

**Eisenbahn
JOURNAL**

überarbeitete
Neuaufgabe der
Sonderausgabe III/85

B 30873 E
ISBN 3-922404-76-6

**special
4/95**

Die Frankenwaldbahn

DM 24,80
sfr 25,50
öS 190,--



Manfred Knappe





Bild 3: Ludwigsstadt und der Trogenbachviadukt, für Eisenbahnfreunde der Inbegriff für Steilrampenbetrieb im Frankenwald. 120 003 passiert hier mit dem IC 801 das bekannte Bauwerk (30. Januar 1993).

Bild 1 (Titel): Das Gesicht der alten neuen Rampe. Nach fast 50 Jahren rollen die Züge wieder durchgehend auf zwei Streckengleisen über die Höhenzüge des Frankenwaldes. 120 002 hat EuroCity 11 "Mimara" Leipzig – Zagreb am Haken. **Abb.: J. Neller**

Bild 2: Lok 120 005 rollt nach der Rampenfahrt zügig bergab auf den Trogenbachviadukt. Die Reisenden im IC 706 werden kaum wissen, welche Mühen der Dienst dem Personal vergangener Zeiten bereitet hat – an dies zu erinnern, ist auch ein Ziel dieser Specialausgabe. **Abb. 2 und 3: Th. Färber**

Impressum

ISBN 3-922404-76-6

Überarbeitete und erweiterte Neuauflage
der Sonderausgabe III/85

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 51 20 48/51 20 49

Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Manfred Knappe

Bildredaktion: Hermann Merker, Ingo Neidhardt,
Andreas Ritz

Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout: Gerhard Gerstberger

Koordination: Ingo Neidhardt

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning srl

via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb

GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei München

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.

© Mai 1995

Hermann Merker Verlag GmbH
Fürstenfeldbruck



Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Einleitung	6
Ein Schild am Falkenstein	8
Pachtbahn Hochstadt – Stockheim	10
Bahnprojekte zwischen Thüringen und Bayern	17
Frankenwaldrampe Stockheim – Probstzella	18
Bahnverbindung München – Berlin	24
Die Nebenbahnen	32
Betriebsmaschinendienst – Die frühen Jahre	35
Brückenneubau in Ludwigsstadt und das Eisenbahnunglück vom 18. Februar 1924	38
Vor der Elektrifizierung	46
Elektrischer Betrieb und Kriegszeit im Frankenwald	63
Von der Grenzziehung zum Interzonenverkehr	72
Betriebsmaschinendienst unter Fahrdrabt	79
Frankenwaldbahn bis Ende der 80er Jahre	86
Grenzöffnung und der Weg zur Einheit	94
InterCity-Züge und Ausbau der Frankenwaldbahn	99
Quellenverzeichnis	111



Vorwort

Als wir vor zehn Jahren aus aktuellem Anlaß unsere Sonderausgabe III/85 "100 Jahre Frankenwaldbahn" fertiggestellt hatten, konnte sich wohl niemand auch nur im entferntesten vorstellen, daß es nur ein halbes Jahrzehnt später wieder zu einem ungehinderten durchgehenden Eisenbahnverkehr auf der Frankenwaldbahn kommen würde. Seit dem Beginn des Sommerfahrplans 1995 ist der durchgehende zweigleisige Ausbau der Strecke weitgehend abgeschlossen und der elektrische Betrieb zwischen München und Berlin aufgenommen worden.

Wir wollen aber nicht verschweigen, daß diese erfreuliche Entwicklung nur auf die Hauptstrecke beschränkt bleibt. Die am 12. Juli 1951 von der DDR-Reichsbahn einseitig eingestellte Nebenbahn Ludwigsstadt – Lehesten sowie die unvermittelt am 28. Mai 1952 gleichfalls auf dem DR-Streckenabschnitt unterbrochene, für die Wirtschaft Ostoberfrankens außerordentlich wichtige Nebenbahn Rothenkirchen – Tettau sind und bleiben für immer von der Eisenbahnkarte verschwunden.

Der Autor der Erstausgabe, Manfred Knappe, hat diese längst vergriffene Publikation sowohl im Bild- als auch im Textteil gründ-

lich überarbeitet und um 20 Seiten aktualisiert und erweitert.

Wir wünschen unseren Lesern viel Spaß bei der Lektüre und hoffen, daß sich anschließend daran recht viele zu einem Besuch der eisenbahntechnisch interessanten und landschaftlich schönen Frankenwaldbahn entschließen werden.

Ihr Hermann Merker Verlag

Einleitung

Die Frankenwaldbahn ist das Kernstück der Verbindung München – Berlin. Hier liegt auf einer 30 km langen Rampenstrecke auf beiden Seiten des Rennsteigs der mit einer maximalen Steigung von $29,2\text{‰}$ für den Betriebsdienst schwierigste Abschnitt. Dieses Eisenbahn-Journal-Special setzt seinen Schwerpunkt im Bildteil bei der Rampenstrecke, die schon in den dreißiger Jahren Ziel bekannter Eisenbahnfotografen war, während der Text auf die gesamte Geschichte der Frankenwaldbahn Hochstadt-Marktzeuln – Probstzella von den Anfängen bis zur fast vollständigen Wiederherstellung des zweigleisigen Betriebs im Mai 1995 eingeht.

Eine Fernbahn wurde die hier beschriebene Bahnlinie erst im dritten Anlauf: Der

erste Streckenabschnitt wurde noch als private Pachtbahn zur Erschließung des nördlich von Kronach gelegenen Stockheimer Steinkohlereviere gebaut und in den Abschnitten Hochstadt-Marktzeuln – Gundelsdorf 1861 und Gundelsdorf – Stockheim 1863 dem Betrieb übergeben. Der zweite Anlauf erfolgte mit der Weiterführung der Bahnlinie über den Kamm des Frankenwaldes am Rennsteig: 1885 wurde die Linie von Stockheim zunächst bis ins bayerische Ludwigsstadt und wenige Wochen später nach Thüringen bis Probstzella verlängert. Im Norden war gleichzeitig die Linie von Eichicht bis Probstzella verlängert worden, so daß sich mit der anschließenden Saalbahn eine durchgehende Verbindung Nürnberg – Saalfeld – Halle/Leipzig ergab.

Die hatte aber gleich zwei Haken: Im Süden hatte die Pachtbahn bei Hochstadt-Marktzeuln zunächst noch die Gleise der alten Ludwigs-Süd-Nord-Bahn mitbenutzt und bog in einer extrem engen Kurve erst nach deren Mainbrücke Richtung Norden ab. Im Norden war der Verkehr von Halle und Leipzig Richtung Saalbahn und Frankenwald nicht direkt möglich: Die Züge mußten hier im Bahnhof Großheringen noch kopfmachen. Am 1. Mai 1899 wurde mit dem Bau einer Verbindungskurve dieser Mißstand beseitigt, während die Fran-



E 94 die besten Betriebsmaschinen überhaupt vorgesehen.

Zwar kam es noch zur Aufnahme des elektrischen Betriebs, doch mit Kriegsbeginn am 1. September 1939 ging auch die erste Blütezeit dieser Bahnlinie dem Ende zu. Sie hatte gut 34 Jahre gewährt.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der Teilung Deutschlands versank die Frankenwaldbahn in einen Dornröschenschlaf. Durch die Schiebedienste auf der elektrifizierten Rampenstrecke sowie die ungewöhnliche Situation an der unglückseligen deutsch-deutschen Grenze kam es für den am Eisenbahnwesen Interessierten immer wieder zu Besonderheiten. Lohnendes Ziel für die ab den siebziger Jahren spürbar mehr werdenden Besucher war diese Bahnlinie aber nicht zuletzt auch wegen der einmalig schönen Landschaft des Frankenwaldes.

„Wir sind das Volk – wir sind ein Volk!“ Dank der ersten wirklich vom Volk getragenen Bewegung auf deutschem Boden streifte die DDR die Fesseln der Diktatur ab, öffnete im November 1989 die Mauer sowie die deutsch-deutsche Grenze, und schon im Oktober 1990 kam es zur staatlichen Einheit. Auch zwischen Probstzella und Ludwigsstadt kam es zu bewegenden Szenen, zu Aufbruch und Aufbau und heute zu einer neuen Normalität.

Für die Frankenwaldbahn und den Verkehr der Relation München – Nürnberg – Halle/Leipzig – Berlin wurde damit die zweite Blüte eingeleitet, die mit Aufnahme der InterCity-Linie 8 im Jahr 1992 und nun mit dem erneuten zweigleisigen Ausbau sowie der durchgehenden Elektrifizierung nördlich von Probstzella im Mai 1995 ihre Höhepunkte erfährt.

Heute steht schon fest, daß diese Blütezeit nicht von langer Dauer sein wird: Die wohl in einem Jahrzehnt anstehende Eröffnung der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt wird den Fernverkehr von der Frankenwaldbahn abziehen – doch dürfte jeder Eisenbahnfreund froh darüber sein, wenn die Bahn durch ein attraktives Angebot wieder mehr Wettbewerbskraft erlangt. Fürs erste hat sie schon gewonnen: Mit dem jetzt abgeschlossenen Streckenausbau über den Frankenwald.

Danken möchte ich an dieser Stelle neben allen in der Erstausgabe (EJ-Sonderausgabe III/85) zum 100jährigen Jubiläum Erwähnten ganz besonders meinen Freunden Heinrich und Thomas Färber, Christian Roßberg und Ulrich Treuner aus Ludwigsstadt. Diese überarbeitete und erweiterte Geschichte der Frankenwaldbahn hat durch ihre Unterstützung die wesentlichen Impulse erfahren. Für wertvolle Hinweise bin ich Dieter Bäßold und Jürgen Seiler zu Dank verpflichtet.

Danken und allzeit „Hp 1“ wünschen möchte ich hier allen Eisenbahnern, die mir bei meinen vielen Reisen seit den siebziger Jahren auf der Frankenwaldbahn und seit 1990 auch in Probstzella begegnet sind.

Manfred Knappe



Bild 4: 103 165 rollt mit dem EC 10 „Mimara“ durch die rekonstruierte Station Förschendorf. Abb.: J. Neller

Bild 5: Eine der Bauplätze, mit denen die Bahn (hier in Pressig-Rothenkirchen) über den Wiederaufbau informierte. Abb.: Th. Färber

kenwaldbahn im Süden erst sechs Jahre später ihre eigene Mainbrücke und damit eine direkte Trasse ab Hochstadt-Marktzeuln in Betrieb nehmen konnte.

Dann konnte die Verbindung über den Frankenwald aber ihre Vorteile als kürzeste Strecke zwischen München – Nürnberg und Halle/Leipzig – Berlin ausspielen, war doch mit 1. Mai 1905 die gesamte Bahnlinie durchgehend für zweigleisigen Betrieb ausgebaut.

Entsprechend stieg das Verkehrsaufkommen, und die Frankenwaldbahn erlebte eine Generation lang ihre große Blüte. Die modernsten Lokomotiven der Bahnverwaltungen kamen hier zum Einsatz: Bayerns S 3/6 (18⁴⁻⁵), Preußens S 10¹ (17¹⁰), und auf der Rampe dienten die mächtige bayerische Gt 2x4/4 (96⁶) sowie die preußische

T 20 (95⁰). Als erste Einheitsloks wurden die Vorserienmaschinen der schweren Güterzugbauarten 43 und 44 hier eingesetzt, und 01 wie 03 kamen neben der weiterhin bewährten S 3/6 im Schnellzugdienst auf die Frankenwaldbahn.

Wenn es noch einer Bestätigung bedurfte, daß diese Eisenbahnlinie zur Reichsbahnzeit zu den wichtigsten Verbindungen zählte, dann wurde das mit dem Einsatz der Schnelltriebwagenläufe Fd 551/552 „Fliegender Münchner“ und „Fliegender Stuttgarter“ ab 1936 eindeutig dokumentiert. Der Auftrag für die Elektrifizierung war schon 1935 vergeben worden, und auch hier waren mit der Schnellzuglokomotive E 18, den bei der Konstruktion extra für diese Rampe ausgelegten noch schnelleren E 19 sowie der Güterzuglokomotive



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

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

Ein Schild am Falkenstein

In den fünfziger Jahren lenkte ein großes Metallschild den Blick des Gastes in der Erkerstube der Einkehr im Weiler Falkenstein an der bayerisch-thüringischen Grenze auf sich: „München – 300 km – Falkenstein – 300 km – Berlin“ war darauf zu lesen, untermalt von bildhaften Darstellungen der Münchner Frauentürme, des Falkenstein-Felsens und des Brandenburger Tors in Berlin.

Unser Gast dachte an seinen Besuch in dem 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 2x4/4. Kaum war damals das Schauspiel des Güterzuges, der mit rund 20 km/h die Stei-

gung 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 für diesen Zug auf dem südlichen Rampenabschnitt bis Steinbach besorgt hatte.

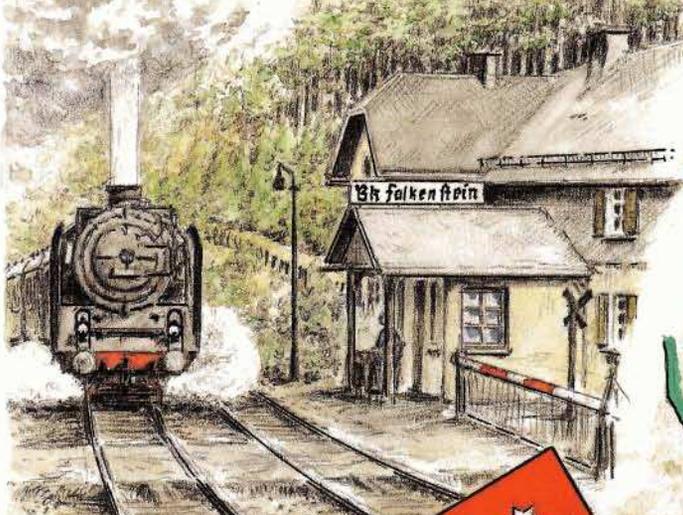
„Den halben Weg haben sie hinter sich“, dachte unser Gast damals, „noch 300 Kilometer bis Berlin.“ So mancher am Falkenstein einkehrende Wandersmann und Sommerfrischler wird vor dem Hintergrund durchfahrender Züge ins Sinnieren gekommen sein, vielleicht über die Anlage der Rampenbahn im Frankenwald oder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

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

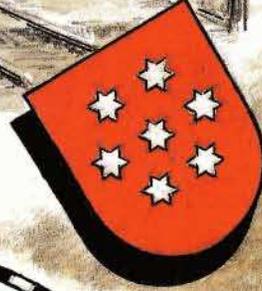
Etwa 1947 ließ der Falkenstein-Wirt das beschriebene Schild anfertigen und an der Umzäunung zur Bahn befestigen, die Gemeinsamkeiten der Deutschen und das verbindende Element der Eisenbahn als Mahnung im Sinn. Doch mit den Jahren verkam das Schild; die Farbe blätterte ab, der Rost fraß an der Substanz.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

Zum 100jährigen Jubiläum der Frankenwaldbahn wurde das Schild durch den Kunstmaler Ewald Müller aus Lauenhain restauriert und nahm wieder den angestammten Platz ein. Die vergangenen zehn Jahre haben erneut den Rost fressen lassen; beim Ausbau des zweiten Gleises ist es gar im Weg. Hat es seinen Sinn nicht doch erfüllt?

Frankenwaldbahn



Block Falkenstein
Thüringen



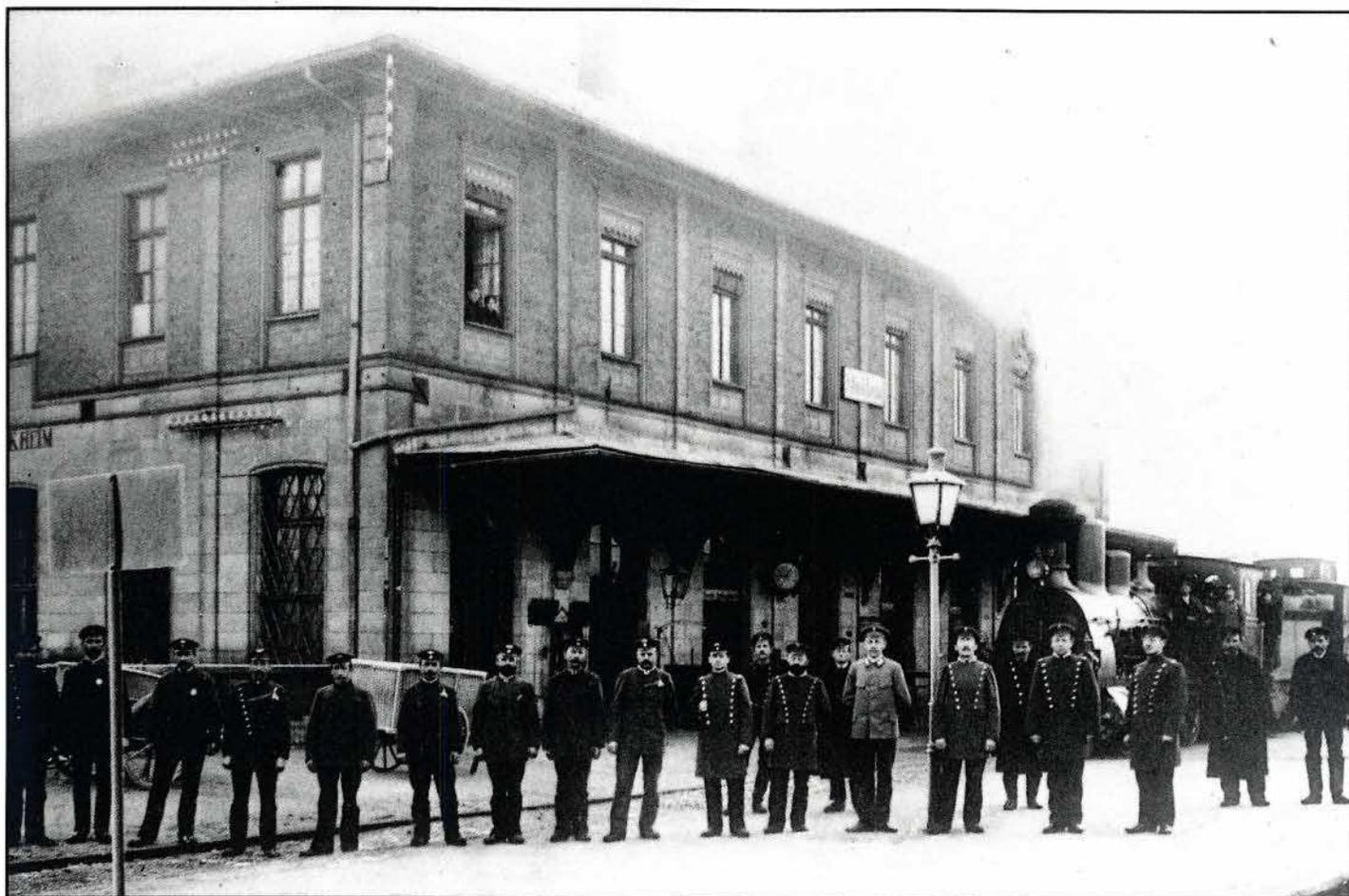


Bild 8: Bahnhof Stockheim um die Jahrhundertwende: Hinter dem in "Paradeaufstellung" angetretenen Bahnhofspersonal eine bayerische C IV der Zwillingbauart. **Abb.:** Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

Pachtbahn Hochstadt – Stockheim

Der Erfolg der vor 160 Jahren am 7. Dezember 1835 in Betrieb genommenen ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth war so groß, daß die zuvor

allgemein herrschende Reserviertheit gegenüber diesem Verkehrsmittel rasch in Begeisterung umschlug. In der Folge bildeten sich in vielen Teilen Deutschlands

Bild 9: Der FDt 551 "Fliegender Münchner" (SVT der Bauart "Köln") im Jahr 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 Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. **Abb.:** E. Schörner



Initiativen, die den Bau von Bahnlinien zum Ziel hatten und das dazu benötigte Kapital 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 damals zu erwarten waren.

Die von der Ludwigsbahn-Gesellschaft selbst beantragte Regierungsgenehmigung zur Bildung eines Aktienvereins für den Bau einer Eisenbahn 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 Eisenbahnlinie Nürnberg – Bamberg unter den Auflagen, diese Strecke innerhalb von zwei Jahren zu vollenden, den Eisenbahnbau Bamberg – Hof im Frühjahr 1839 zu beginnen und bis 1844 zum Abschluß zu bringen, sowie der weiteren Bedingung, daß der Staat diese Bahnlinie mit allem Zubehör schon vor Ablauf der 99jäh-

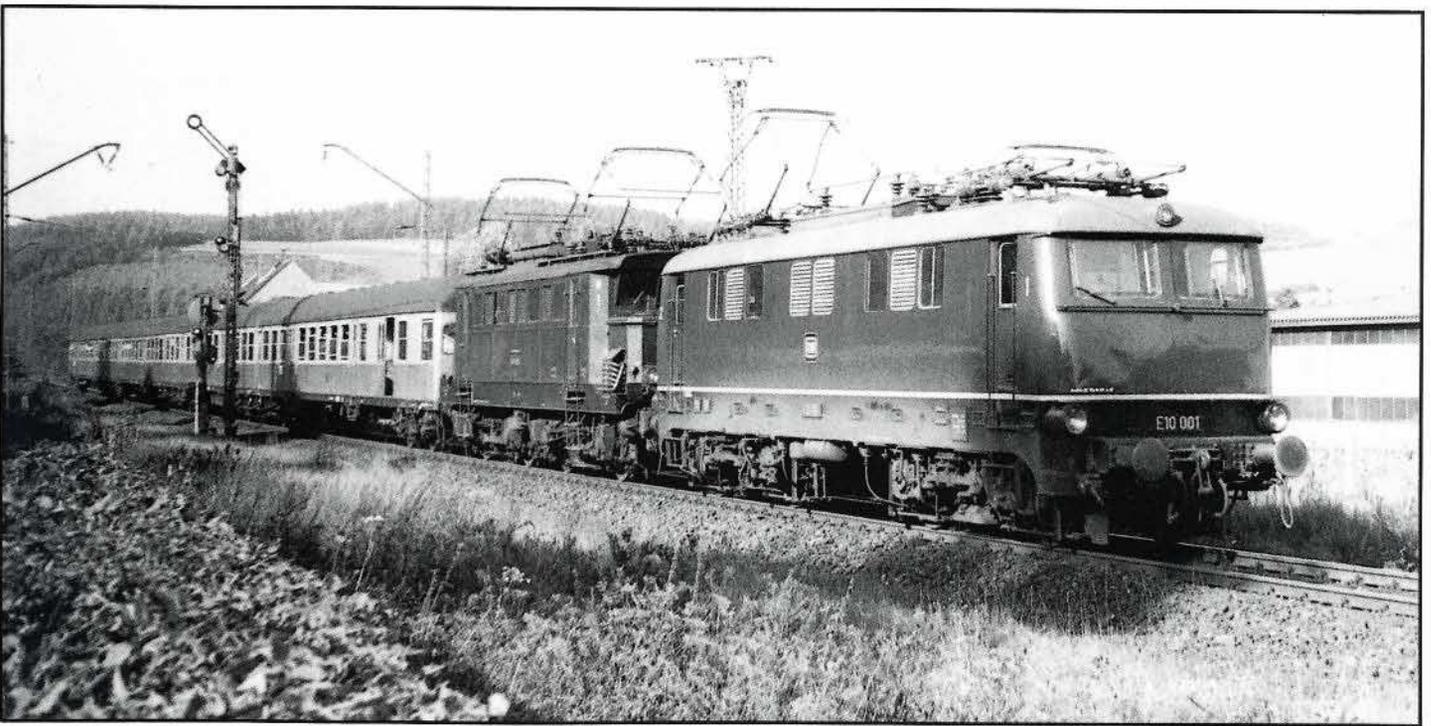


Bild 10: Die E 10 001 (Bw Nürnberg Hbf) als Leervorspann vor der E 44 107 (Bw Nürnberg Hbf) mit einem Personenzug zwischen Kronach und Neuses am 26. September 1967. **Abb.: Dr. G. Scheingraber**

rigen 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: Zögernder Baufortschritt, Mißgriffe bei der Betriebsführung und anderes mehr führten dazu, daß statt der erwarteten Gewinne neuer Kapitalbedarf das Alltagsbild bei den meisten Bahngesellschaften kennzeichnete.

Die Aktionäre der Nürnberg-Nordgrenze-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 wurden 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 anhaltinischen Regierung zustande, wonach die Bahn von Nürnberg über Hof nach Leipzig im Sommer 1847 vollendet sein sollte.

Die Besitzer der Steinkohlengruben im Re-

vier Stockheim (Oberfranken) und Neuhaus (Thüringen) versuchten im August 1941 mit einem Gesuch des Stockheimer Grubenbesitzers Freiherr von 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 Freiherrn v. Swaines 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), das 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 Stok-

kung 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 5% 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 Magistrats 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 Vorklärungen 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, die eine Fortführung der Bahnlinie ab Gundelsdorf über Neuhaus bis Sonneberg im Auge hatten. Das Gesuch zur Konzessionserteilung wurde dann erst im Januar 1857 gestellt.



Bild 11: Der "Edelhirsch" E 19 11 (Bw Nürnberg Hbf), für den Schnellverkehr München – Berlin über die Frankenwalddrampe geschaffen, im Jahr 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). **Abb.: G. Jahreis**

Das kgl. Kriegsministerium erhob mit Datum 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, wur-

de aber nach dem preußisch-österreichisch(-bayerischen) Krieg im Jahr 1866 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, we-

gen 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. Ver-

Bild 14 (rechte Seite unten): Hochstadt-Marktzeuln, Ausgangsbahnhof der Frankenwaldbahn, mit der E 10 004 (Bw Nürnberg Hbf) vor P 1175 bei der Ausfahrt Richtung Kronach am 26. August 1967. **Abb.: U. Montfort**

Bild 12: Die Mainflutbrücke bei Hochstadt-Marktzeuln wurde nach 1945 nur behelfsmäßig wiederhergestellt. Die 145 168 (Bw Würzburg) kommt mit dem N 6717 aus Ludwigsstadt am 22. Juli 1983 heran. Zehn Jahre später begann der Brückenneubau – zunächst für das zweite, danach für das bisher benutzte Streckengleis. **Abb.: Ch. Roßberg**

