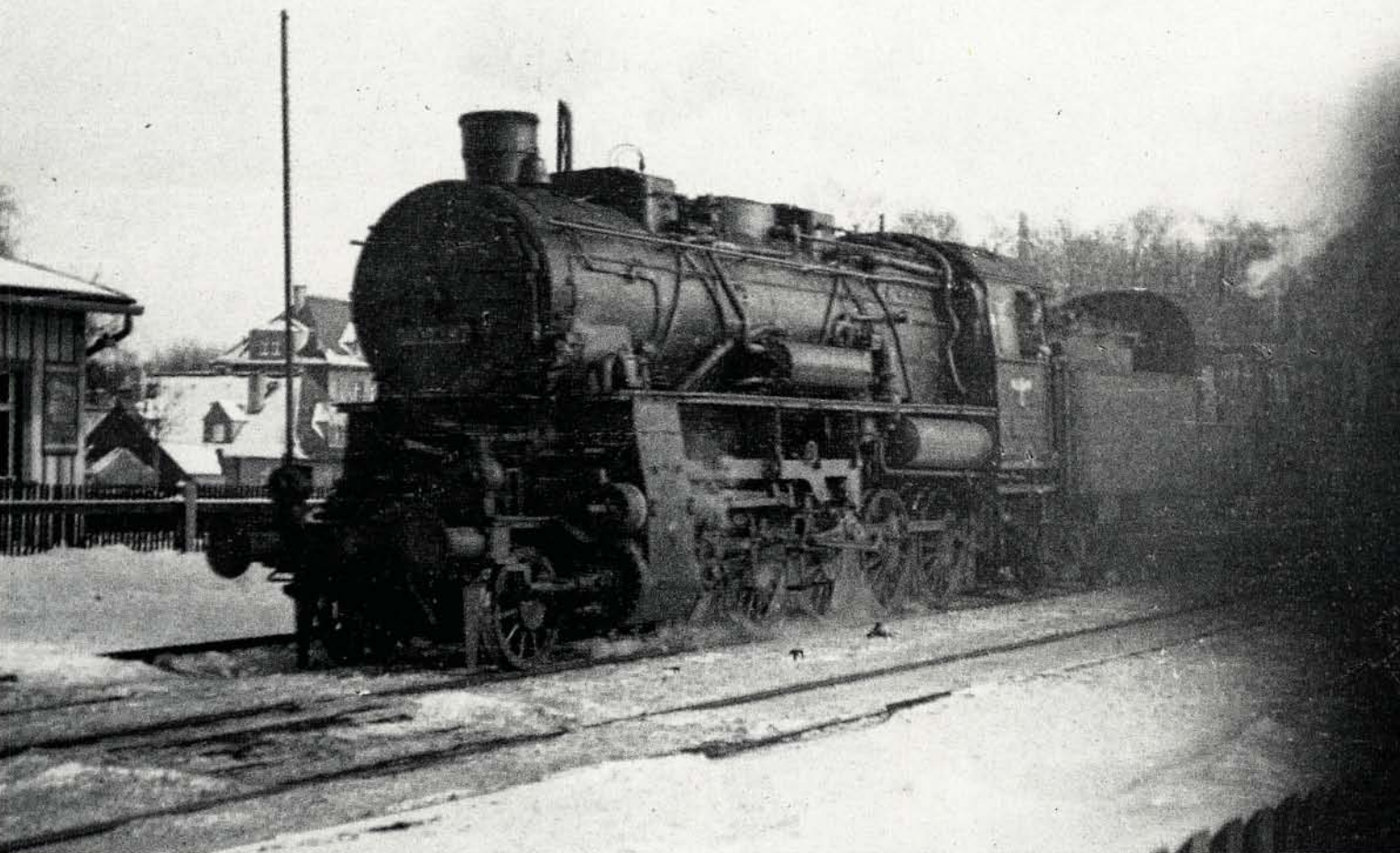


Bild 5: 58 1387, vermutlich vom Bw Reichenbach/Vogtland, passiert im Winter 1944/45 den Haltepunkt Hof-Nord.

Foto: Brandl, Sammlung G. Puchta

Bild 6: 22 004 mit D 145 nach Verlassen des Hofer Hauptbahnhofes in Richtung DDR-Grenze. Das stillgelegte, aber noch sichtbare zweite Gleis wurde inzwischen abgebaut. Die Trasse zwischen Hof Hbf und Feilitzsch ist heute eingleisig. Die Aufnahme entstand im Jahre 1966.

Foto: G. Hornfeck





Bild 7: 22 004, ex 39 163, des Bw Reichenbach im Vogtland mit D 145 in Hof, fährt unter der „Sachsenbrücke“ in Richtung Dresden, April 1964.

Foto: G. Hornfeck

Die Entstehungsgeschichte der bayerischen Süd-Nordbahn

Wie bekannt, stellte Hof den nördlichen Endpunkt der ehemaligen bayerischen Süd-Nordbahn dar. Um die diversen Zusammenhänge eisenbahngeschichtlicher Entwicklung in diesem Raum wiedergeben zu können, ist es notwendig, einen allgemeinen Rückblick über die Entstehung der bayerischen Süd-Nordbahn zu geben.

Der Erfolg der im Jahre 1835 eröffneten ersten Deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, erweckte auch bei anderen Städten Bayerns Interesse am Bahnbau. So entstanden in den Jahren 1835 und 1836 in Augsburg, München und Nürnberg Vereinigungen der führenden Bank- und Handelshäuser, deren Bestreben es war, eine Eisenbahnstrecke – ausgehend von München über Augsburg und Nürnberg – Richtung Norden zu bauen. Diese Pläne gaben jedoch einer nördlichen Streckenführung über Bamberg und Coburg den Vorzug. Da sich diese, auf privater Basis gründenden Interessen aus verschiedensten Gründen nicht realisieren ließen, übernahm

die Bayerische Staatsregierung den Bahnbau in Richtung Norden, wobei sie sich zu einem Anschluß an das sächsische Eisenbahnnetz in Hof entschloß.

Der Staatsvertrag

Bereits am 14. Januar 1841 wurde der Staatsvertrag zwischen Bayern, dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg abgeschlossen. In diesem Vertrag verpflichtete sich Bayern – von 1841 an – innerhalb sechs Jahren eine Bahn von Nürnberg nach Hof zu bauen. Bayern hielt sich hierbei zwei Möglichkeiten zur Streckenführung offen. Die erste Möglichkeit war, die Strecke über Erlangen und Kulmbach nach Hof zu errichten, während die zweite von Lichtenfels über Kronach nach Hof führen sollte. Bei diesen Planungen blieb offen, ob die Steigungen im Fichtelgebirge durch Dampfwagen oder mit Pferden überwunden werden sollten. Auch die

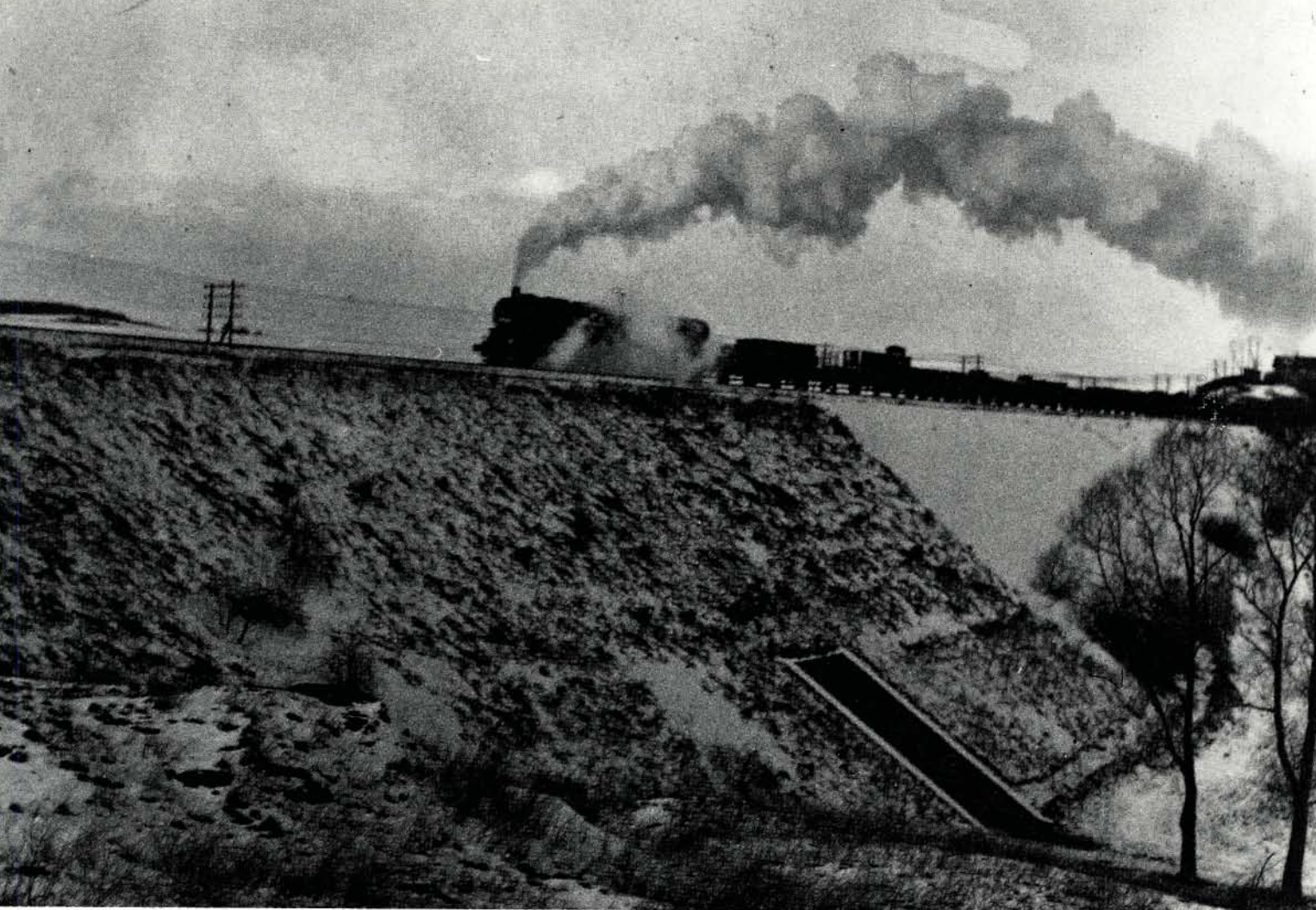


Bild 8: Eine Lokomotive der Baureihe 58 mit Güterzug aus Richtung Gutenfürst kommend am „Teufelsberg“ in Hof am 05. 01. 1927.

Foto: Roßner, Sammlung MEC Hof

Bild 9: 22 004 erklimmt mit D 145 Dresden – Hof – München die Steigung des Teufelsberges am Stadtrand von Hof, Frühjahr 1966.

Foto: G. Hornfeck





Bild 10: Preußische P 10, Baureihe 39, der DR mit Interzonenzug auf der Saalebrücke bei Unterkotzau in Richtung Hof 1955.

Foto: G. Hornfeck

Bild 11: Eine Lok der Baureihe 50 sowie eine Lok der Baureihe 01 als Lz 75 177 auf dem Saaleviadukt bei Unterkotzau am 25. 05. 1972.

Foto: H. G. Knapp





Bild 12: Eine Lokomotive der Baureihe 44 des Bw Weiden vor einem Güterzug aus der DDR kommend auf der Saalebrücke bei Unterkotzau, aufgenommen im Februar 1965.

Foto: G. Puchta

Bild 13: 044 443 mit einem Güterzug nach Gutenfürst in der DDR auf dem Unterkotzauer Viadukt, Sommer 1971.

Foto: P. Köppel

