



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

6/1995

Juni

DM 11,50  
sfr 11,50  
öS 89,--



(Füllseite)

# Inhalt

## Eisenbahn-Journal

Lückenschluß Leipzig – Nürnberg »Re-elektrifiziert«	6
Rhätische Bahn: Neuer Expreß im »Heidiland«	16
Die »Leichten« Neue LVT-Konzepte für den Regionalverkehr	22
Baureihe 156: Die »Einzelkinder« von Dresden	24
Ferien am Bahndamm Teil 2: Mit dem D 588 nach Norddeutschland	30
Konzept von Krauss-Maffei Modernisierung der DR-V 100	34
»Rollende Raststätte« Berlin – Hannover: Auto-Bahn statt Autobahn	36
Strecke frei! Mit offenem Regler von Schmalzgrube nach Jöhstadt	38
Bahn-Technik Das Rad-Schiene-System: Radsätze, Schienen, Schwellen	42
Neue Messe Leipzig	44

## Modellbahn-Journal

Leipziger Allerlei Hart am Berg	66
<b>18</b> Baufortschritte Das Wachstum einer N-Anlage	72
Komplettbausatz von Weinert: Die Null-Drei-Zehn	76
Abwandlung eines Vorschlags Schmalspur-Variante	80
Wieder das Mekka für 100 000 Modelleisenbahner: InterModellBau Dortmund 1995	82
Und drinnen ist's gemütlich warm ... Kohleschuppen und Aschegruben für die Wagenheizung	90
Unser Zugporträt Der D 96 Rhône-Isar	92
Die Modellbahn im Klappbett (3. Teil) Wie im Schlaf	96
Die Baureihe 03 als H0-Modell von Micro-Metakit Eleganz auf leichtem Oberbau	100

## Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	46
Fachhändler-Adressen	52
Impressum	54
Bücherecke	55
Tips & Tricks Zugschluß-Signalhalter aus Elektroschrott	103
Schaufenster der Neuheiten	104
Mini-Markt	110
Bahn-Post	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	115

**Titelbild:** Mächtig ins Zeug legt sich am 21. Mai 1980 die 01 1512 vor dem Nahverkehrszug 4009 auf der Saalebahn. Über Geschichte und jüngste Entwicklung dieser Strecke berichtet der Beitrag »Re-elektrifiziert« ab Seite 6. **Abb.:** J. Nelkenbrecher

# Editorial

Kommt Ihnen, lieber Leser, diese Ausgabe des Eisenbahn-Journals seltsam vor? Sagt Ihnen Ihr Unterbewußtsein, daß irgend etwas mit ihr nicht stimmt? Fühlten Sie am Kiosk etwa weniger stark als sonst den Drang, das EJ besitzen zu wollen? Hat Ihnen gar eine innere Stimme – vergeblich natürlich – vom Kauf abgeraten? Ja, war's so? Dann können wir Ihnen nur zu Ihrem sechsten Sinn gratulieren!

Denn dieses Eisenbahn-Journal ist anders als alle, die Sie aus den letzten sechs Jahren kennen – leider: Zum ersten Mal seit April 1989 fehlt in dieser Juni-Ausgabe die Traditions-Rubrik der Typenblätter deutscher Dampflokomotiven. Warum das? Schließlich sind ja noch längst nicht sämtliche Baureihen abgehandelt. Es fehlen die Einheitsloks, die Neubauloks, die DR-Rekoloks, ja sogar eine gute Handvoll Länderbahn-Maschinen.

Gleich im voraus zu Ihrer Beruhigung: Ihre liebevoll gepflegte Typenblatt-Sammlung wird nicht unvollständig bleiben! Schon in einer der nächsten Ausgaben werden wir sie in gewohnter Weise fortsetzen.

Der Grund für diesen Einschnitt ist folgender: Die bisher veröffentlichten Zeichnungen stammten aus der bewährten Feder Horst Obermayers. Er hat sie bereits vor Jahren in seiner längst eingestellten Zeitschrift Lokomotiv-Revue abgedruckt. Doch mit EJ 5/95 war dieser Vorrat verbraucht.

Selbstverständlich wollten wir unsere beliebte Rubrik nicht sang- und klanglos "sterben" lassen. Daher haben wir uns rechtzeitig nach einem neuen Illustrator gleicher Qualität umgesehen – erfolgreich. Wäre alles glatt gelaufen, hätten Sie den Zeichnerwechsel nur am fehlenden Copyright-Hinweis bemerkt.

Doch dann schlug das Schicksal zu: Eine schwere Krankheit streckte unseren Mann längerfristig aufs Krankenbett. Ans Zeichnen ist bis auf weiteres nicht zu denken.

Dieser Schlag traf nicht nur ihn hart, sondern auch uns – wir standen wieder ohne Zeichner da, und die Zeit wurde knapp. Zu knapp, wie Sie sehen. Zwar ist es uns gelungen, einen neuen, erfahrenen Illustrator zu engagieren, doch leider etwas zu spät. Komplizierte Maßskizzen kann niemand so einfach aus dem Ärmel schütteln – gut Ding will bekanntlich Weile haben.

So leid es uns tut: Sie müssen noch ein paar Ausgaben lang auf Ihre gewohnten Typenblätter verzichten. Doch dann geht's weiter! Neben den noch fehlenden Länderbahn-Maschinen sind dann die Reichsbahn-Einheitsloks sowie die DB- und DR-Neu- und -Umbautypen an der Reihe. Einen Vorgeschmack lieferten bereits die Baureihen 78<sup>10</sup> und 82 in der vorigen Ausgabe. Ihre Sammlung wird also weiter wachsen und gedeihen. Nur ein bißchen Geduld müssen Sie noch aufbringen!

Auf Ihr Verständnis hofft

**Ihre EJ-Redaktion**

Lückenschluß Leipzig – Nürnberg:

# »Re-elektrifiziert«

Ab 28. Mai 1995 fahren die Züge auf der Magistrale Leipzig – Nürnberg erstmals durchgehend unter Draht – erstmals *wieder* seit Demontage der Oberleitung 1946. In den vergangenen drei Jahren wurde die Saalebahn zum zweiten Mal in ihrer Geschichte elektrifiziert – »re-elektrifiziert« sozusagen.

Die Verbindung Nürnberg – Saalfeld – Jena – Leipzig – Berlin kann auf eine kurze, aber bewegte Geschichte zurückblicken. Im Fernverkehr besteht diese Streckenführung erst seit 1897. Sie gewann schnell an Bedeutung und wurde zu einer der wichtigsten Magistralen, solange Berlin wirtschaftlicher, kultureller und politischer Mittelpunkt Deutschlands war.

Seit 1936 nahmen Schnelltriebwagen Berlin – München den Weg durchs Saaleetal und über den Frankenwald. 1939 begann der elektrische Betrieb. Der Krieg beendete die kurze Blütezeit. Nicht nur verheerende Zerstörungen stoppten die Züge, sondern später auch eine neue, undurchlässige, streng bewachte Grenze – bis 1989.



**Bild 1:** Ab Ende Mai 1995 sollen auf der Saalebahn (wieder) Elloks rollen. Auch die Sicherungstechnik wird modernisiert. Formsignale, wie hier in Rothenstein, sucht man dann vergebens. **Abb.: F. v. Meissner**

**Bild 2:** Im Sommer 1939 steht E 18 23 mit Schnellzug nach München abfahrbereit im Bahnhof Saalfeld (S). **Abb.: Sammlung Bäzold**



Seitdem erlebt diese bayerisch-thüringische Linie im Reiseverkehr eine wahre Renaissance. Reichsbahn, Bundesbahn und Bahn AG investierten im Rahmen des "Lückenschlußprogramms DB/DR" Millionen, um nach Jahren des Dornröschenschlafes die Saale- und Frankenwaldbahn wieder herzurichten – fitzumachen für ihre zweite große Laufbahn als wiedererstandene Magistrale. Doch auch die wird womöglich nicht von langer Dauer sein.

## Saalebahn

Bereits seit 1851 war die Bahnreise von Bayern nach Berlin möglich. Nur nicht über Thüringen. Das lag zu jener Zeit noch in tiefster Lethargie, politisch wie wirtschaftlich. Thüringen – das war ein bunter Fleckenteppich aus einer Vielzahl verstreuter, oft verfeindeter Herzog-, Großherzog- und Fürstentümer. Eine Struktur, die den Bau von Bahnlinien fast unmöglich machte, zu-

mal die einzelnen Herrscher der Eisenbahn gleichgültig, wenn nicht ablehnend gegenüberstanden. So waren Postkutsche und Fuhrwerk in den thüringischen Ländern immer noch die wichtigsten Verkehrsmittel, während woanders schon Fernbahnen, wie etwa die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, florierten.

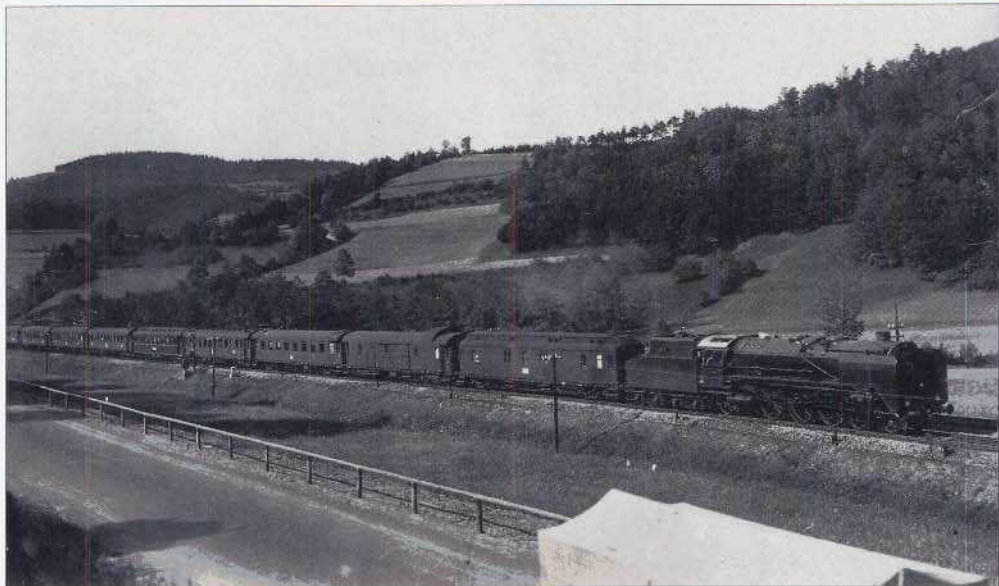
1844 begann – nach hartnäckiger Überzeugungsarbeit Friedrich Lists – aber auch in Thüringen das Eisenbahnzeitalter mit dem



Bau der "Thüringer Eisenbahn" von Eisenach nach Leipzig. Das weckte im Saale-tal Interesse an einer Eisenbahn-anbindung. Besonders in der Universitätsstadt Jena wurde immer wieder der Ruf nach besserem Verkehrsanschluß mittels Eisenbahn laut.

Weder konnten sich die schnell gegründeten Eisenbahn-Comitees jedoch auf eine Linienführung verständigen – einig war man sich nur über eine Abzweigung von der "Thüringer Eisenbahn" irgendwo zwischen Großheringen und Weimar –, noch war die Frage der Finanzierung auch nur annähernd geklärt. So sollte noch viel, viel Wasser die Saale hinabfließen, ohne daß das Projekt einer "Saal-Eisenbahn" Fortschritte machte.

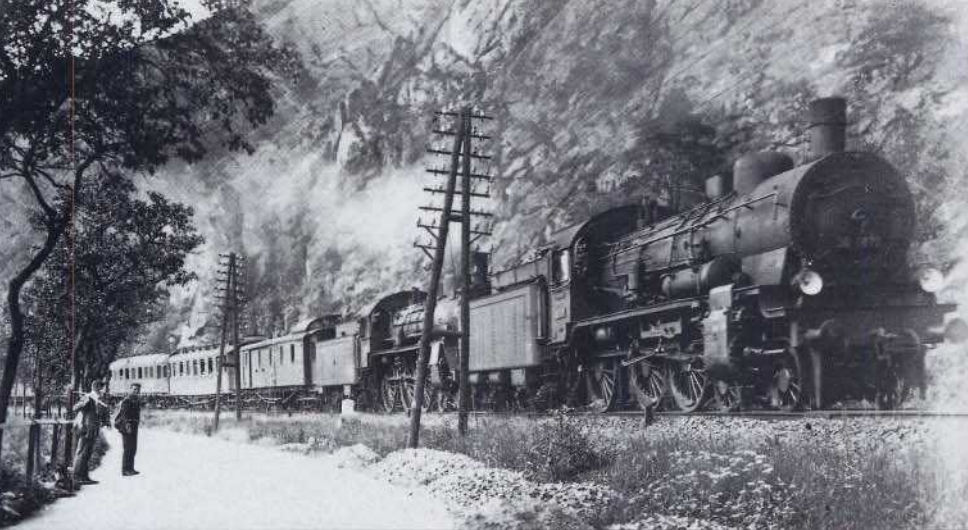
Ein weiteres Hindernis für die Saalebahn kam 1867 mit einem Staatsvertrag zwischen vier thüringischen Kleinstaaten und Preußen über den Bau einer Bahn von Gera nach Saalfeld – Eichicht (heute: Kaulsdorf) hinzu. Eine direkte Konkurrenzstrecke zur Saaletal-Verbindung Saalfeld – Jena – Großheringen! Doch Konkurrenz belebt das Geschäft. So machten nun unverzagt neben Jena auch die anderen Saaletal-Gemeinden bei der weimarischen Regierung mit zahllosen Eingaben Druck, um endlich zum Zuge zu kommen. Am 14. Februar 1871 gründete sich in Jena die "Saal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft", die wenig später, nach dem Hinterlegen einer Kautions von 100 000 Talern, die heißersehnte Konzession erhielt.



Der groß gefeierte erste Spatenstich an der Saalebahn Saalfeld – Jena – Großheringen erfolgte bei Rothenstein am 23. Oktober 1871; nur zwei Monate später nahm die Konkurrenzbahn Gera – Saalfeld – Eichicht (Kaulsdorf) bereits ihren Betrieb auf.

Die Arbeiten an der Saalebahn, stets belastet von finanziellen und technischen Problemen, konnten bis März 1874 abgeschlossen werden. Am 30. April 1874 war es endlich soweit: Der erste Zug dampfte unter dem Jubel der Bevölkerung und dem Salut der Geschütze durchs Saaletal, 40 Jahre nach dem Entwurf erster Pläne für eine solche Verbindung. Am 1. Mai wurde der

planmäßige Zugverkehr aufgenommen. Die Feststimmung verflog jedoch recht rasch, befand sich die "Saal-Eisenbahn-AG" doch fast ständig in finanziellen Nöten. Das war nicht zuletzt eine Folge der preußischen Eisenbahnpolitik: Durch Tarifgestaltung und Beförderungsbestimmungen zog Preußen gezielt den Verkehr von den Privatbahnen ab, um diese auszubluten. So auch bei der "Saal-Eisenbahn-Gesellschaft": Mit der Strecke Weißenfels – Gera – Saalfeld hatte Preußen eine Möglichkeit, die Saalebahn als Durchgangsstrecke zu umgehen. Letzterer verblieb folglich vornehmlich nur der lokale Verkehr.



**Bild 3 (linke Seite oben):** Als 95 003 mit einem Güterzug im Jahre 1939 bei Unterloquitz durch das Loquitztal dampfte, war die Strecke gerade das erste Mal durchgehend von Nürnberg bis Saalfeld elektrifiziert worden.

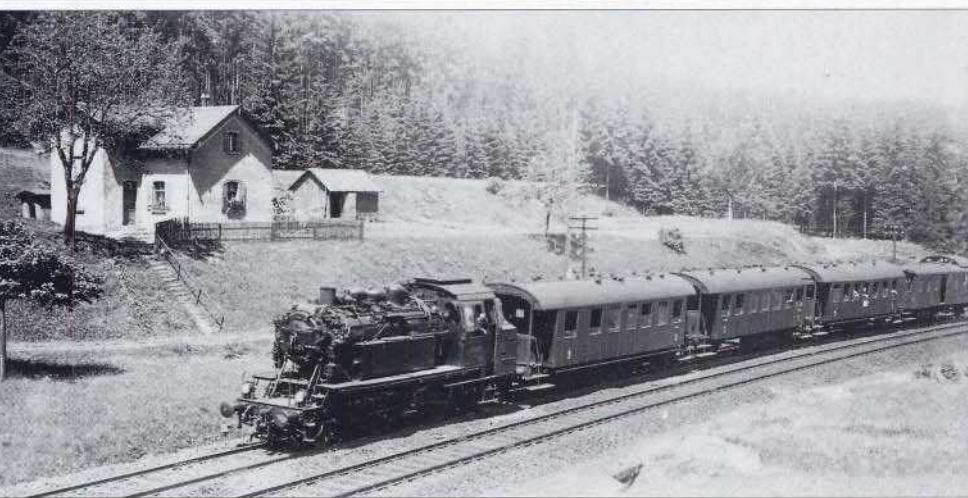
**Bild 4 (darunter):** Vier Jahre vorher, 1935, war vom Fahrdraht noch nichts zu sehen: 01 145 mit dem D 40 bei Oberloquitz.

**Bild 5 (links):** Gleich mit zwei Dampflokomotiven, 38 1872 und 17 201, war derselbe Schnellzug hier im Jahre 1929 bei Saalfeld bespannt.

**Bild 6 (Mitte):** Ein Bahnwärterhaus bei Steinbach am Wald an der Frankenwaldbahn passiert 71 001 mit einem Personenzug im Jahre 1935.

**Bild 7:** Schubdienst leistet hier im Jahre 1925 die 96 007 einem Güterzug bei Probstzella.

**Abb. 3 bis 7: C. Bellingrodt**



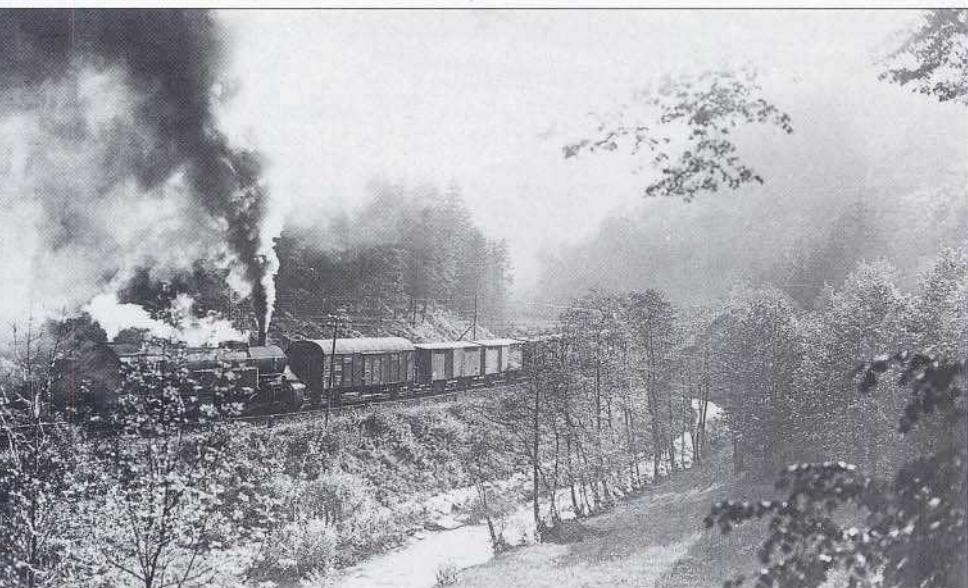
Die Bauarbeiten an der Frankenwaldbahn begannen im Oktober 1882. Drei Jahre später, am 1. Oktober 1885, konnte der Zugbetrieb von Stockheim nach Probstzella und so gleichzeitig der "grenzüberschreitende" Verkehr von Bayern nach "Thüringen" und weiter nach Sachsen aufgenommen werden. Näheres über die interessante Geschichte der Frankenwaldbahn können Sie unserem dieser Tage erscheinenden Special 4/95 zu diesem Thema (SJ-Neuaufgabe mit erweitertem, aktuellem Text- und Bildteil) entnehmen.

Damit war nicht nur, 50 Jahre nach Eröffnung der ersten bayerischen und deutschen Eisenbahnstrecke, das bayerische Hauptbahnnetz vollendet. Es bot sich mit der Frankenwaldbahn auch eine völlig neue, wesentlich kürzere Verbindung von Franken in die sächsische Industrieregion: Waren es von Lichtenfels über Hof nach Leipzig 272 km, so schrumpfte diese Distanz mit der neuen Verbindung über Saalfeld – Gera auf 224 km. Bereits im Eröffnungsfahrplan 1885 waren zwei Reisezugpaare mit direkten Anschlüssen in Richtung Leipzig und Nürnberg enthalten.

Zum Sommerfahrplan 1886 wurde die neue durchgehende Verbindung Berlin – Gera – Saalfeld – Lichtenfels – München mit dem Zugpaar E 31/32 aufgenommen. Auch im durchgehenden Güterverkehr zog die neue Magistrale schnell zusätzliches Aufkommen an sich.

## Verstaatlichung und Aufschwung

Von dieser positiven Entwicklung profitierte die private Saalebahn nicht. Dafür sorgte die KPEV, die den Fernverkehr über ihre eigene Strecke via Gera lenkte. Ihre katastrophale finanzielle Situation zwang schließlich die "Saal-Eisenbahn-Gesellschaft" zu Verhandlungen mit Preußen zwecks Übernahme der Saalebahn. Nach Unterzeichnung der Verträge im Juli 1895 am 1. Oktober 1895 die Bahnstrecke Saalfeld – Großheringen für 16 532 000 DM – weniger als die Baukosten (!) – an die KPEV über. Sie wurde der Direktion Erfurt zugeordnet. Damit endete auch der Boykott durch Preußen. Schon zum Sommerfahrplan 1897 rollten die ersten Fernzüge Berlin – München



## Frankenwaldbahn

Daran änderte sich auch wenig, als 1885 die direkte Verbindung von Saalfeld nach Bayern in Gestalt der bekannten Frankenwaldbahn fertig wurde. Deren Grundstock bildete die "Pachtbahn" Hochstadt – Stockheim, auf Initiative von Stockheimer Kohlegrubenbesitzern begonnen und 1863 vollendet. Gebaut vom Nürnberger Freiherr von Cramer-Klett auf dessen Privatkosten, pachtete die Bayerische Staatsbahn nach Fertigstellung die in Hochstadt von der großen Süd-Nord-Bahn München – Hof abzweigende Stichstrecke.

Schon kurz nach Eröffnung kam es im Frankenwald zu etlichen Initiativen, die Pachtbahn nach Norden hin zu verlängern. Man dachte in weiser Weitsicht an eine Durchbindung zur Gera-Eichicht Eisenbahn. Nachdem 1874 ein Projekt mit Streckenführung über Nordhalben gescheitert war, beschloß 1879 die Bayerische Staatsregierung die Weiterführung der Pachtbahn zur Gera-Eichicht Eisenbahn via Steinbach – Ludwigsstadt.

Die Preußische Staatsbahn ihrerseits sagte eine Verlängerung ihrer Strecke von Eichicht über Probstzella bis zur bayerischen Landesgrenze zu.

**Bild 8 (rechts):** Einen Qualitätsschub brachte 1936 die Aufnahme des Schnelltriebwagenverkehrs Berlin – München. Hier VT 877 "Fliegender Hamburger" auf einer Fahrt nach München kurz vor dem Bahnhof Saalfeld (S) um 1937/38.

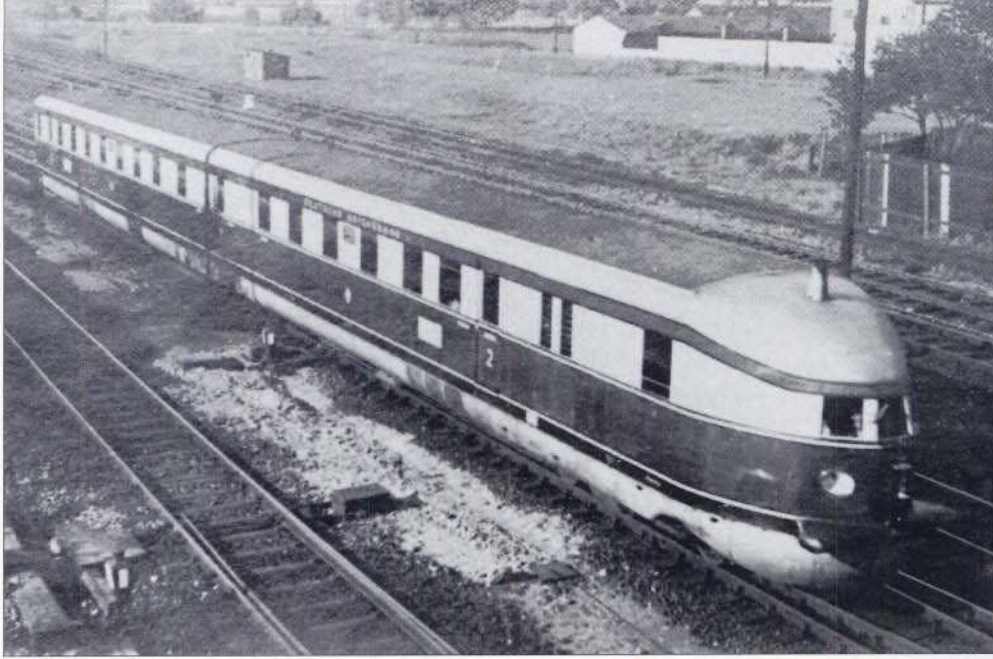
**Bild 9 (Mitte):** An unrühmliche politische Verhältnisse erinnert die Dekoration dieser E 18 anlässlich der Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Saalfeld und Camburg am 6. Mai 1942, hier im Bahnhof Weißenfels.

**Bild 10 (unten):** Die Blockstelle Falkenstein am späteren Grenzübergang von der Bundesrepublik in die DDR passiert im Mai 1942 die E 94 052 mit einem Güterzug nach Nürnberg.

**Bild 11 (rechte Seite oben):** Mit einem Schnellzug nach München verläßt die ebenfalls noch mit "Verzierungen" der Nazizeit versehene E 19 12 am 9. Mai 1941 Jena Saalbahnhof. Das Ende jener Ära in Schutt und Asche bedeutete 1946 auch das Aus für den elektrischen Betrieb und das zweite Gleis der Saalebahn.

**Bild 12 (darunter):** Auch die Frankенwaldbahn wurde in den Nachkriegswirren eingleisig "rückgebaut". Immerhin blieb hier aber nach kurzer Unterbrechung der elektrische Betrieb erhalten: E 91 07 des Bw Pressig-Rothenkirchen mit Güterzug nach Lichtenfels bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Probstzella im Februar 1957.

**Abb. 8 bis 12: Sammlung Bätzold**



über die Saalebahn. Die Strecke bot gegenüber der Geraer Bahn Vorteile: Sie war 25 km kürzer und günstiger trassiert. Allerdings mußten die Züge in Großheringen kopfmachen.

Um das zu umgehen, errichtete die Preußische Staatsbahn bis Mai 1899 bei Großheringen die 1,45 km lange "Verbindungsbahn Ost". Sie ermöglichte den Übergang der Züge von der "Thüringischen Eisenbahn" (Leipzig – Eisenach) auf die Saalebahn ohne Richtungswechsel. Damit begann die Blütezeit der Saalebahn. Aus einer privaten Provinzialbahn war eine wichtige Magistrale geworden – was der zweigleisige Ausbau der Saalealbahn zwischen 1903 und 1912 unterstreicht.

Auch der fränkische Teil, mit Ausnahme der Rampenstrecken im Frankenwald ebenfalls nur eingleisig, wurde bis 1905 komplett zweigleisig in Betrieb genommen. Im Sommer 1914 fuhren drei Tages-D-Zug-Paare und zweieinhalb Nacht-Schnellzugpaare in der Relation Berlin – Saalfeld – Nürnberg – München (mit Kurswagen bis nach Rom) und zusätzlich vier weitere durchgehende Eilzüge (unter anderem mit Kurswagen bis nach Breslau!).

## SVT und Elektrifizierung

Einen deutlichen Qualitätsschub brachte nach langen Kriegs- und Krisenjahren erst die Aufnahme des Schnelltriebwagenverkehrs zum 15. Mai 1936: SVT der Bauart "Hamburg" bzw. "Köln" boten als "Fliegender Münchner" FdT 551/552 attraktive Verbindungen zwischen den damaligen Machtzentren Berlin und München (mit einem Flügelzug FdT 711/712 nach Stuttgart).

Doch damit nicht genug: Ab 1936 begann die Reichsbahn mit der Elektrifizierung der Fernverbindung Nürnberg – Saalfeld – Leip-

zig. Zwischen 1939 (Nürnberg – Saalfeld) und 1942 (Camburg – Leipzig) wurde die Fahrleitung in Betrieb genommen. Hier fuhren die eigens für die Frankенwaldbahn konstruierten E 19 – zu Propagandazwecken mit monströsen Hakenkreuz-Adlern an den Frontseiten. Die unrühmliche Ära, von der diese "Verzierungen" zeugten, endete 1945 bekanntlich in Verwüstung und Chaos...

## (Wieder-)Aufbau, Abbau, Rückbau

Auch die strategisch bedeutsame Achse Halle/Leipzig – Nürnberg – München war, zuletzt von der Wehrmacht selbst, unpassierbar gemacht worden. Aber dank der großartigen Wiederaufbau-Leistungen der Eisenbahner war bald wieder bescheidener





## Grenzschicksal

Der nun allmählich einsetzende Kalte Krieg wirkte sich bald auch stark auf den Eisenbahnverkehr aus: Der regelmäßige Betrieb über Probstzella, nun eine strengbewachte Grenzübergangsstelle, wurde erst am 25. September 1949 wieder aufgenommen – mit zunächst drei Zugpaaren (FDt 79/80) pro Woche.

Die meisten Schnellzüge endeten von Norden her nun in Saalfeld. Das Angebot an grenzüberschreitenden Zügen steigerte sich auf zuletzt immerhin drei Transitgüterzugpaare, vier Interzonenzüge (D 300/301 und D 302/303) Berlin – München, ein Schnellzugpaar (D 1402/1403) Nürnberg – Leipzig und ein Eilzugpaar (E 2002/2007) nach Saalfeld – freilich nur ein schwacher Abglanz dessen, was vor dem Krieg hier alles unterwegs gewesen war.

Allein der starke Binnenverkehr in der damaligen DDR (vor allem der Güterverkehr) machte den zweigleisigen Ausbau der Saalebahn bis Saalfeld zwingend notwendig. Die entsprechenden Arbeiten zogen sich von 1968 bis 1981 hin. Auch wurde mit der Elektrifizierung der ehemaligen "Thüringer Eisenbahn" 1967 der elektrische Betrieb bis Camburg wieder aufgenommen, das von nun an als ständig überlasteter Lokwechselbahnhof für Güterzüge fungierte.

schuld in die UdSSR verbracht. Obendrein wurde das zweite Streckengleis der Saalebahn demontiert.

Dasselbe geschah mit der Frankenwaldbahn in Bayern: Nicht für Reparaturen, sondern für Reparaturen an anderen kriegsbeschädigten Bahnanlagen in Bayern (z.B. Nürnberg Rbf) wurde die Frankenwaldbahn eingleisig "rückgebaut".

Betrieb möglich. Zwischen Dezember 1945 und Februar 1946 konnte auch der elektrische Betrieb auf der gesamten Streckenlänge von Saale- und Frankenwaldbahn wieder aufgenommen werden. Doch das währte nur für wenige Wochen: Im März 1946 wurde im Thüringer Bereich die Fahrleitung abgeschaltet, abgebaut und als Reparationsleistung aufgrund der deutschen Kriegs-

**Bild 13 (rechts):** In den achtziger Jahren beherrschten die Lokomotiven der Güterzugbaureihe 151 auch den Schnellzugdienst auf der Frankенwaldbahn bis Probstzella. Am 11. August 1990 brachte 151 030 den D 302 München – Berlin bis in den ehemaligen Grenzbahnhof.



**Bild 14 (Mitte):** Im DR-internen Verkehr zwischen Saalfeld und Probstzella dominierten in den letzten Jahren vor der Wende ebenso wie auch danach die "U-Boote" der Baureihe 119, heute 219. Als 119 185 im August 1990 mit P 18005 nach Sonneberg (hier bei Marktglö- litz) unterwegs war, wies dieser Streckenab- schnitt bereits Anzeichen des Ausbaus auf.

**Abb. 13 und 14: D. Bäßold**

**Bild 15 (unten):** Im Bahnhof Camburg endete der fahrdrahtlose Abschnitt in der Relation Nürn- berg – Leipzig. Nun ist die Lücke geschlossen.

**Abb.: J. Janikowski**

**Bild 16 (rechte Seite oben):** Als der mit einer 232 bespannte EC 11 "Mimara" im August 1993 bei Oberloquitz im Bild festgehalten wurde, lag hier schon das zweite Streckengleis.

**Abb.: D. Kempf**

**Bild 17 (darunter):** Mit der altroten 211 051 des Betriebshofs Hof war dieser Arbeitszug bespannt, der am 30. August 1994 Schotter für den zweigleisigen Ausbau der Frankенwaldbahn nach Pressig-Rothenkirchen beförderte.

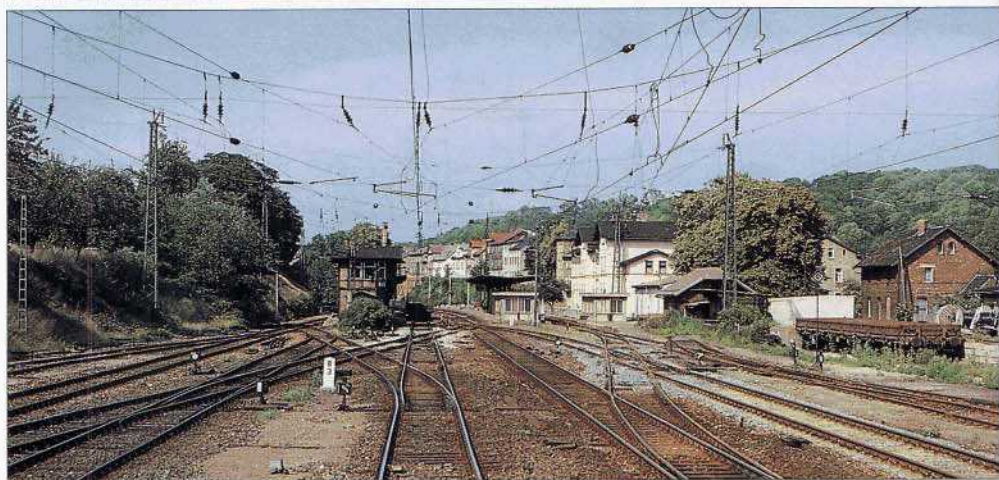
**Abb.: G. Hoch**



## Vom Interzonenzug zum InterCity

So schlummerte diese Magistrale vor sich hin, bis geschah, womit keiner gerechnet hatte: Egon Krenz beugte sich den lauten Rufen der Montags-Demonstranten nach "Krenzöffnung". Eine gewaltige Reisewelle ergoß sich über die wenigen verbliebenen Grenzübergänge, so auch über Probstzella. Das Verkehrssystem Eisenbahn erreichte in jenen Monaten die Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Wer die deutsch-deutschen Züge damals gesehen hat – bis zu 250% überbesetzt und in der Geschwindigkeit stark reduziert, 14 und mehr Reisende pro Abteil, mit Menschen vollgepfropfte Packwagen – der wird diesen Anblick nie vergessen!

Das Zugangebot wurde sehr schnell dreifacht. Ab Juni 1990 brachten zwei IR-Zugpaare einen Qualitätssprung, dem 1992 mit der IC-Linie 8 (Berlin – Saalfeld – München) ein weiterer folgte. Die einstmals in Ludwigsstadt endenden Regionalzüge wurden 1991 bis in den Bahnhof Probstzella verlängert.



## Tödliche Auffanganlage beim Bahnhof Probstzella

Einen "Vorsichtsbefehl: Achtung, Hindernis im Gleis!" hätte es in den letzten zwei Jahrzehnten bis Anfang der neunziger Jahre bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Probstzella in Richtung Ludwigsstadt geben müssen!

Das war aber nicht der Fall. Eisenbahntechnisch gibt es keine Erklärung für zwei senkrecht im Gleis stehende, auf eine solide verschraubte Stahlplatte geschweißte U-Eisen-Profile, die die Schienenoberkante um ungefähr 2 bis 4 cm über- ragten.

Vorzufinden waren diese Eisen noch im August 1990 im Streckengleis zwischen Probstzella und Falkenstein, etwa 20 m vor dem Einfahrtssignal von Probstzella.

Längeres Nachdenken über Sinn und Zweck dieser Eisen ergab – erst im Zusammenhang mit weiteren Einrichtungen am und neben dem Gleis hinter den beiden Eisen in Richtung Falkenstein – eine unglaublich makabre Erklärung: Dort befanden sich zwei gegeneinander versetzte Abteilsschienen, jeweils eine an jeder Schiene, nach außen bis zu einem Betontrög von 1,5 m Länge und 1 m Breite und Tiefe führend. Hierbei konnte es sich nur um eine Abstreifvorrichtung für unter einem Eisenbahnfahrzeug befindliche Gegen-

stände handeln, die die damalige DDR nicht ver- lassen sollten und durften.

Grausam die Vorstellung, daß ein solcher "Ge- genstand" auch ein sich auf der Flucht aus dem DDR-Diktaturstaat befindender Mensch hätte sein können, dessen Leben dann in einem der Betontröge innerhalb der Sperranlagen geendet hätte ... – Welch teuflische Gehirne gehörten da- zu, eine solche Vorrichtung zu ersinnen! Im Sommer 1991 entfernte man die Anlage. Das Gleisbett wurde im Bereich der Betontröge neu beschottert. Und nach dem zweigleisigen Aus- bau in den Jahren 1994/95 erinnert nun nichts mehr an diese perverse Einrichtung.

**Dieter Bäßold**