

Specialausgabe

Sondernummer des

B 7539 E
ISBN 3-922404-58-8

Eisenbahn JOURNAL

**special
3/94**

DM 23,80
sfr 23,80
öS 180,--

Mit der Bahn durch Thüringen

Teil 2: Der südöstliche Thüringer Wald

Udo Kandler
Wolfgang Beyer



(Füllseite)

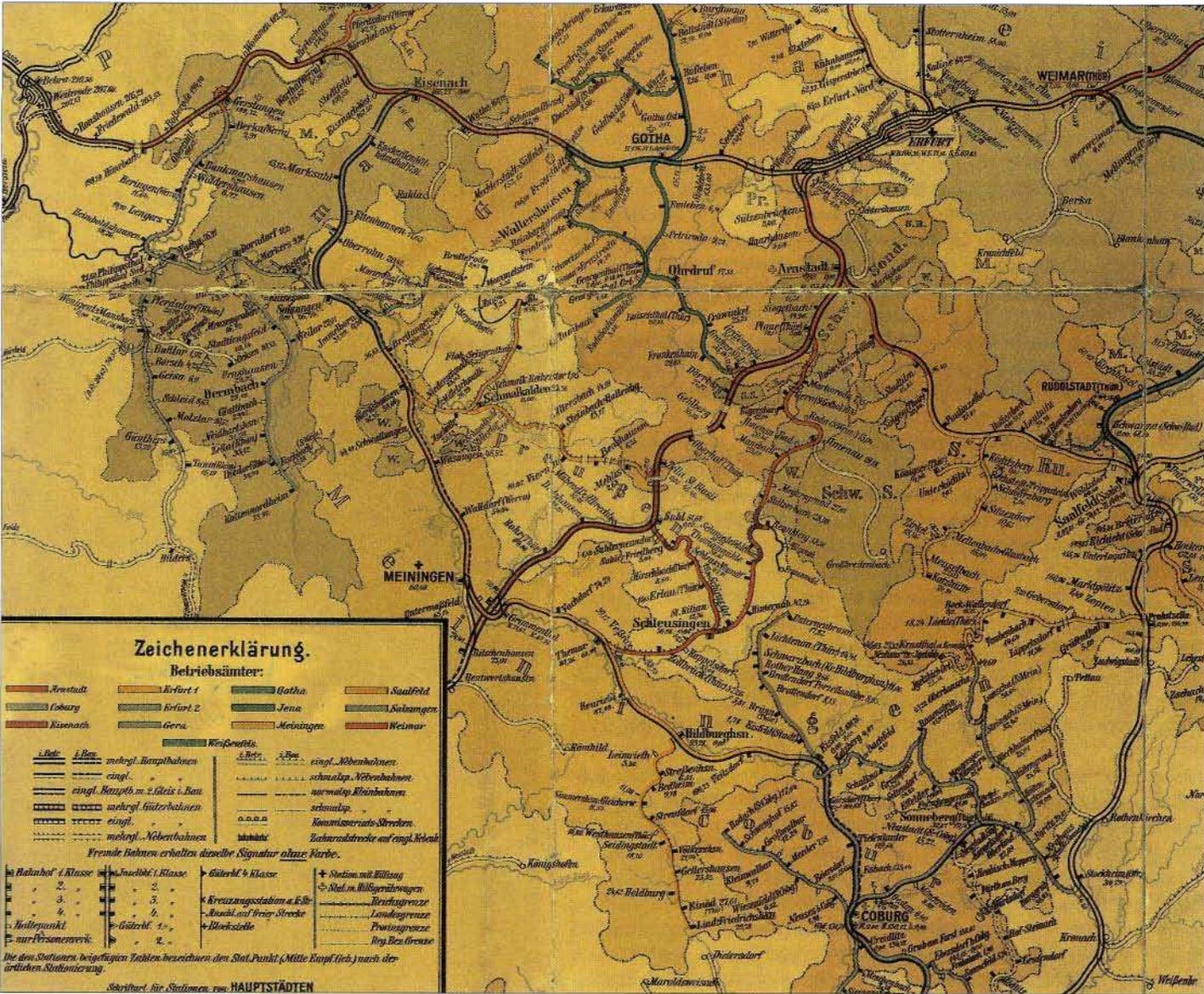


Bild 2: Der Kartenausschnitt mit dem Streckennetz des Thüringer Waldes entstammt einer Übersichtskarte des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt mit Stand 1. Mai 1914. **Abb.: Sammlung Beyer**

Bild 1 (Titel): Ende der siebziger Jahre gehörten die starken 1'E 1-Tenderlokomotiven der Baureihe 95 noch zum Alltag auf deutschen Schienen, wie die 95 0045 mit ihrem Personenzug zwischen Eisfeld und Sonneberg beweist. **Abb. 1 und 191: J. Nelkenbrecher**

Bild 191 (Rücktitel): Sonne, Schnee und Dampf: Der schöne Thüringer Wald verabschiedet sich von uns mit einer davon dampfenden preußischen T 20!

Impressum

ISBN 3-922404-58-8
Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
 Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
 Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
 Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49 • Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autoren: Udo Kandler,
 Wolfgang Beyer
 Lektorat: Manfred Grauer,
 Karin Schweiger
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt
 Satz Merker Verlag: Regina Doll,
 Evelyn Freimann
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Koordinierung: Ingo Neidhardt
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Litho-Erstellung: Master Image
 PTE Ltd, SGP-1344 Singapur
 Druck: Europlanning S.r.l.,
 via Chioda, 123/A,
 I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker
 Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften
 Vertrieb GmbH & Co KG,
 D-85386 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. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© April 1994
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

| | Seite |
|---|-------|
| Einleitung | 6 |
| Die Entwicklung des Streckennetzes | 8 |
| Eine Bahnfahrt von Eisfeld über den Rennsteig nach Probstzella | 35 |
| Die Hildburghausen-Heldburger Eisenbahn | 50 |
| Die Oberweißbacher Bergbahn | 54 |
| Der Betriebsmaschinendienst im südöstlichen Thüringer Wald | 60 |
| Die Schmalspurbahn Eisfeld – Schönbrunn | 86 |
| Mit 250 km/h durch den Thüringer Wald? | 92 |
| Die geplante Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt und mögliche Alternativen | 94 |
| Plandampf in Thüringen | 94 |
| Quellenverzeichnis | 95 |

Einleitung

Nun ist seit Erscheinen der Sonderausgabe (I/93) über den nordwestlichen Thüringer Wald ein Jahr vergangen. Seither ist einiges anders geworden. Wesentlichste Veränderung ist die am 1. Januar des Jahres in Kraft getretene Bahnreform mit dem Zusammenschluß von Bundesbahn und Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG. Das Verschmelzen der beiden Bahnen verheißt für die zahlreichen Nebenbahnen im Thüringer Wald nichts Gutes, da nun noch mehr nach dem Wirtschaftlichkeitsprinzip gehandelt werden wird. Um so schöner, daß derzeit hier die Personenzüge noch wie eh und je fahren. Was es dabei alles zu erleben gibt, das vermögen das Kapitel "Eine Bahnfahrt von Eisfeld über den Rennsteig nach Probstzella" und natürlich die zahlreichen Bilder aus jüngster Vergangenheit zu vermitteln.

Im krassen Gegensatz zur geruhsamen Bahnfahrt durch das "Grüne Herz Deutschlands" steht der immer bedrohlichere Ausmaße annehmende Verkehr auf den deutschen Straßen; der Verkehrsinfarkt in den Großstädten steht kurz bevor. Die Verkehrspolitik steckt nicht nur bei uns, sondern in allen Industriestaaten in der Sackgasse. Wohl dem, der die Eisenbahn nicht allzusehr vernachlässigt hat!

Daß jedoch in dieser Situation der Bau von superschnellen Neubaustrassen nicht der Weisheit letzter Schluß sein muß, das zeigt sich am Beispiel des geplanten Großprojekts der Aus- und Neubaustrecke von Nürnberg nach Erfurt und Halle/Leipzig. Denn eines sollte der Kulturlandschaft des Thüringer Waldes durch die "Neue Bahn" auf keinen Fall widerfahren: daß eines Tages die Diagnose lautet: "Operation geglückt, Patient tot!"

Wo in einer recht dünn besiedelten Mittelgebirgslandschaft wie dem Thüringer Wald die Alternativen zur Neubaustrecke liegen, zeigt der Beitrag "Mit 250 km/h durch den Thüringer Wald?" Um den gesteckten Rahmen nicht zu sprengen, kann die Problematik von Neubauvorhaben mit den hier aufgezeigten Alternativlösungen nur als Denkansatz verstanden werden. Wer sich jedoch umfassend zu diesem Thema informieren möchte, dem sei an dieser Stelle die von frankenplan erarbeitete Studie "Ausbau der Bahnverbindungen zwischen Franken, Sachsen und Thüringen" wärmstens empfohlen. (Büro für Flächen- und Verkehrsplanung, Alexanderstr. 18, 90762 Fürth; ISBN 3-927347-27-2.)

Letztlich soll die vorliegende Publikation frei von der Polemik unserer Tage nicht nur für den staugeplagten Berufspendler eine entspannende und kurzweilige Feierabend-Lektüre sein. Sollte es uns gelingen, nicht nur Daten und Fakten zu vermitteln, sondern auch dazu beizutragen, daß Sie vom Alltagsstreß abschalten können, um gedanklich in die herrliche Landschaft des Thüringer Waldes einzutauchen, dann haben wir unser Ziel erreicht!

Udo Kandler, Wolfgang Beyer

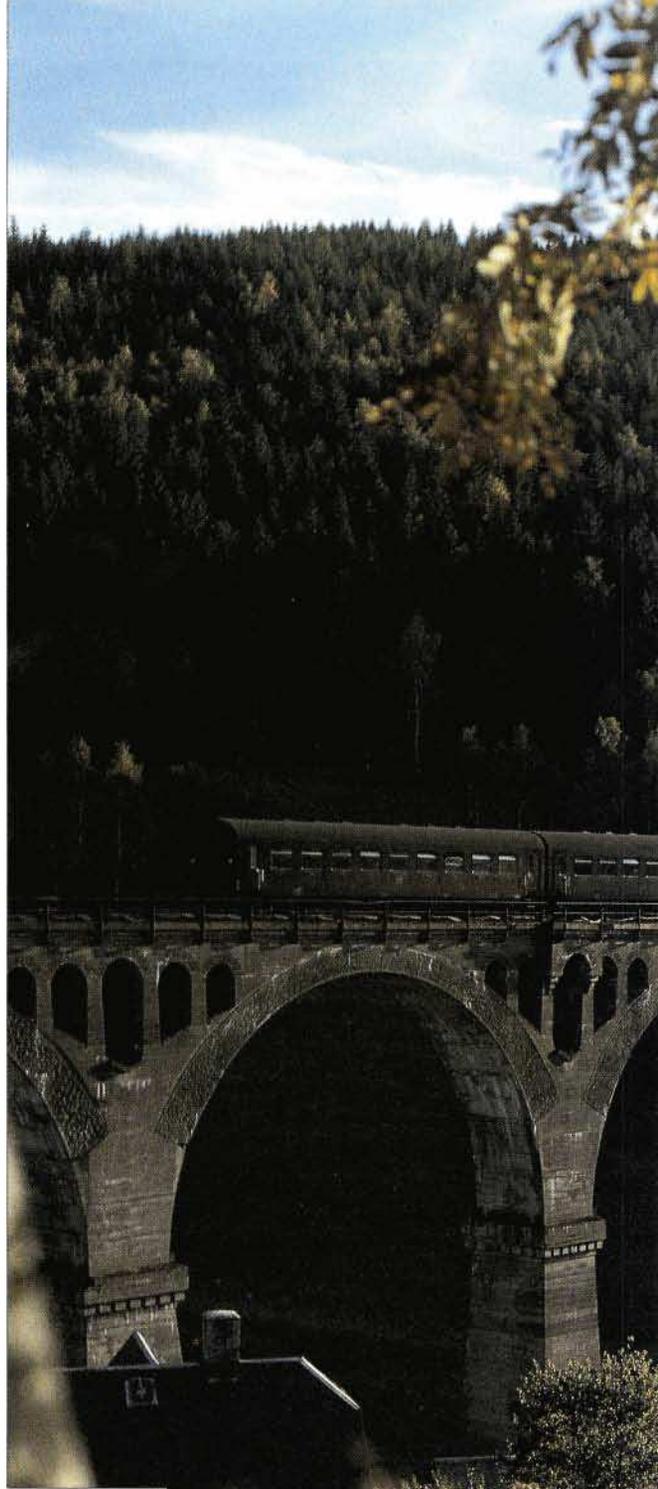
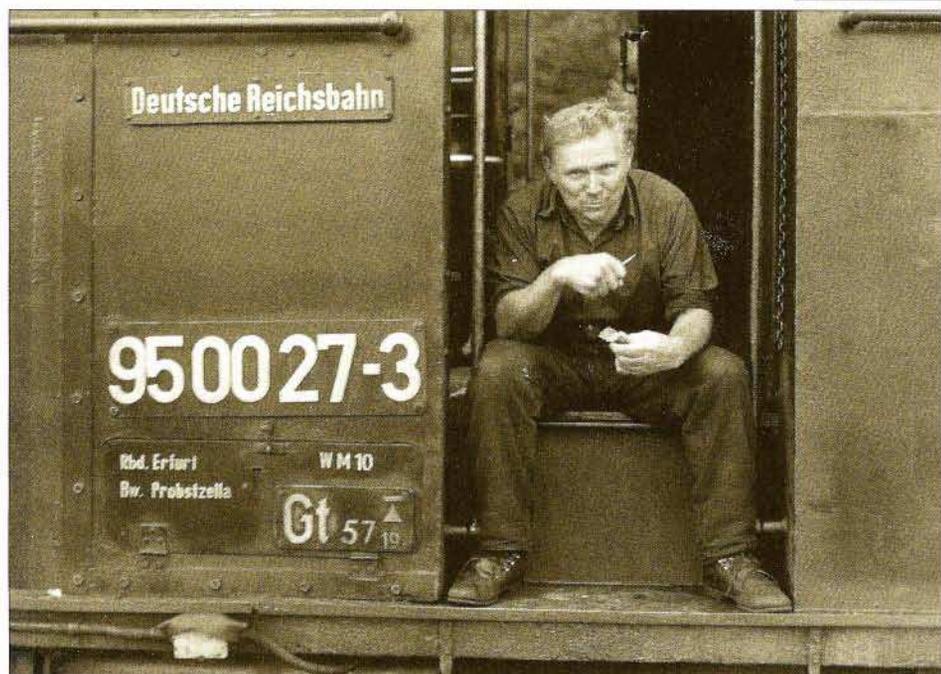
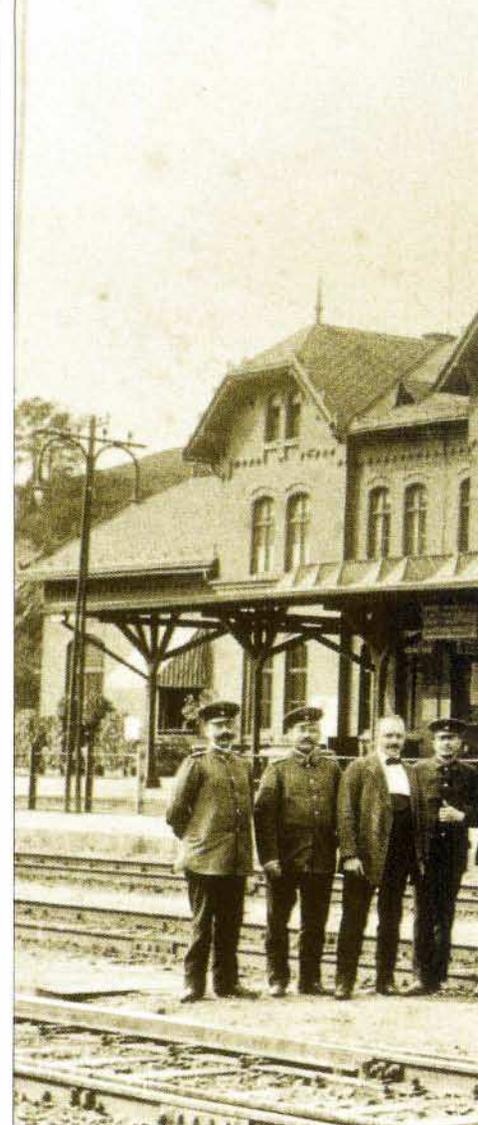
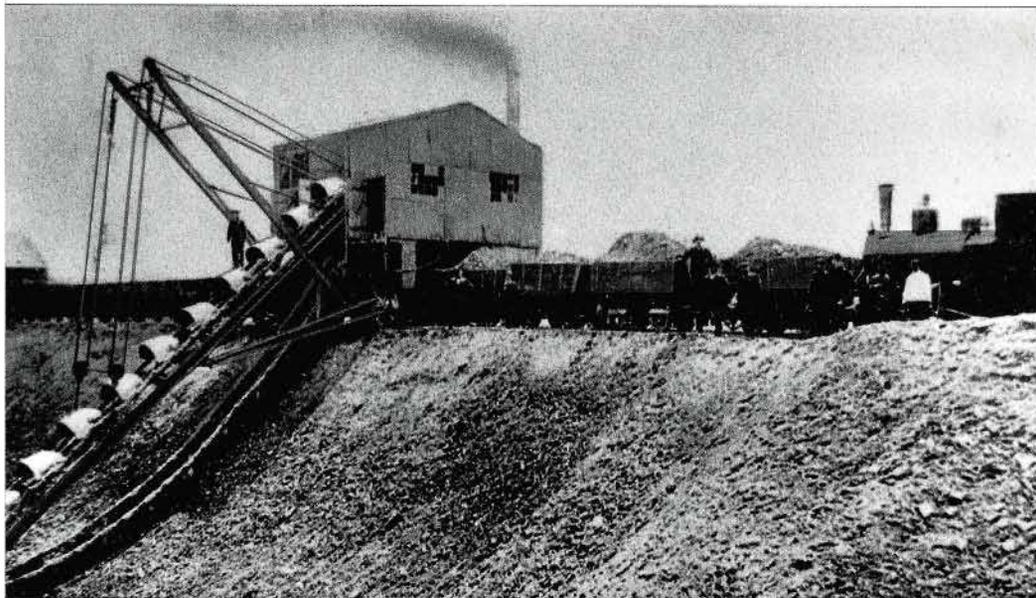
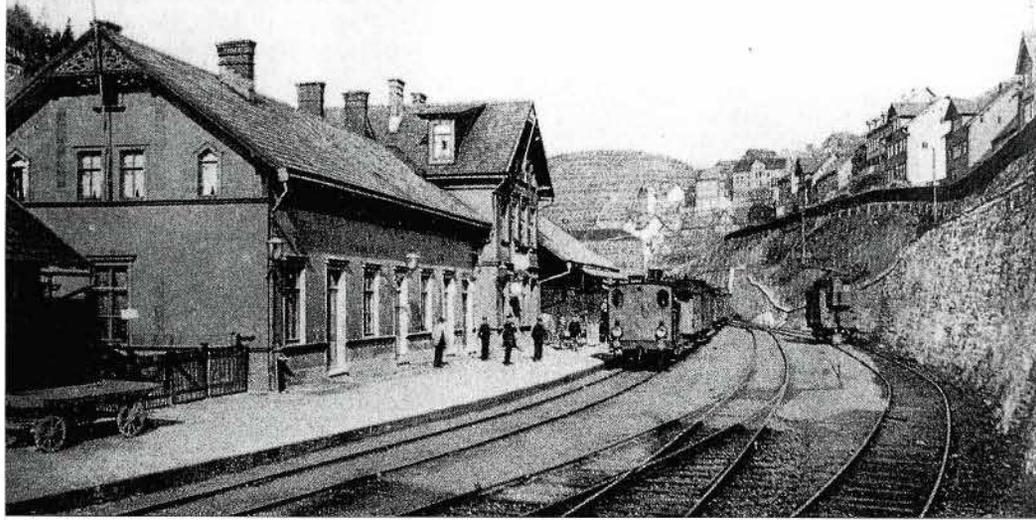


Bild 3: Herbststimmung im Thüringer Wald. Eine preuß. T 20 passiert mit einem Personenzug im Oktober 1979 den Piesau-Viadukt in Lichte.
Abb.: J. Nelkenbrecher

Bild 4 (links): Ob nicht doch so mancher Lokmann mit etwas Wehmut an die Einsätze der "Bergkönigin" am Rennsteig zurückdenkt?
Abb.: R. Heym





Die Entwicklung des Streckennetzes

Die Strecke von Probstzella über den Rennsteig nach Sonneberg ist nicht nur die bedeutendste Verbindung im südöstlichen Thüringer Wald, sondern gehört zweifelsohne aufgrund der Trassenführung zu den interessantesten Mittelgebirgsstrecken in Deutschland. Im Gegensatz zu den Steilstrecken im mittleren Thüringer Wald konnte hier seinerzeit der Gebirgskamm trotz einer denkbar ungünstigen Topographie ohne aufwendigen Zahnstangenbetrieb überquert werden. Gleichzeitig schließt diese Bahn den Reigen außergewöhnlicher Strecken ab, die sich zwischen dem Nordwesten und dem Südosten des Thüringer Waldes befinden.

Damit sei an dieser Stelle auch auf das vor gut einem Jahr erschienene Sonderjournal 1/93 "Mit der Bahn durch Thüringen" erinnert. Die Ausgabe behandelt den nordwestlichen Thüringer Wald und geht auf die Anfänge der Eisenbahnentwicklung in dieser Region, mit den Hemmnissen durch die vielen Kleinstaaten Thüringens, ein. Daher glauben wir auf eine nochmalige, tiefgründende Darstellung der frühen Jahre verzichten zu können, zumal ja die vorliegende Abhandlung an den ersten Teil anknüpft.

Zunächst nur eine Stichbahn von Coburg nach Sonneberg

Der erste Vorstoß zur Erschließung des südöstlichen Thüringer Waldes für den Schienenstrang ging von der Werrabahn aus. Mit der Aufnahme des Zugbetriebs zwischen Eisenach und Coburg nahm man gleichzeitig am 2. November 1858 die 19,49 km lange Stichstrecke von Coburg nach Sonneberg in Betrieb. Wenn es auch noch knapp 28 Jahre bis zur nächsten Teileröffnung nach Lauscha dauern sollte, so war doch durch den Anschluß Sonnebergs an das Eisenbahnnetz der weitere Weg nordostwärts über den Rennsteig vorgezeichnet.

Die Notwendigkeit einer Verbindung von Saalfeld nach Sonneberg erkannte schon der Verleger Joseph Meyer, als er am 30. März 1846 sein "Programm eines Deutschen Zentralbahnnetzes" veröffentlichte. Im wesentlichen umfaßte sein Programm für Thüringen acht Verbindungen, zu denen auch die "Thüringer-Wald-Bahn" Saalfeld – Sonneberg gehörte. Das Großvorhaben scheiterte aber an den überaus hohen Baukosten.

Es wurden immer wieder unterschiedliche Varianten diskutiert. So erwog man 1877 alternativ der Bau einer Schmalspurbahn von Sonneberg nach Oberlauscha, womit sich jedoch die ortsansässige Industrie gar nicht abfinden wollte. Man beharrte auf dem Bau einer Regelspurstrecke. Letztlich waren es dann die Porzellanmanufakturen, das Eisenwerk sowie die Holz-, Glas- und Schiefergriffelindustrie im Steinachtal zwischen Sonneberg und Lauscha, die auf dieser Route endgültig einen Weiterbau erwirkten.

Verlängerung von Sonneberg nach Lauscha

Der Staatsvertrag vom 31. März 1885 zwischen den Herzogtümern Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg-Gotha sowie dem Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach schuf schließlich die gesetzlichen Voraussetzungen für den 18,975 km langen Weiterbau von Sonneberg über Köppelsdorf und Steinach nach Lauscha durch die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. Um das veranschlagte Baukapital zu beschaffen, zeichnete die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft ge-

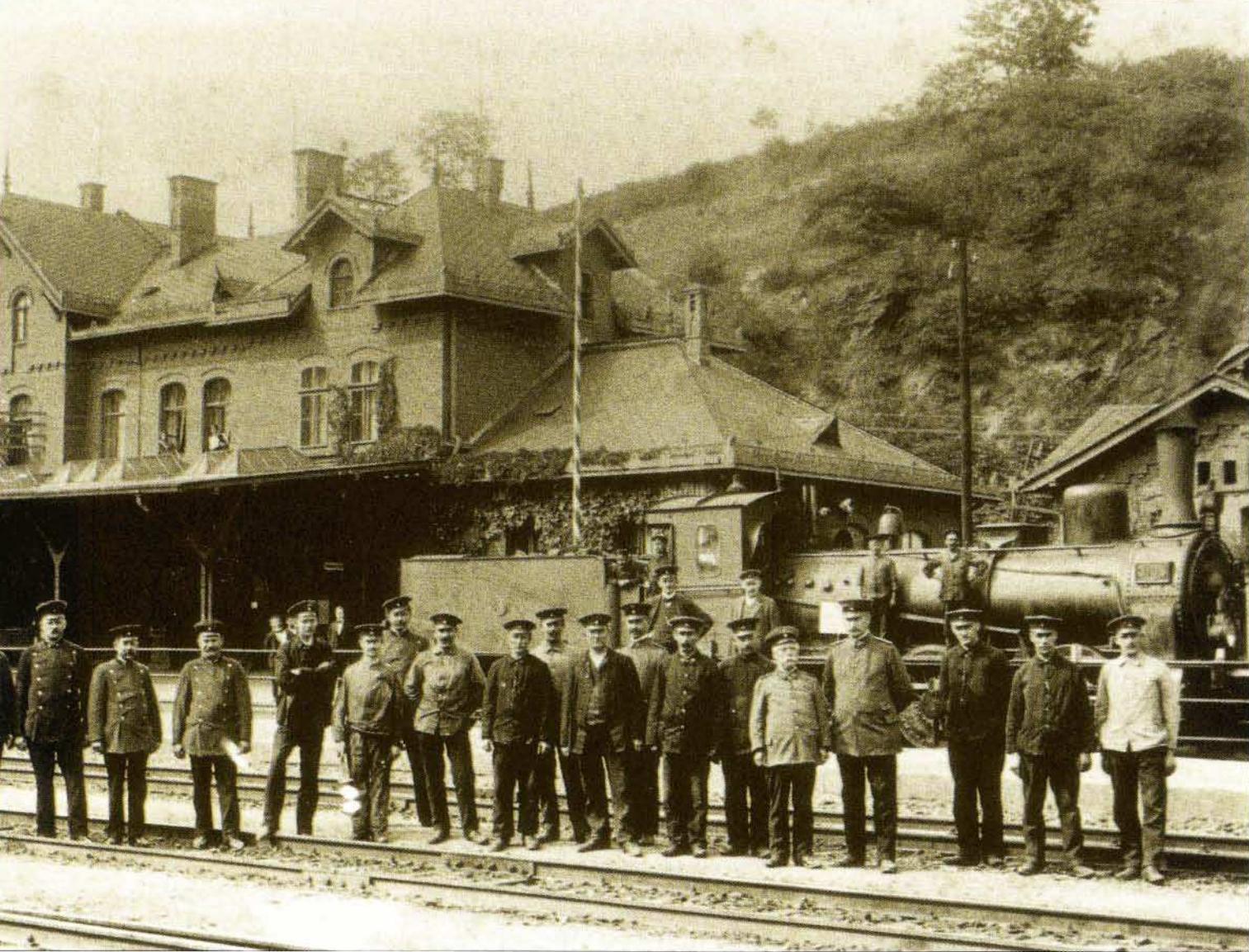


Bild 7: Im Jahre 1910 stellte sich das Personal des Bahnhofs Probstzella vor einer preußischen G 3 dem Fotografen. **Abb. 5 bis 7: Sammlung Beyer**

Bild 5 (linke Seite oben): Recht bescheiden war das erste Empfangsgebäude des Bahnhofs Lauscha aus dem Jahre 1886. Erst mit der Weiterführung der Strecke über den Rennsteig wurde etwas näher zum Ort hin ein neues Empfangsgebäude in Kopflage errichtet.

Bild 6 (linke Seite Mitte): Für den Bau des neuen Sonneberger Bahnhofs in den Jahren 1905 bis 1907 mußten erhebliche Erdmassen bewegt werden.

Bild 8: Der inmitten der Stadt gelegene Gräfenthaler Viadukt in einer Ansicht aus der Zeit um die Jahrhundertwende. **Abb.: Sammlung Heym**



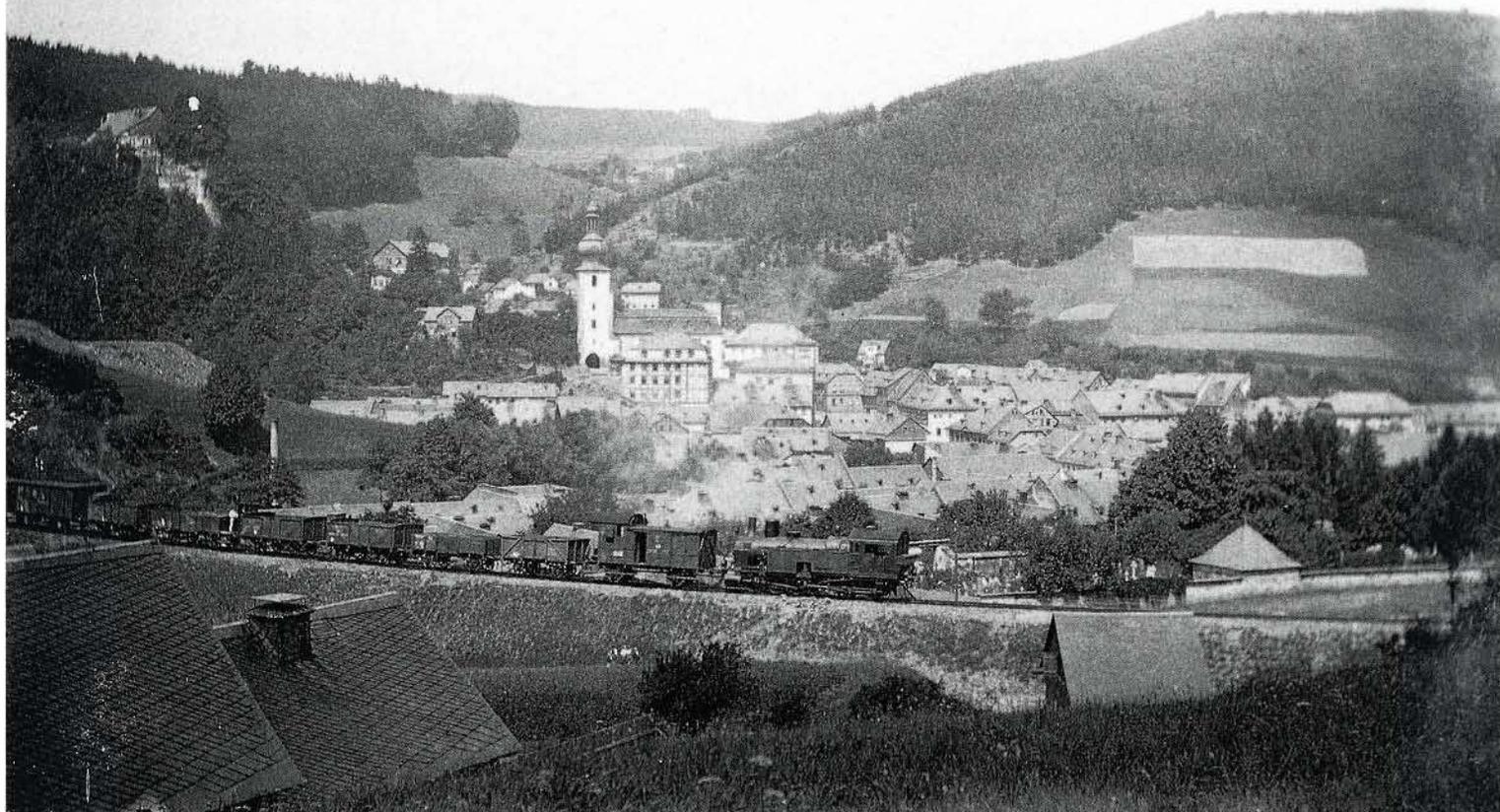


Bild 9: Eine preußische T 15 der Bauart Hagans rollt mit einem Güterzug talwärts in Richtung Probstzella an der Stadtkulisse von Gräfenthal vorüber. Entstanden ist die Aufnahme in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende. **Abb.: Sammlung Heym**

mäß Beschluß ab 27. November 1885 insgesamt 1 329 900 Mark als Aktien.

Bereits seit dem 24. April 1885 liefen die Vermessungsarbeiten auf der Strecke, und schon acht Tage darauf begannen auch die eigentlichen Bauarbeiten. Die Bauleitung unter dem Meininger Ingenieur Loeser bezog in Steinach ihr Büro. Für die Erdarbeiten wurde die Firma Ernst Preller aus Einhausen und für die Hochbauten das Bauunternehmen Meurer aus Sonneberg beauftragt.

Nennenswerte Probleme traten beim Streckenbau zwischen Sonneberg und Steinach nicht auf. Die Trasse verlief in diesem Abschnitt auf der Talsohle, so daß aufwendige Erdarbeiten und Kunstbauten nicht erforderlich waren. Dagegen verlangte das nördlich von Steinach enger werdende Tal den Bahnbauern bis Lauscha schon wesentlich mehr an Können ab. Gleich hinter dem Bahnhof Steinach nimmt die Steigung erheblich zu, und der Charakter einer Gebirgsbahn tritt deutlich hervor. Im Berganschnitt des Großen und Kleinen Tierbergs führt die Trasse aufwärts bis Lauscha.

Um mit den Materialien überhaupt an die Baustellen gelangen zu können, wurde oberhalb der Bahn im Hang eigens ein Transportweg für die Fuhrwerke angelegt. Im Bereich von Unterlauscha mußten mächtige, bis zu 12 m hohe Futter- und Stützmauern errichtet werden, um die Trasse am Hang entlangführen zu können. Nach 17monatiger Bauzeit nahm man am 1. Oktober 1886 den öffentlichen Zugbetrieb auf. Die Baukosten beliefen sich auf 1,58 Millionen Mark.

Obwohl die Bemühungen zum Weiterbau nicht endeten, blieb nun Lauscha für lange

Zeit Endstation. Der Gebirgskamm des Thüringer Waldes mit dem Rennsteig stellte sich den Bahnbauern regelrecht in die Quere. Nur mit hohem technischem Aufwand war dieses Hindernis zu bezwingen.

Von Osten: der Streckenbau Probstzella – Bock-Wallendorf

Die weitere Erschließung des südöstlichen Thüringer Waldes fand derweil von der entgegengesetzten Seite, von Osten aus, ihren Weg. Schon vor dem Bau der Strecke Sonneberg – Lauscha hatten Unternehmer in Lichte und Wallendorf im Jahre 1883 den Weiterbau der Strecke über Lauscha hinaus dorthin vorgeschlagen oder aber an der entgegengesetzten Seite eine Verbindung Probstzella – Wallendorf angeregt, zumal ein derartiges Projekt mit Eröffnung der letzten Etappe der Frankenwaldbahn am 1. Oktober 1885 zwischen Eichicht und Ludwigsstadt weiter an Bedeutung zugenommen hatte.

Daß die an der Strecke Saalfeld – Gera gelegene Maximilianshütte in Unterwellenborn im Jahre 1888 die Eisenerzgruben in Schmiedefeld erwarb, gab dem Projekt erneuten Auftrieb, sprachen doch nun handfeste wirtschaftliche Interessen für eine Bahn zwischen Probstzella und Wallendorf. Erste Vorarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens gehen auf das Jahr 1891 zurück. Dennoch dauerte es recht lange, bis feststand, daß die Trasse nur auf dem Gebiet des Herzogtums Sachsen-Meiningen verlaufen werde. Zuvor hatte es noch Meinungsverschiedenheiten mit dem Fürsten-

tum Schwarzburg-Rudolstadt darüber gegeben.

Am 29. April 1894 erhielten die Königlich Preußischen Staatsbahnen die Konzession zum Bau und Betrieb der 14,64 km langen Strecke Probstzella – Taubenbach. Am 10. September 1894 erfolgte zudem die Genehmigung für die 1,61 km lange Weiterführung bis Wallendorf. Die Bauausführung oblag der KED Erfurt, die die Arbeiten am 13. November 1896 aufnahm.

Der Weg durchs Zoptetal bis Gräfenthal warf in bautechnischer Hinsicht keinerlei Probleme auf. In Gräfenthal entstand einer von drei Viadukten aus Naturstein, gefolgt von baugleichen Brücken in Sommersdorf und Lippelsdorf. Ebenso kam man nicht umhin, bei Lippelsdorf den 124 m langen Froschberg-Tunnel anzulegen. Zwischen den 5,8 km Luftlinie auseinanderliegenden Orten Gräfenthal und Taubenbach galt es auf 9,135 km Streckenlänge den beachtlichen Höhenunterschied von 258 m zu überwinden. Gleich an insgesamt fünf Stellen wurden Neigungsverhältnisse von 33‰ un-ausweichlich.

Noch vor der öffentlichen Inbetriebnahme der Strecke Probstzella – Taubenbach am 29. Oktober 1898 war am 15. des Monats bereits der erste Erzzug von Taubenbach nach Unterwellenborn zur dortigen Maximilianshütte abgefertigt worden. Die Fortführung bis Bock-Wallendorf stand ab dem 18. Januar 1899 für den Verkehr bereit. Mit einem Kostenaufwand von 2,5 Millionen Mark – 1,75 Millionen Mark davon für den Streckenbau – konnte das Projekt realisiert werden.

(Fortsetzung Seite 20)

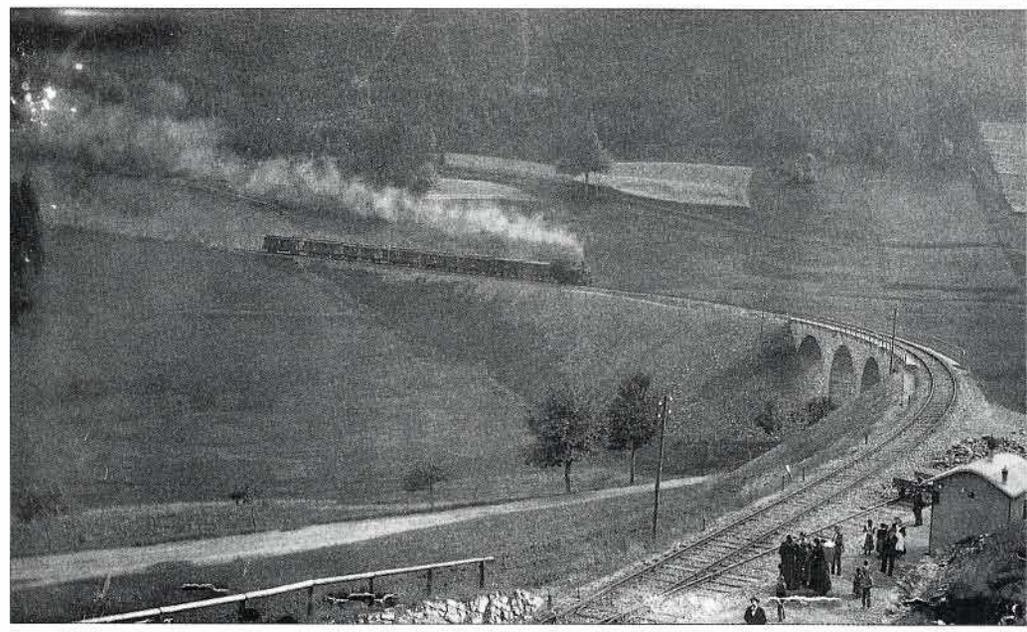
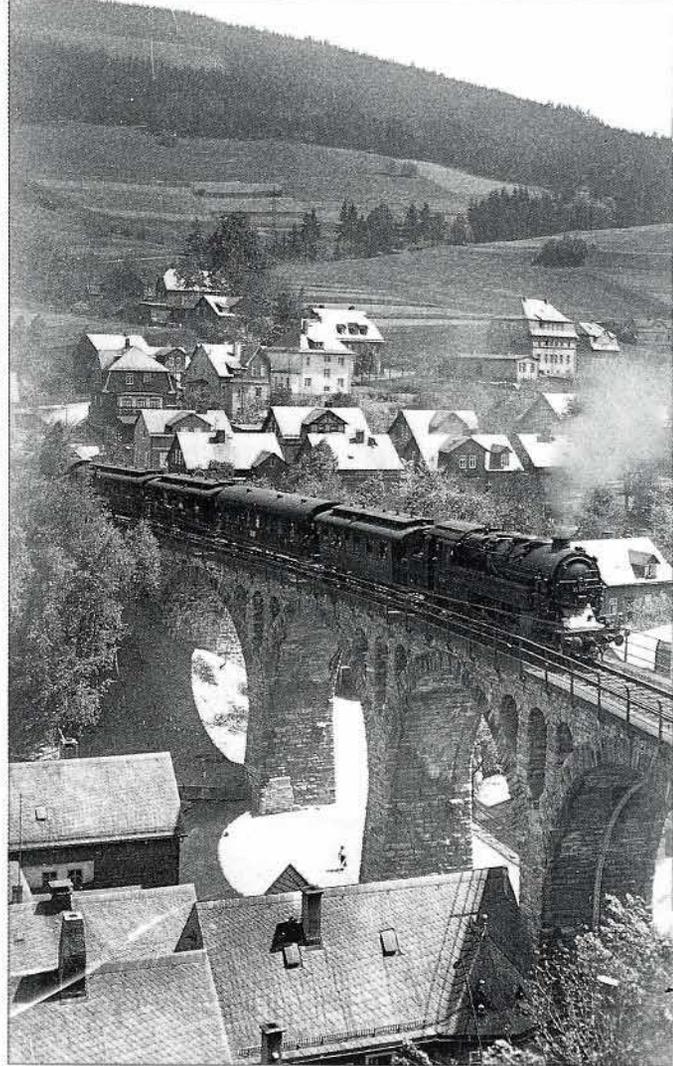
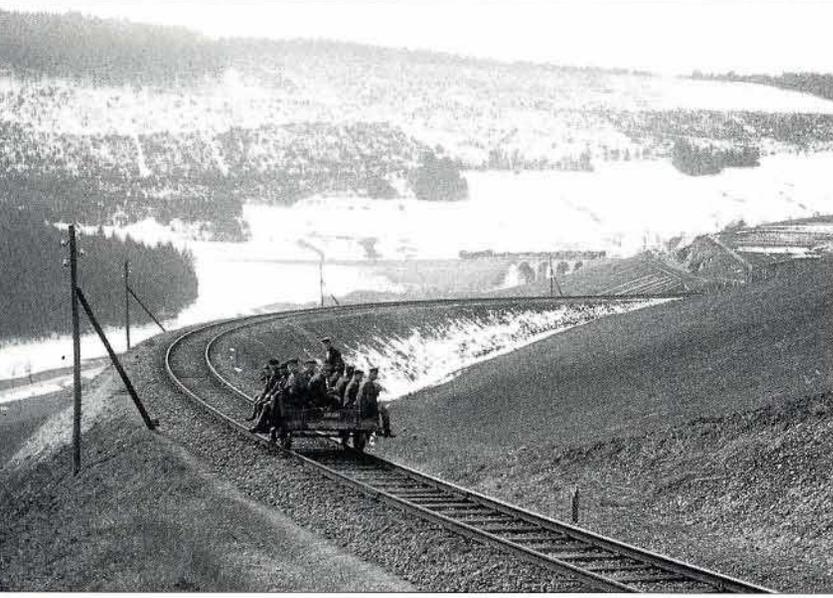


Bild 11: Vermutlich anlässlich ihrer Abnahmefahrt wurde die preuß. T 15 der Bauart Hagans um 1900 bei Lippelsdorf aufgenommen.

Bild 10 (ganz oben): Im Februar 1899 entstand oberhalb von Lippelsdorf dieser Schnappschuß. Im Hintergrund ein talwärts fahrender Güterzug.

Bild 12 (rechts oben): In den dreißiger Jahren überquert die 95 045 vor dem P 3534 den Viadukt in Gräfenthal.
Abb.: C. Bellingrodt, Sammlung Herfeldt

Bild 13 (rechts): Im Sommer 1899 erwarten am Bahnhof Lippelsdorf einige Fahrgäste die Ankunft des von einer preuß. T 13 geführten Personenzuges.

Bild 14: Zwischen Schmiedefeld und Lippelsdorf konnte im Januar 1899 dieser beachtliche Personenzug hinter einer preuß. T 13 (Bauart Hagans) im Bild festgehalten werden.
Abb. 10, 11, 13 und 14: Sammlung Heym

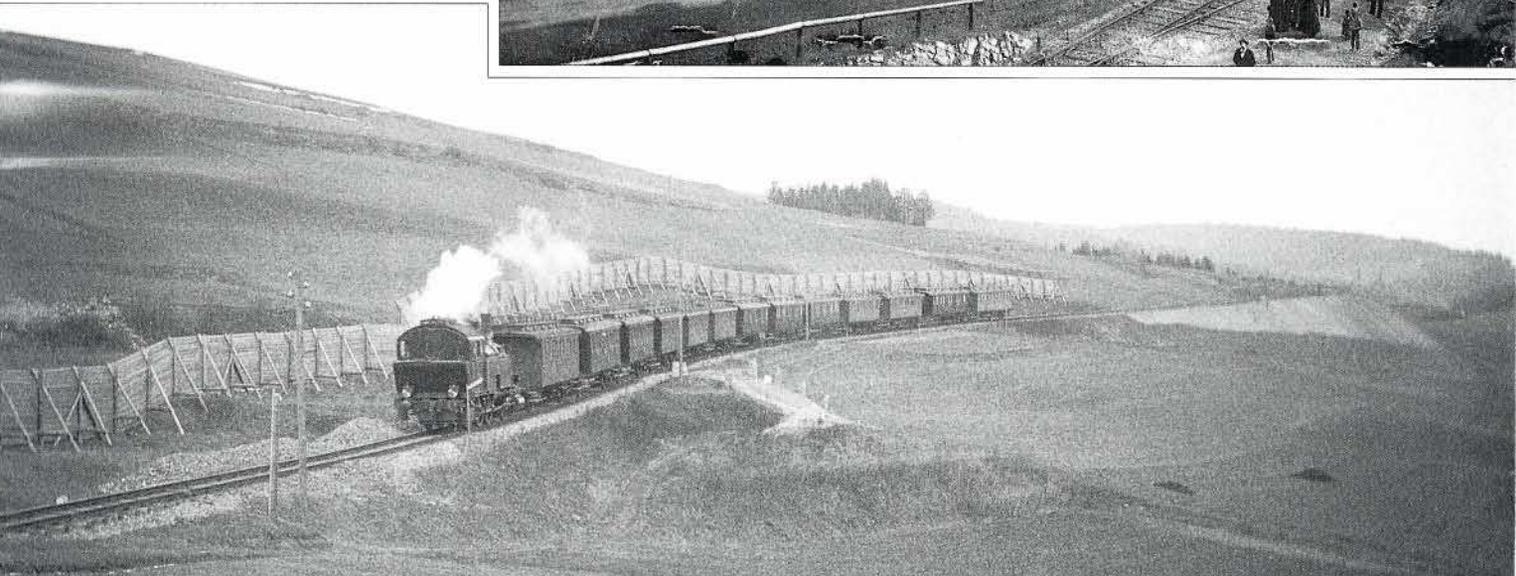




Bild 15: Nicht selten mußten die Züge nach einer anstrengenden Bergfahrt, wie hier die 95 0028 vor dem P 18003, im Bahnhof Lichte Ost Wasser fassen (Februar 1980).

Bild 17 (rechts): Akustisch wie optisch war die Bergfahrt der Baureihe 95 zwischen Lauscha und Oberlauscha ein absolutes Erlebnis (95 0024, Nassentelle-Viadukt).

Bild 16: Ausnahmsweise einmal mit der Rauchkammer zum Berg erklimmt die 95 0032 die Höhen des Rennsteigs auf der Fahrt zwischen Lauscha und Oberlauscha. **Abb. 15 bis 17: J. Nelkenbrecher**

