

Sondernummer des

**Eisenbahn  
JOURNAL**



B 7539 E  
ISBN 3-922404-24-3

Festschrift  
zur Wiedereröffnung  
der Strecke Coburg – Sonneberg

**special  
4/91**

# Vom Coburger Land zum Rennsteig

DM 19,80  
sfr 19,80  
öS 150,-

von Wolfgang Beyer, Hans-J. Knopp, Konrad Schliephake, Dieter Stüllein



(Füllseite)



"Halt. Hier Zonengrenze. Achtung Lebensgefahr. Wirkungsbereich sowjetzonaler Minen" stand auf den beiden Schildern an der innerdeutschen Grenze, wo der Schienenstrang von Neustadt (bei Coburg) nach Sonneberg die Demarkationslinie kreuzte. Aufnahme vom August 1967. Foto: R.R. Rossberg

Titelbild: Blick vom Personenbahnhof Coburg zur Veste Coburg (August 1991). Foto: Th. Küstner

## Impressum

ISBN 3-922404-24-3

**Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH  
Rudolf-Diesel-Ring 5 · D-8080 Fürstenfeldbruck  
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49 · Telefax (0 81 41) 4 46 89**

Herausgeber: Hermann Merker

Autoren: Wolfgang Beyer, Hans-J. Knopp, Konrad Schliephake, Dieter Stüllein

Objektbetreuung: Manfred Grauer (Textredaktion), Andreas Ritz (Bildredaktion)

Anzeigen: Elke Albrecht

Layout: Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH

Printed in Italy by Europlanning srl, via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG,  
D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright August 1991 by: Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

### Quellenangaben:

Appeltshauer, R.: Zug um Zug (Lehrerzeitung "Die untere Anlage", 13/1988).  
BD Nürnberg, RBD Erfurt, Presseabteilungen: Informationen für Maßnahmen zum Lückenschluß, Bau und Betrieb, 1991.

Beyer, W.: Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella. Transpress-Verlag, Berlin, 1983.

Beyer, W.: Privatarchiv.

Coburger Tagblatt: Artikelserie "Vom Dampfroz zur E-Lok", 19. September bis 24. Oktober 1964.

DB-Blickpunkt 4/91: Nahverkehr '91.

Göbertshahn, R., Albrecht, A.: Zwei Bahnen – ein Ziel: Ein einheitliches Angebot im Nahverkehr. In: Die Bundesbahn 12/1990.

Heinisch, R., Krüger, O.: Perspektiven und Strategien der deutschen Bahn(en) im deutschen und europäischen Güterverkehrsmarkt. In: Die Bundesbahn, 12/1990, Seiten 1195 bis 1204.

Knopp, H.-J., Schliephake, K.: SPNV im Umfeld von Großstädten. In: Die Bundesbahn 3/1985.

Knopp, H.-J., Greul, A.: Die Maintalbahn. In: Die Bundesbahn 11/1990.

Leistner, E.: Ausarbeitungen als Kreisarchivpfleger und Kustos des Museums- und Heimatvereins Neustadt bei Coburg sowie aus Privatarchiv.

Schliephake, K.: Personenmobilität in der DDR. In: Verkehr und Technik 10/1990, Seiten 377 bis 379.

Stüllein, D.: Privatarchiv.

## Inhalt

	Seite
Geleitworte	5
Vorwort	14
Geschichte der Werrabahn	16
Die Werrabahn und die Post	19
Heimatkundliches	20
Der Bahnhof Coburg	21
Die Strecke Coburg – Sonneberg	26
Betriebsmaschinendienst bis 1945	30
Sonneberg – Neustadt von 1945 bis 1951	32
Betriebsmaschinendienst nach dem Zweiten Weltkrieg	34
Bahn oder Pkw? Verkehrssituation der neunziger Jahre	50
Maßnahmen zum Lückenschluß	52
Geschichte Sonnebergs und des südlichen Thüringer Waldes	58
Der neue Bahnhof Sonneberg	63
Die Eisenbahnlinie Sonneberg – Eisfeld	66
Von Sonneberg zum Rennsteig	70
Vorwärts-Strategie im Schienen-Nahverkehr	86

(Füllseite)



*Grußwort  
des Bayerischen Ministerpräsidenten  
Dr. h. c. Max Streibl*

*Der Festtag, an dem die Bahnverbindungen zwischen Mellrichstadt und Meiningen, Coburg und Sonneberg wiederhergestellt sind, setzt ein ermutigendes Zeichen.*

*Es ist noch nicht lange her, da waren Fahrten von Franken nach Thüringen nahezu Weltreisen. Leichter fast kam man von Mellrichstadt nach Mexiko, von Meiningen nach Moskau, wenn man es denn wollte, als zu seinen Landsleuten jenseits jener Grenze, die von ihren Apologeten in Ost und West zur "Friedensgrenze" stilisiert wurde. Heute kann man eigentlich nur noch den Kopf schütteln, wenn man die grotesken Folgen des Versuchs bedenkt, ein Volk zu teilen und die eine Hälfte gegen die andere zu hetzen.*

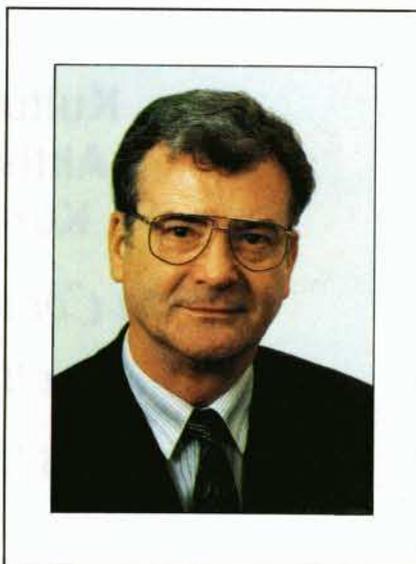
*Leider haben wir Deutsche an den Folgen schwer zu tragen. Materiell und vor allem psychologisch hat die sozialistische Gewaltherrschaft in Mitteldeutschland gewaltige Verheerungen angerichtet, die noch lange spürbar sein werden. Aber mit der Zeit werden wir die Probleme überwinden. Die gemeinsame Anstrengung wird unser Volk auch innerlich einen. Wer auf der Strecke nach Meiningen unterhalb der Ruine Ellenbach einen Blick aus dem Abteiffenster wirft oder, unterwegs nach Coburg, hinter Hönbach nach draußen schaut, der wird das Schönste sehen, was es dort seit Jahrzehnten zu sehen gibt, nämlich nichts Besonderes:*

*Es wächst Gras über die Todesgrenze.*

*Ich freue mich über den zweifachen "Lückenschluß" der Bahn.*

*Max Streibl*

(Füllseite)



*Grußwort  
des Ministerpräsidenten von Thüringen  
Josef Duchac*

*Thüringen ist wieder das Zentrum Deutschlands. Der Standortvorteil, den die geographische Lage im Herzen Deutschlands und Europas bietet, kann jedoch nur genutzt werden, wenn die Verkehrsströme nicht an Thüringen vorbeilaufen. In meiner Regierungserklärung am 15. November des letzten Jahres habe ich daher als klare Priorität den "Ausbau eines leistungsfähigen, zwischen Straßen, Schiene und Luft abgestimmten Personen- und Güterverkehrsnetzes" gefordert. "In der Verkehrspolitik muß der Schwerpunkt auf einer Verbesserung und Modernisierung des schienengebundenen Verkehrs liegen. Ziel ist auf der einen Seite, den Anschluß an das Schienen- und Fernverkehrsnetz in den westlichen Bundesländern zu gewinnen. Andererseits muß der Fern- und Regionalverkehr durch Taktfahrpläne ausgebaut und schrittweise dem übrigen Fernverkehrsnetz angeglichen werden – bis hin zur Errichtung von Intercity- und Interregio-Linien."*

*Inzwischen wurde mit Hochdruck an diesen Zielvorstellungen gearbeitet. Es wurden zwei Eurocity- und zwei Intercity-Verbindungen geschaffen; weitere EC/IC-Verbindungen sind geplant. Realisiert wurde der Streckenschluß an zwei Eisenbahnlinien nach Hessen und an eine in Richtung Niedersachsen.*

*Beschlossen wurde die Errichtung eines Güterverkehrszentrums des kombinierten Verkehrs Straße-Schiene für das Land Thüringen im Raum Erfurt. Geplant ist eine Schnellgeschwindigkeitsstrecke mit Höchstgeschwindigkeiten bis zu 250 km pro Stunde aus Bayern (Nürnberg – Erfurt – Leipzig – Berlin).*

*Zur Vorbereitung dazu schließen wir heute zwei Lücken zwischen Bayern und Thüringen. In den ehemaligen Grenzgebieten hat ein reger Handel und Wandel Einzug gehalten. Thüringen, das grüne Herz Deutschlands, pulsiert wieder!*

*Josef Duchac*

(Füllseite)



*Grußwort  
des Bundesministers für Verkehr  
Prof. Dr. Günther Krause*

*Deutschland wächst zusammen. Mit der Aufnahme des Eisenbahnbetriebes auf der Strecke Neustadt/Coburg – Sonneberg und der Strecke Rentwertshausen – Mellrichstadt sind die ersten Projekte des Lückenschlußprogrammes komplett abgeschlossen. Genaugenommen sind dies aber nicht die ersten Lückenschlüsse, denn schon 1990 nahm die Bahn den Betrieb auf den Strecken Eichenberg – Arenshausen und Bebra – Wartha – Neudietendorf – Erfurt nach Halle auf.*

*Die "neue" Strecke konnte nur deshalb knapp ein Jahr nach der Vereinigung Deutschlands fertiggestellt werden, weil die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn bereits von Juli 1990 an eng zusammenarbeiteten. Die bayerische Puppenstadt und die thüringische Spielwarenstadt haben jetzt eine moderne Eisenbahnverbindung, auf der die Züge Geschwindigkeiten von 120 km/h fahren können.*

*Vieles, was heute neu und vielen noch ungewohnt erscheint, hat alte Tradition: Auf der Trasse, die wir heute wiedereröffnen, fuhr die erste Eisenbahn bereits*

*am 2. November 1858. Sie war lange Zeit eine wichtige Verbindung zwischen den Herzogtümern Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Weimar (Thüringen). Die Grenzziehung nach dem Zweiten Weltkrieg trennte nicht nur die in dieser Region lebenden Menschen voneinander, sondern zerstörte auch diesen gewachsenen Wirtschaftsraum.*

*Mit Investitionen von mehr als 41 Mio DM schlossen nunmehr die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn die Lücke, die fast auf den Tag genau 40 Jahre lang – seit dem 1. Oktober 1951 – bestanden hat.*

*Heute fahren wieder die Züge zwischen Coburg und Sonneberg. Sie sind eine gute Grundlage dafür, daß die Region – nicht nur wirtschaftlich – endlich wieder zusammenfindet.*

*Ich danke allen, die an der so raschen Verwirklichung des Projekts mitgearbeitet haben, und wünsche allen Fahrgästen eine gute Fahrt.*

*Günther Krause*

(Füllseite)