



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

III/85

DM 16,80

sfr 16,80

öS 130,—

100 Jahre Frankenwaldbahn







Bild 3: Die 119002 erklimmt mit dem D 303 Berlin – München bei Lauenstein die Nordrampe der Frankenwaldbahn. Der Schnellzug wird am 11. 4. 1977 von der 194 571 nachgeschoben. Im Hintergrund ist die Mantelburg zu erkennen.
Foto: L. Rotthowe

Bild 1 (Titel): Die Frankenwaldrampe bergan – die 144 116 (Bw Würzburg) hat mit dem N 6717 schon einige Mühe, die 1:40-Rampe zu erklimmen. Im Hintergrund, über dem Zusammenfluß der Wasserläufe von nördlicher Haßlach, der Loquitz und des Trogenbachs, der Sommerberg bei Ludwigsstadt. Gleich hinter der Lok sind die südlichen Industrieanlagen von Ludwigsstadt (Wela-Werke) zu erkennen.
Foto: B. Eisenschink

Bild 164 (Rücktitel): Die geruhsame Stille des schönen Frankenwaldes wird am 2. Juni 1985 von einem Übergabezug (geführt von einer 333) nur kurz unterbrochen. Die bei Ludwigsstadt entstandene Aufnahme soll noch einmal darauf hinweisen, daß neben interessantem Bahnbetrieb im Frankenwald auch Erholung zu finden ist.
Foto: U. Treuner

Bild 2: Bei der Fischbachsmühle nicht weit von Falkenstein befindet sich am 1. 6. 1985 eine Lokomotive der Baureihe 151 auf Lokleerfahrt nach Probstzella.
Foto: U. Treuner

Impressum

ISSN 0720-051 X
DM 16,80 – sfr 16,80 – öS 130,-
Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, Postfach
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49

Verlagsredaktion: Hermann Merker, Horst Obermayer, Andreas Ritz
Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Volker Dietel, Heinrich Färber, Jochen Fischer, Wolfgang Hiemisch, Manfred Knappe, Thomas Naumann, Ulrich Rockelmann, Christian Roßberg, Berthold Schwämmlein, Roland Schmidt, Ulrich Treuner, Jürgen Zschach.
Zeichnung (Seite 7): Reinhold Barkhoff
Redaktion (und für den Inhalt verantwortlich): Manfred Knappe
Schlußredaktion: Siegfried Fischer

Layout: Gerhard Gerstberger
Satz: Illig Textverarbeitung GmbH,
7320 Göppingen
Produktion: Europlanning srl
I-37135 Verona, Via Morgagni 30
Printed in Italy
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

1985 erscheinen 4 Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals.
Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals können auch im Abonnement bezogen werden, Bestellunterlagen sind beim Verlag erhältlich.
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Copyright 1985 by: Hermann Merker Verlag,
Fürstenfeldbruck
Ausgabe August 1985

Hinweis:

Aus verschiedenen Gründen sind die Seiten mit den Farbabbildungen blockweise über die gesamte Ausgabe verteilt. Chronologisch richtig wäre eine ausschließliche Farbanordnung in der zweiten Hälfte der Ausgabe.

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Einleitung	5
Ein Schild am Falkenstein	6
Pachtbahn Hochstadt – Stockheim	8
Bahnprojekte zwischen Thüringen und Bayern	14
Frankenwaldrampe Stockheim – Probstzella	15
Bahnverbindung München – Berlin	22
Verkehrerschließung und Nebenbahnen	30
Betriebsmaschinendienst der frühen Jahre	33
Brückenneubau in Ludwigsstadt und das Eisenbahnunglück vom 18. Februar 1924	36
Vor der Elektrifizierung	46
Elektrischer Betrieb und Kriegszeit im Frankenwald	64
Von der Grenzziehung zum Interzonenverkehr	76
Betriebsmaschinendienst unter Fahrdrabt	83
Frankenwaldbahn heute	94
100 Jahre Frankenwaldrampe 1885 – 1985	101
Stationierungen im Bw Pressig-Rothenkirchen	106
Quellenverzeichnis	108



Bild 4: Ein herannahender Zug von Stockheim nach Hochstadt in zeitgenössischer Darstellung aus dem Jahre 1867 im Tal der Rodach mit der Stadt Kronach und ihrer Festung Rosenberg im Hintergrund.

Foto: Kreisarchiv Kronach

Vorwort

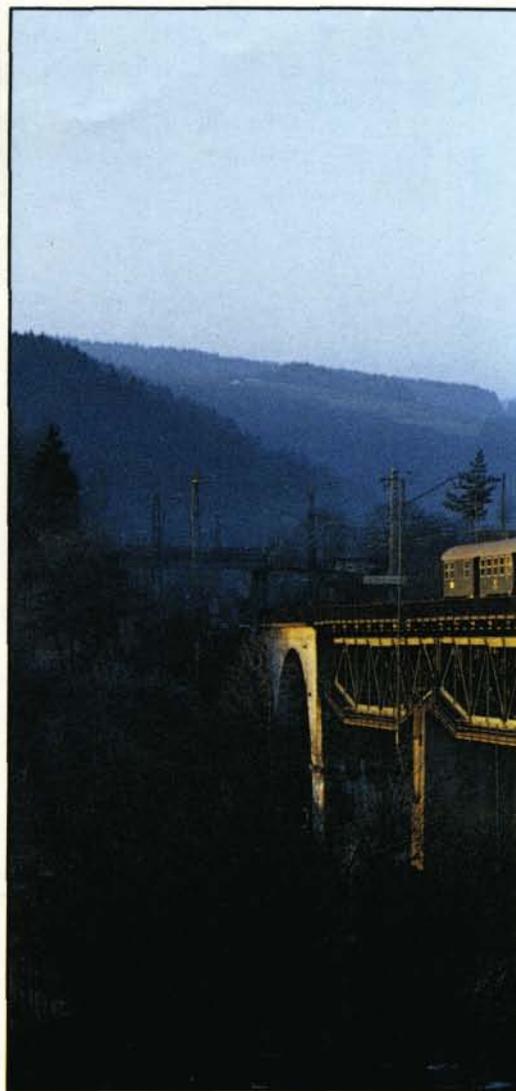
Die Frankenwaldrampe, ein Teil der Frankenwaldbahn, feiert am 1. Oktober ihr hundertjähriges Bestehen. (Bahnhofsfest am 5. Oktober in Ludwigsstadt.) Es ist eine Bahnlinie durch und über das Mittelgebirge, welche zu den europäischen Gebirgsbahnen zählt und zugleich die dritte hundertjährige Gebirgsbahn in unserer Sonder-Journal-Reihe ist. Diese einstmals sehr stark genutzte Nord-Süd-Verbindung hatte in punkto Verkehrsfrequenz fast dieselbe Bedeutung wie die Hochgebirgsbahnen, die über die Alpen führen und den Norden mit dem Süden Europas verbinden. Das Reisen zwischen den Metropolen Berlin und München wurde wesentlich schneller, die Streckenführung über Saalfeld – Probstzella – Ludwigsstadt und Stockheim nach Kronach war kürzer als die ältere über Hof. Natürlich erlaubt eine Mittelgebirgsüberquerung eine einfachere Trassierung, da gegenüber Hochgebirgsbahnen nicht so schwierige Kunstbauten erforderlich sind. Trotzdem besitzt dieser Streckenabschnitt seinen eigenen Reiz. Die ursprüngliche Planung hatte sogar eine Parallele zur Gotthardbahn, denn auch bei der Bahn über den geschichtsträchtigen „Rennsteig“ war anfangs ein 14 km langer Tunnel geplant (der Gotthard-Tunnel – ebenfalls 14 km lang – befand sich gerade in der Ausführung). Das Schiefergebirge und die zu erwartenden enormen Kosten vereitelten den Plan. Für Eisenbahn-Freunde ist nicht nur der von Anfang an notwendige Nachschiebebetrieb auf der Steilrampe interessant, sondern auch der grenzüberschreitende Verkehr vom Königreich Bayern in die thüringischen Fürstentümer und das Königreich Preußen. Eine Eisenbahn, die eine uralte Volksstamm- und Ländergrenze in unwegsamem Gelände überwindet und neue Wirtschaftszentren zu erschließen half, war damals nicht alltäglich.

Das neue deutsche Staatsgebilde, noch nicht einmal 15 Jahre alt, festigte sich durch das neue Bindeglied Eisenbahn immer mehr. 60 Jahre später jedoch war es durch den Wahnsinn des Zweiten Weltkriegs mit dem immensen Verkehrsaufkommen auf der Eisenbahnlinie durch den Frankenwald jäh zu Ende. Aus einer einst blühenden Hauptbahn wurde für einige Zeit eine untergeordnete Stichbahn. Die gewaltsame Grenzziehung

durchschnitt eine Verkehrsader und veranlaßte die Bevölkerung, allmählich ihre Reisegewohnheiten zu ändern. Die Straße wurde mehr und mehr gegenüber der Eisenbahn bevorzugt und brachte eine rapide Abwanderung der Reisenden und Güter. Eine Verkehrsdichte wie zur Blütezeit wird niemals mehr erreicht werden, aber in weiten Kreisen behält die Frankenwaldbahn ihren Bekanntheitsgrad, da Eisenbahnfreunde für Publizität sorgen.

Die von der Frankenwaldbahn ausgehenden Nebenstrecken sind noch mehr in Mitleidenschaft gezogen worden. Einige mußten durch die Ziehung der heutigen deutsch/deutschen Grenze völlig eingestellt werden. Gern wären wir auch auf jene Bahnen in dieser Sonderausgabe eingegangen, aber hierfür reicht der Platz ebenfalls nicht aus. Vielleicht wird es zu einem späteren Zeitpunkt möglich, daß auch diese Gegenden beschrieben werden können. Allerdings wurde die Strecke Kronach-Nordhalben schon in unserer Journal-Normal-Ausgabe Nr. 7/83 ausführlich abgehandelt. Das bevorstehende Jubiläum veranlaßte ansässige Interessen-Gruppen, rechtzeitig mit der Materialsuche und auch Neufertigung von Fotos zu beginnen. Unglaublich viel Bildmaterial ist auf diese Weise aus der Vor- und Nachkriegszeit vom Frankenwald gesammelt und erhalten geblieben, immer neues kommt noch heute hinzu. Weit über tausend Fotos standen für diese Broschüre zur Auswahl, keine leichte Aufgabe, eine repräsentative Auswahl zu finden. Sicher gibt es irgendwo noch versteckte Bildraritäten zu diesem Thema. Das meiste davon lag uns vor, lediglich aus der Zeit des Ursprungs und der Länderbahn konnten wir nur wenig auffinden. Besonderer Dank gilt der Gruppe der Ludwigsstädter Eisenbahnfreunde und dem Freundeskreis der Frankenwaldbahn aus Stockheim. Ein Personenkreis dessen Namen im Impressum aufgeführt ist und der mit großem persönlichem Einsatz sich der Frankenwaldbahngeschichte angenommen hat. Dank gebührt aber auch dem Textautor, Manfred Knappe, der in gekonnter Weise die gesammelten Daten und Ereignisse journalistisch aufbereitet, nun einem großen Leserkreis zugänglich gemacht hat.

Hermann Merker



Einleitung

Im fünfzigsten Jahr des Bestehens der ersten deutschen Eisenbahn erfuhr das Hauptbahnnetz in Bayern mit der Inbetriebnahme der Strecke Stockheim – Ludwigsstadt (8. August 1885) – Landesgrenze (1. Oktober 1885) – der Frankenwaldrampe – seinen vorläufigen Abschluß. Mit der ebenfalls am 1. Oktober 1885 eröffneten Strecke (Saalfeld –) Eichicht – Probstzella – Landesgrenze war mit dieser lange umstrittenen Verlängerung der Pachtbahn Hochstadt – Stockheim (Oberfranken) eine Hauptbahnverbindung zwischen Bayern und Thüringen hergestellt, die in den späteren Jahren die Hauptlast des Verkehrs München – Nürnberg – Halle/Leipzig – Berlin aufnehmen sollte.

Besondere Aufmerksamkeit bei Freunden der Eisenbahn erfuhr die Frankenwaldrampe mit ihrer maximalen Steigung von 29,2% durch den ab 1914 erfolgenden Einsatz der schwersten Lokomotivgattung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.), der Gt 2 x 4/4 (spätere Baureihe 96). Sie wurde auf der Rampenstrecke in Verbindung mit der Führung der durchlaufenden Schnellzüge mit den damals modernsten Lokomotivgattungen der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwal-



Bild 5: Der Abend-Personenzug N 6725 macht sich auf den Weg von Ludwigsstadt nach Bamberg; Die 144 097 (Bw Würzburg) wird einige Mühe haben, die lange Garnitur über die Rampe zu schleppen. Die Aufnahme entstand am Trogenbach-Viadukt in Ludwigsstadt (25. 2. 1980).
Foto: H. Färber

tion (K.P.E.V.) und der K.Bay.Sts.B., nämlich der Verbundlokomotiven S 10.1 pr (spätere Baureihe 17.10) und S 3/6 bay (spätere Baureihe 18.4) im Schiebedienst eingesetzt. Der Mitte der 30er Jahre untersuchte durchgehende elektrische Betrieb München – Berlin und die in der Folge 1939 vorgenommene Elektrifizierung der Rampe mit Einsatz der damals modernsten elektrischen Lokomotiven – E 18, E 44, E 94 und der speziell für den durchgehenden Schnellverkehr München – Berlin entwickelten E 19 – stellte ebenso einen herausragenden Meilenstein in der Geschichte der Bahn dar.

Die nach Ende des Zweiten Weltkriegs von den Siegermächten vorgenommene Teilung Deutschlands hatte für den Frankenwald, seine Bewohner und seine Eisenbahnen einschneidende Veränderungen zur Folge – diesseits und jenseits der Demarkationslinie wurde der Lebensnerv einer in gemeinsamer geschichtlicher Entwicklung gewachsenen Region getroffen. Auch heute, 40 Jahre nach dieser zwangsweise erfolgten Grenzziehung, sind die daraus entstandenen Provisorien und Neuorientierungen im Frankenwald noch allerorten spürbar: für die Eisenbahn bedeutete

dies den Abbruch der Entwicklung des Schnellverkehrs München – Berlin, und „Interzonenzüge“ sowie der Korridorverkehr nach Berlin traten die Nachfolge an.

Die Frankenwaldrampe konnte den Freunden der Eisenbahn aber trotz – zum Teil sogar wegen – dieser Entwicklung immer neue und interessante Aspekte bieten:

- einen abwechslungsreichen Rampenbetrieb und den Verkehr über die Grenze;
- die alten Stangen-Elektrolokomotiven der Baureihe E 52 und E 91 kamen hier im Rampendienst zum Einsatz;
- und schon früher, aber gerade in den letzten Jahren diente die Steigungsstrecke der Betriebserprobung neuer Traktionsmittel der Deutschen Bundesbahn – speziell ihre modernste Lokomotivgattung, die Drehstromlok E 120, wurde hier ausgiebig erprobt und am 18. Oktober 1984 in spektakulärem Rahmen der Fachwelt vorgeführt.

Wenn wir das 100jährige Betriebsjubiläum der Bahn über die Frankenwaldrampe zum Anlaß nehmen, Geschichte und Gegenwart dieser Strecke in einer Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals

eingehend darzustellen, so wollen wir dies gleichzeitig mit dem Aufruf an die Freunde der Eisenbahn verbinden, dieser Bahn und der landschaftlich überaus reizvollen Frankenwaldregion im Landkreis Kronach selbst einen Besuch abzustatten.

Für die Unterstützung bei Materialsammlung und Akteneinsicht gilt unser Dank allen Beteiligten im Stadt- und im Kreisarchiv in Kronach, im Stadtarchiv Ludwigsstadt, im Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg, beim Bundesbahnbetriebsamt Lichtenfels und bei den Bahnhöfen Pressig-Rothkirchen sowie Ludwigsstadt, bei der Grenzpolizei-Inspektion Ludwigsstadt sowie namentlich bei den Herren Dr. Heinz Köhler, Landrat des Landkreises Kronach, Louis Welsch, Altbürgermeister der Stadt Ludwigsstadt und seinem Amtsnachfolger, Gerd Bayerlein. Unter den zahlreichen Freunden der Eisenbahn, die das Zustandekommen dieser Schrift erst ermöglichten, sollen die Arbeitsgemeinschaft Frankenwaldbahn (Stockheim/Ofr.) und die Eisenbahnfreunde Ludwigsstadt (siehe Impressum) sowie schließlich die Herren Thomas Naumann und Ulrich H. Rockelmann mit besonderem Dank hervorgehoben werden.

M. Knappe



Bild 6: Ein Schild am Falkenstein – hier lag die Mitte der Verbindung München – Berlin, hier war diese Verbindung aber auch seit 1945 unterbrochen (Oktober 1949).
Foto: Sammlung Ludwigsstädter Eisenbahnfreunde

Bild 7: Die Frankenwaldbahn von Hochstadt-Marktzeuln über Kronach und Stockheim nach Probstzella. Die anschauliche Darstellung von Reinhold Barkhoff verdeutlicht ebenso die Lage der von der Hauptstrecke abgehenden Nebenbahnen und die Flußläufe diesseits und jenseits des Rennsteiges, der Wasserscheide zwischen Elbe und Rhein. Der Rennsteig (auch „Rennweg“; Stammwort „Rain“ = Grenze) war schon von den Franken vor der Jahrtausendwende als Höhenweg auf dem Kamm von Thüringer- und Frankenwald gegen Grenzübergriffe keltischer und sorbischer Volksstämme angelegt worden.

Ein Schild am Falkenstein

Ende der 50er Jahre lenkte ein großes Metallschild den Blick des Gastes in der Erkerstube der Einkehr des Weilers Falkenstein an der ehemals bayerisch-thüringischen Grenze auf sich: „München – 300 km – Falkenstein – 300 km – Berlin“ war darauf zu sehen, untermalt von bildhaften Darstellungen der Münchner Frauentürme, des Falkenstein-Felsens und des Brandenburger Tores in Berlin. Unser Gast dachte an seinen Besuch in dem unter Ausflüglern aus Thüringen beliebten Braugasthof vor 20 Jahren: damals kam hinter der Umzäunung der Gastwirtschaft mit schwerem Auspuffschlag ein Güterzug von Probstzella heran, die neue Reichsbahn – Drillingslokomotive 44 003 an der Spitze, und nach unzähligen Waggons ertönte der dumpfe Zwillingsschlag aus den Niederdruckzylindern der mächtigen 96 017, der nachschiebenden Vierzylinder-Verbundlokomotive der ehemals bayerischen Gattung Gt 2×4/4. Kaum war damals das Schauspiel des Güterzuges, der mit rund 20 Stunden-

kilometern die Steigung der Frankenwalddrampe nahm, auch akustisch in der Ferne verklungen, näherte sich auf dem Talgleis der Doppelbahn mit nur leise säuselndem Auspuffspiel eine bayerische S 3/6, schon umgezeichnet zur 18 486, mit ihrem zehn Wagen langen FD 79 München – Berlin und der dahinter leer mitlaufenden 95 032, der preußischen T 20, die den Nachschub auf dem südlichen Rampenabschnitt bis Steinbach besorgt hatte.

„Den halben Weg haben sie hinter sich“, hatte unser Gast damals gedacht, „noch 300 Kilometer bis Berlin.“ So mancher am Falkenstein einkehrende Wandersmann und Sommerfrischler wird vor dem Hintergrund durchfahrender Züge ins Sinnieren gekommen sein, vielleicht über die Anlage der Rampenbahn im Frankenwald, oder über die geographische Mitte der Eisenbahnverbindung zwischen bayerischer Metropole und Reichshauptstadt, die just an der Grenze zwischen Bayern und Thüringen lag . . . doch 1945 war die alte bayerisch-thürin-

gische Grenze zur Demarkationslinie zwischen amerikanisch und sowjetisch besetzter Zone und schließlich zur Grenze zwischen zwei deutschen Staaten geworden.

Etwa 1947 ließ der Falkenstein-Wirt das beschriebene Schild anfertigen und an der Umzäunung zur Bahn befestigen: die Gemeinsamkeiten der Deutschen und das verbindende Element der Eisenbahn als Mahnung im Sinn. Doch mit den Jahren verkam das Schild, die Farbe blätterte ab, der Rost fraß an der Substanz. Zu Beginn des Jahres 1985 wurde es schließlich abgenommen.

Mit dem Erscheinen dieser Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals wird das Schild am Falkenstein durch den Kunstmaler Ewald Müller aus Lauenhain restauriert sein und wieder den angestammten Platz eingenommen haben. Damit will man vor Ort auch auf das 100jährige Jubiläum der Rampenbahn über den Frankenwald hinweisen, deren Geschichte im folgenden nachgezeichnet wird.

Frankenwaldbahn

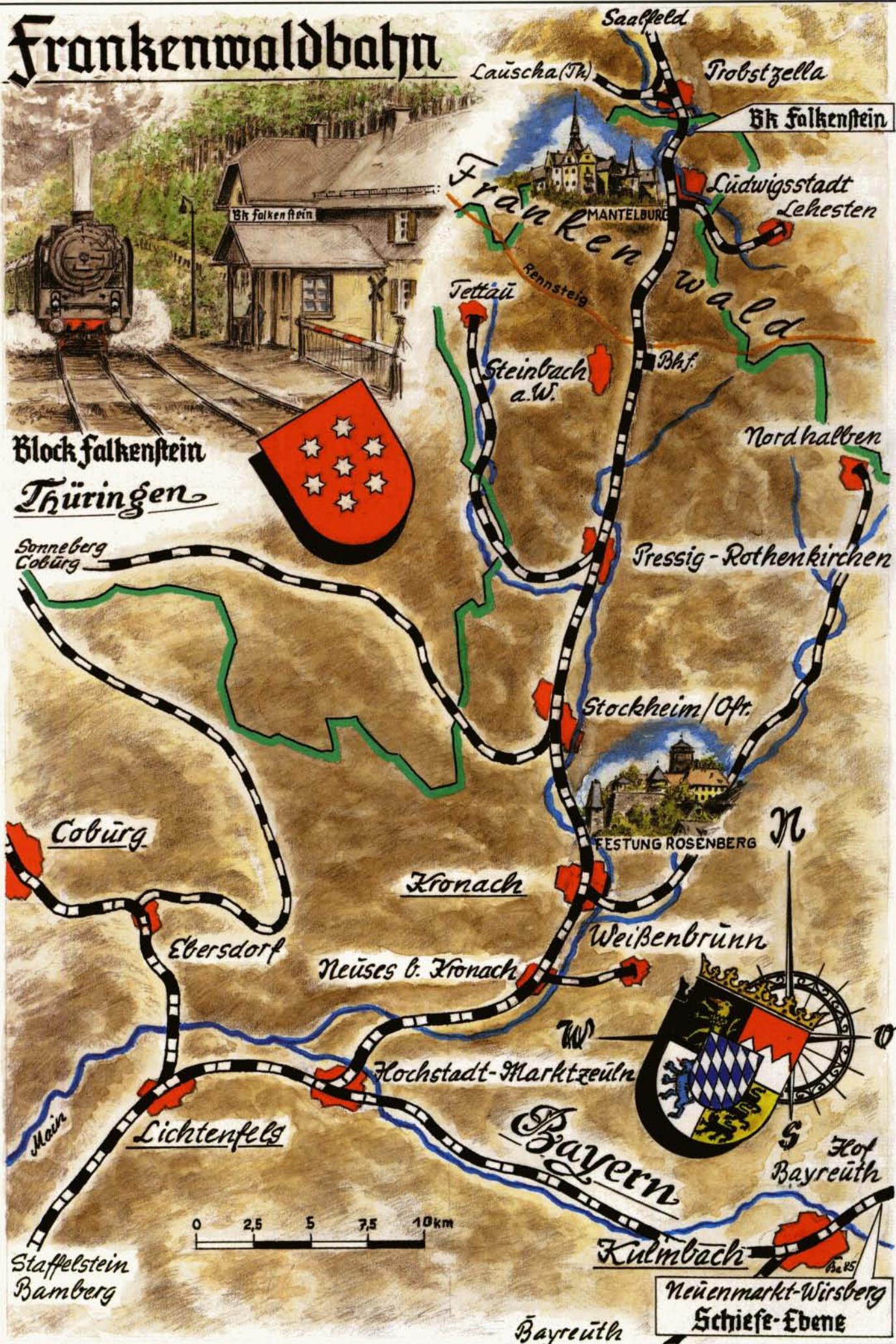




Bild 8: Bahnhof Stockheim um die Jahrhundertwende: Hinter dem in Paradedstellung aufgereihten Bahnhofspersonal eine bayerische C IV der Zwillingbauart.
Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

Pachtbahn Hochstadt – Stockheim

Der Erfolg der vor 150 Jahren am 7. Dezember 1835 in Betrieb genommenen ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth war damals so groß, daß die zuvor allgemein herrschende Reserviertheit gegenüber diesem Verkehrsmittel rasch in Begeisterung umschlug. In der Folge bildeten sich in vielen Teilen Deutschlands Initiativen, die

den Bau von Bahnlinien zum Ziel hatten und die dazu benötigten Kapitalien aufbringen wollten, um mit Bau und Betrieb von Eisenbahnen ebenso hohe Renditen zu erwirtschaften, wie sie bei der „Königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahn“ zwischen Nürnberg und Fürth zu erwarten waren.

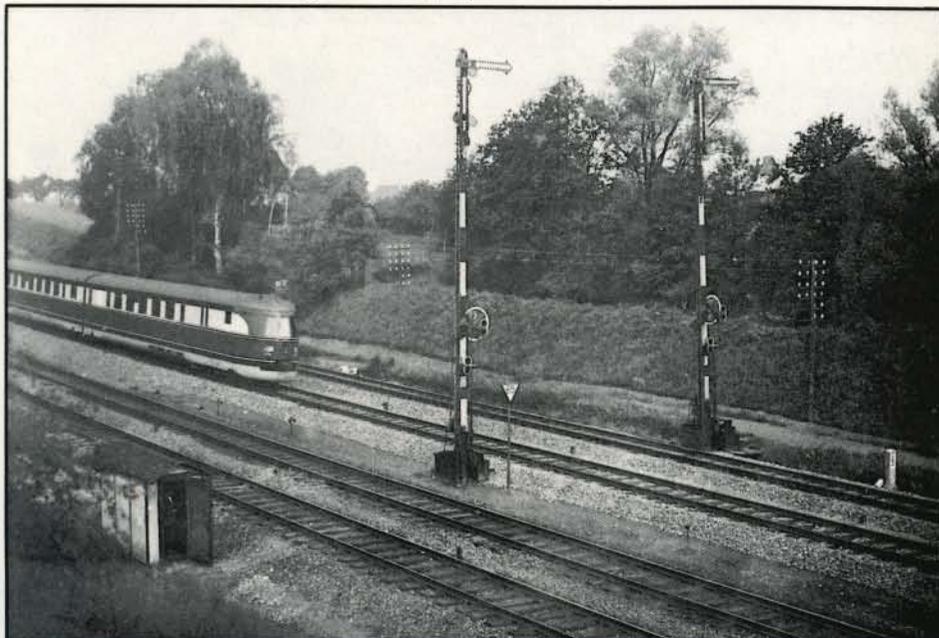
Die von der Ludwigsbahngesellschaft

selbst nachgesuchte Regierungsgenehmigung zur Bildung eines Aktienvereins für den Bau einer Bahn von Nürnberg über Bamberg nach Hof wurde am 11. Februar 1836 unter der Bedingung einer angemessenen Mitbeteiligung der Stadt Bamberg erteilt. Bei Subskription der Aktien am 7. Dezember 1837 in Nürnberg wurde das für die ganze Linie Nürnberg – Hof benötigte Baukapital von acht Millionen Gulden sogar dreifach überzeichnet. Im März 1838 erhielt diese „Nürnberg-Nordgrenze-Bahngesellschaft“ die regierungsamtliche Erlaubnis zur Ausführung der Bahn Nürnberg – Bamberg unter den Auflagen, diese Strecke innerhalb von zwei Jahren zu vollenden, den Bahnbau Bamberg – Hof im Frühjahr 1839 zu beginnen und bis 1844 zum Abschluß zu bringen sowie der Bedingung, daß der Staat die Bahn mit allem Zubehör schon vor Ablauf der 99jährigen Konzessionsdauer käuflich erwerben könne.

In der Zwischenzeit entwickelte sich der in Teilen Deutschlands und des benachbarten Auslands begonnene Bahnbau jedoch nicht entsprechend den ursprünglich gehegten Erwartungen: zögernde Baufortschritte, Mißgriffe bei der Betriebsführung und anderes mehr führten dazu, daß statt erwarteter Gewinne neuer Kapitalbedarf das Bild der meisten Bahngesellschaften kennzeichnete.

Die Aktionäre der Nürnberg-Nordgrenz-

Bild 9: Der Fdt 551 „Fliegender Münchner“ (SVT der Bauart „Köln“) im Jahre 1936 nach Durchfahrt des Bahnhofs Hochstadt-Marktzeuln auf dem erst im Mai 1905 dem Betrieb übergebenen neuen Streckenbeginn der Frankenwaldbahn – im Vordergrund das Doppelgleis der Ludwig-Süd-Nord-Bahn. Foto: E. Schörner



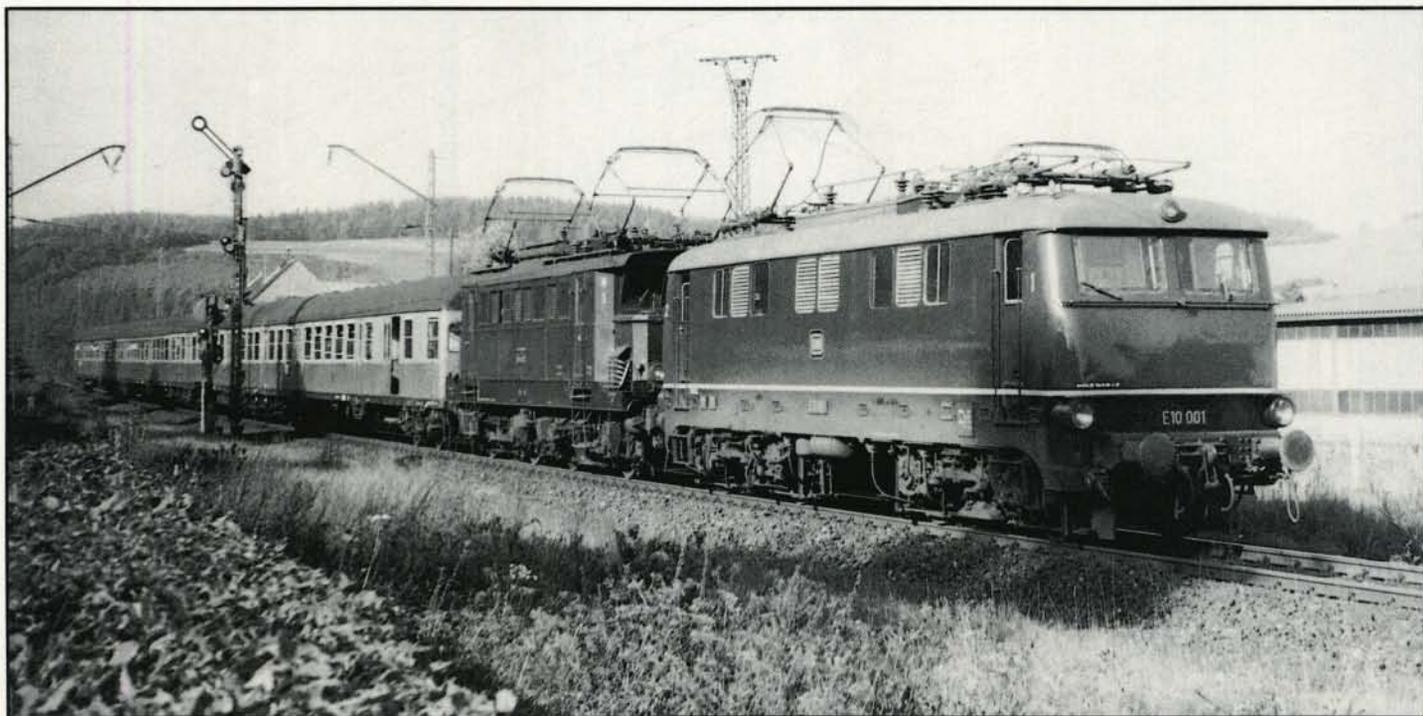


Bild 10: Die E 10 001 (Bw Nürnberg Hbf) als Leervorspann vor der E 44 107 (Bw Nürnberg Hbf) mit einem Personenzug zwischen Kronach und Neuses am 26. 9. 1967
Foto: Dr. Scheingraber

ze-Bahngesellschaft verloren den Mut und beschlossen auf ihrer Generalversammlung vom 1. Oktober 1840, die Regierung um die Übernahme des Bahnbauprojekts zu bitten, zumal sich inzwischen auch maßgebliche Kräfte darum bemühten, die bayerische Nordgrenze statt bei Hof im Übergang zum Königreich Sachsen hinter Lichtenfels im Übergang zum Herzogtum Sachsen-Coburg-Gotha mit Anschluß Coburgs zu erreichen.

Darauf wurde die Konzession der Gesellschaft mit Datum vom 25. November 1840 zurückgezogen, der Staat übernahm das Projekt in der Folge als Teil der „Ludwigs-Süd-Nord-Bahn“ selbst: der Bau dieser Bahn auf Staatskosten von Augsburg bis zur Staatsgrenze bei Hof und deren in Aussicht zu nehmende südliche Fortsetzung bis Lindau wurde dann noch vor Ablauf des Jahres 1840 vom bayerischen König Ludwig I. beschlossen. Am 14. Januar 1841 kam ein Staatsvertrag der königlich bayerischen mit der königlich sächsischen und der herzoglich anhaltischen Regierung zustande, wonach die Bahn von Nürnberg über Hof nach Leipzig im Sommer 1847 vollendet sein sollte.

Die Besitzer der Steinkohlengruben im Revier Stockheim (Oberfranken) und Neuhaus (Thüringen) versuchten im August 1841 mittels eines Gesuches des Stockheimer Grubenbesitzers Freiherr H. J. v. Swaine an die Bayerische Staatsregierung, die Trassierung der Bahn nördlich von Bamberg zu beeinflussen und einen Anschluß Stockheims zu erreichen. Der bisherige Versand der geförderten Kohle verlief nämlich sehr umständlich: mit Pferdewagen wurde der Transport nur in die nähere Umgebung vorgenommen, während der Versand in weiter entfernte Gebiete in Fässern auf

dem Wasserweg (Flößerei) erfolgte und damit in jedem Winter zum Erliegen kam. Ein Anschluß an die Eisenbahn hätte somit bisherige Versandprobleme weitgehend gelöst.

Dem Gesuch des Freiherrn v. Swaine war kein Erfolg beschieden: die am 1. Oktober 1844 von Nürnberg nach Bamberg eröffnete Bahn nahm ihre Fortsetzung (in Klammern: Eröffnungsdaten) über Bamberg – Lichtenfels (15. 2. 1846) – Neuenmarkt (15. 10. 1846) – Hof (1. 11. 1848) – Landesgrenze – Plauen (20. 11. 1848).

Freiherr v. Swaine richtete am 23. Oktober 1853 erneut ein Gesuch an die Generaldirektion der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten mit der Bitte um Erteilung der Konzession und Leistung der Zinsgarantien für eine Privatbahn von Hochstadt am Main nach Stockheim. Beigefügt war ein Gutachten des kgl. Salineninspektors Joseph Knorr (Bad Kissingen), der Notwendigkeit und Rentabilität der Bahn attestierte.

Vorangegangen war im Frühjahr 1850 die Ermächtigung der bayerischen Staatsregierung, „von Privaten an Staatseisenbahnen gebaute Zweigbahnen zu pachten und auf Staatsrechnung zu betreiben“. Dies sollte der zu dieser Zeit befürchteten Stockung im Eisenbahnbau Abhilfe schaffen, da damals wenig Neigung bestand, weitere Staatsmittel für Eisenbahnbauten bereitzustellen. Nach der Ermächtigung sollten die am Bau einer bestimmten Bahnlinie Interessierten (eine Stadt oder sonstige Interessenten, wie beispielsweise der Steinkohlengruben-Besitzer v. Swaine) mit dem Staat einen Vertrag abschließen können: sie hatten das Baukapital aufzubringen, der Staat die Bahn nach Baufertigstellung zum Betrieb unter Stellung der Betriebsmittel zu pachten. An die Erbauer sollte

dabei in der vereinbarten Pachtzeit eine Rente von fünf Prozent zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals gezahlt werden. Nach Ablauf der Pachtzeit sollte die Bahn dem Staat unentgeltlich überschrieben werden.

Das Gesuch v. Swaines blieb jedoch zunächst wieder erfolglos, vielleicht auch, weil es ohne Unterstützung einer Stadt vorgetragen wurde. Daher wurde ab März 1854 die Stadt Cronach auf Beschluß ihres Magistrates aktiv und beschloß am 6. April 1854, selbst einen Antrag auf Erteilung einer Konzession zum Bahnbau ab Hochstadt beim König zu stellen.

Zunächst wurden jedoch vielerlei Vorklärunge getroffen: so gab es Gespräche mit dem Nürnberger Fabrikanten Theodor Freiherr v. Cramer-Klett (aus dessen Maschinenbauanstalt die spätere M.A.N. – Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg – hervorging), mit der oberfränkischen Regierung in Bayreuth und auch mit Vertretern der Regierung von Sachsen-Meiningen, welche eine Fortführung der Bahnlinie ab Gundelsdorf über Neuhaus bis Sonneberg im Auge hatten. Das Gesuch zur Konzessionserteilung wurde dann erst im Januar 1857 gestellt.

Das kgl. Kriegsministerium erhob mit Datum vom 13. 12. 1857 Einwendungen gegen die vorgelegten Pläne, die die Anlage eines Bahnhofs südlich der Stadt Cronach vorsahen: von der Feste Rosenberg wären die Bahnanlagen im Kriegsfall nicht mit deren Geschützen zu bestreichen, so daß sie eine große Gefährdung von Feste und Stadt darstellten. Das Kriegsministerium verlangte die Anlage des Bahnhofs auf der Hofwiese nördlich der Stadt. (Rosenberg war damals noch vollwertige Festung, wurde aber nach dem preußisch-österreichischen (-bayerischen) Krieg im Jahre



Bild 11: Der „Edelhirsch“ E 19 11 (Bw Nürnberg Hbf), für den Schnellverkehr München – Berlin über die Frankenaldrampe geschaffen, im Jahre 1965 im Bahnhof Lichtenfels. Links im Bild eine E 44 mit einem Güterzug, rechts von der E 19 eine VT 95-Garnitur der ersten Serie – noch mit Oberlichtern und „Motorradlampe“ als drittem Spitzensignal (1965).

Foto: G. Jahreis

1868 als solche aufgelassen.) Obwohl das Landgericht Cronach die Rentabilität einer Eisenbahn Hochstadt – Stockheim im Zuge der Verhandlungen „bis zur Evidenz“ nachgewiesen hatte, wurde das Konzessionsgesuch am 21. Juni 1858 abschlägig beschieden. Der Magistrat der Stadt Cronach beauftragte

nach vielen Beratungen 16 Monate darauf, am 25. Oktober 1859, seinen Vorstand, wegen Übernahme der Bauausführung mit dem Fabrikanten Theodor Frhr. v. Cramer-Klett persönlich zu verhandeln: dieser erklärte sich schließlich dazu bereit. Der Bürgermeister der Stadt Cronach, Carl Mertel, reiste danach am

4. November 1859 nach München, um mit der Staatsregierung Gespräche über den Bahnbau zu führen. Am 4. Dezember kam unter Vorbehalt königlicher Genehmigung eine Vereinbarung zwischen der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten, der Stadt Cronach und dem Fabrikanten Th.

Bild 12: Hochstadt-Marktzeuln, Ausgangsbahnhof der Frankenaldrampe, mit der E 10 004 (Bw Nürnberg Hbf) vor P 1175 bei der Ausfahrt Richtung Kronach am 26. 8. 1967.

Foto: U. Montfort

