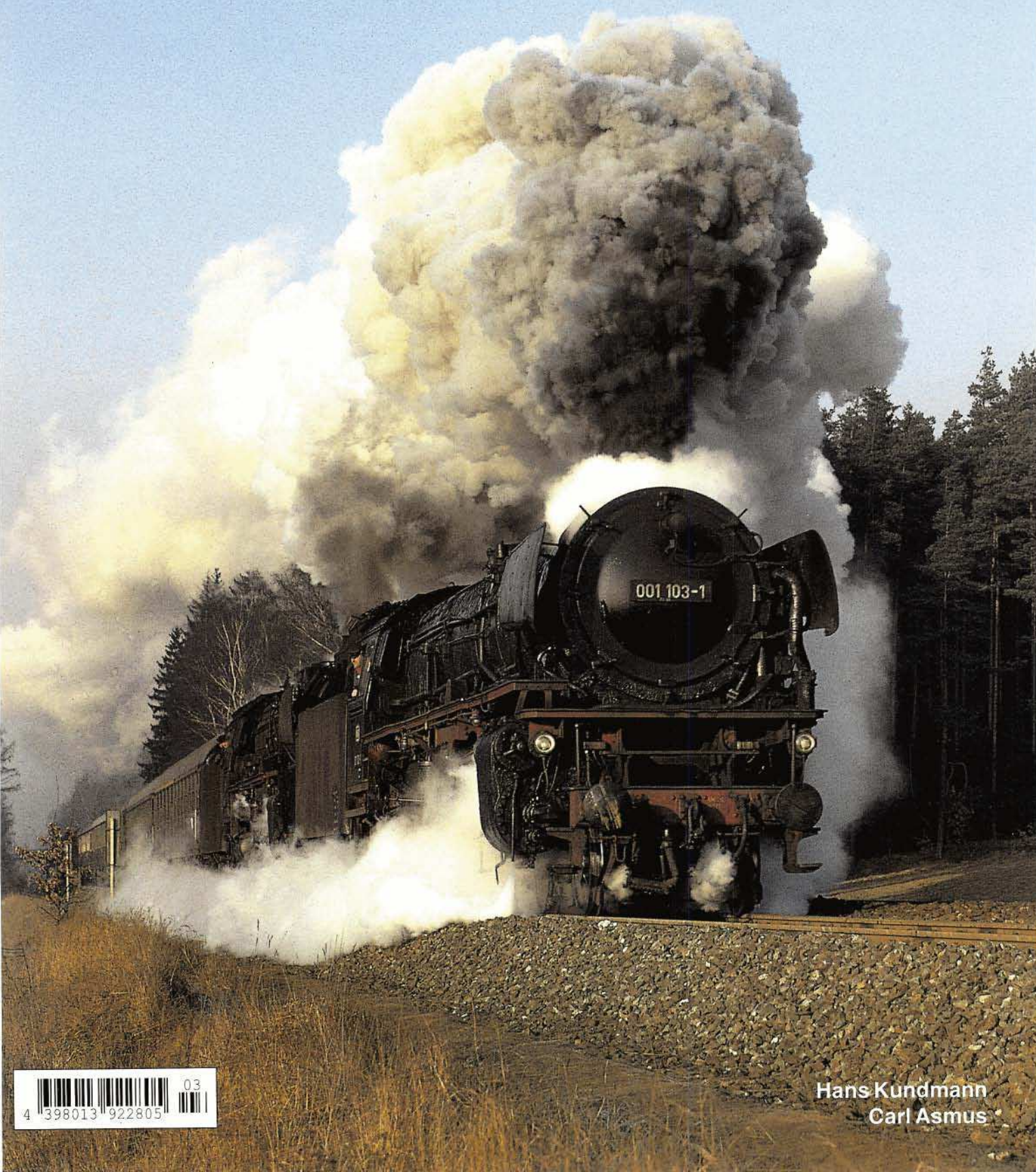


**special
3/98**

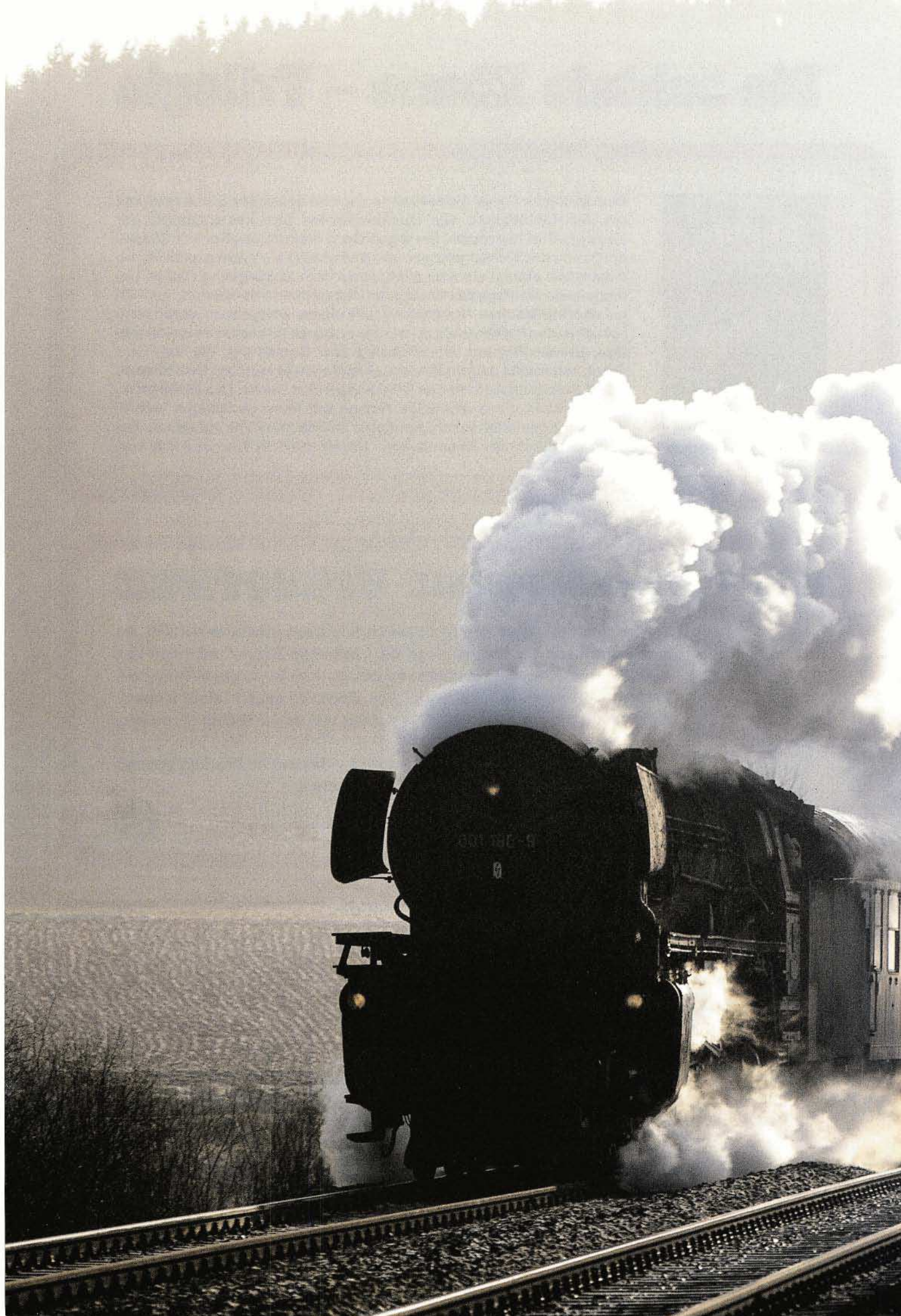
Eisenbahnen in **Hof**

Schiefe Ebene - Hof - Plauen

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,-
hfl 29,-



Hans Kundmann
Carl Asmus



Inhalt

Vorwort	7	Bedeutung und Aufgaben in Europas Mitte	56
Die Entstehungsgeschichte der bayerischen Süd-Nordbahn	12	Zwischen bayerischem und sächsischem Vogtland: Hof – Plauen	74
Die Schiefe Ebene – erste Steilbahn Europas	18	Impressum	88
Der Betriebsdienst – »buntes Bild« auf schwieriger Bahn	38	Quellenangaben	88



Bild 2: Zahlreiche Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 verbrachten ihre letzten Einsatzjahre beim Bw Hof, so auch die 01 180, die von 1967 bis 1973 in Hof zu Hause war. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Bild 1 (Titel): In der Nacht auf den 23. Dezember 1972 war es bitterkalt gewesen (-23° C). Ideale Bedingungen also für dieses Foto der 001 103 und einer Schwesterlok mit dem E 1863 nach Hof auf anstrengender Bergfahrt auf der Schiefen Ebene. **Abb.: L. Nawrocki**



Vorwort

Vor Ihnen, liebe Leser, liegt eine stark überarbeitete Neuauflage der Sonderausgabe über die Eisenbahnstrecke Plauen – Hof – Falls aus dem Jahre 1984, ergänzt um das Thema Schiefe Ebene. Außer der Geschichte ist in den vergangenen 15 Jahren wohl nichts so geblieben, wie es einst war – deshalb werden auch die geschätzten Leser, die die alte Ausgabe besitzen, hier kaum „Altbekanntes“ finden.

150 Jahre Eisenbahn über die bayerische Schiefe Ebene in Hof durchs sächsische Vogtland – das ist mehr als nur ein Jubiläum, das ist vielmehr ein wesentliches Stück (gesamt-)deutscher Eisenbahngeschichte. Mit dem 1. November 1848 ging nach mehrjähriger Planungs- und Bauzeit im Zuge der Ludwigs-Süd-Nordbahn Bayerns erste Fernstrecke von Nürnberg über Bamberg nach Hof voll in Betrieb; ihr (fränkisches) Teilstück Neuenmarkt-Wirsberg – Marktschorgast, die sogenannte Schiefe Ebene, war ein Novum im damaligen Eisenbahnbau. In Hof endeten nicht nur Bayerns Schienen, hier stießen am 20. November 1848 die Schienen Sachsens dazu. Anfangs ging es nur von Plauen bis Hof, denn erst 1851 waren für den Durchgangsverkehr der Sächsischen Staatsbahn mit Leipzig die beiden Großbrücken über Göltzsch und Elster betriebsbereit. Sie waren ebenfalls ein Novum in der deutschen Bahngeschichte.

Die Einstiegshalle am Hofer Hallplatz im Herzen der Stadt war der „Verbindungsknoten“ beider Königreiche – auch wenn beide nur eine gemeinsame Grenze von kaum mehr als 10 km hatten. Begleitet war diese schmale Brücke im bayerisch-sächsischen Vogtland von Zollschranken mit sichtbarem Ausdruck einer Zollhalle im (ersten) Hofer Kopfbahnhof. Erst mit der Reichsgründung von 1871 fielen diese Schranken, wurde Hof seiner Funktion als bayerisch-sächsische Grenzstation enthoben. Sorgen hier die Könige Bayerns und Sachsens für diese Schienenverbindung, mühten sich – Jahre bevor diese auf topographisch schwierigem Terrain zwischen Südwest und Nordost (1869 weiter bis Dresden) zum Rollen kam – Hofs Stadtväter ebenso um einen „zweiten Windmühlenflügel“ von Nordwest nach Südost. Kühnste Träume reichten bis zu einer „Weltbahn“ Nordsee – Mittelmeer (Triest). Was davon verwirklicht wurde, war zunächst 1865 die Strecke von Hof ins westböhmische Eger, von der Stadt Hof auf eigene Kosten erbaut. Sie legte den Grundstock für die nordost-oberfränkische Textil- und Porzellanindustrie.

Bild 3: Anfang der siebziger Jahre wurden nicht alle Eilzüge auf der Strecke Lichtenfels – Hof mit Hofer 01 gefahren, manche Züge waren auch mit V 200 bespannt. 220 010 hat soeben Neuenmarkt-Wirsberg verlassen und brummt nun die Schiefe Ebene nach Marktschorgast hinauf. **Abb.:** J. Nelkenbrecher

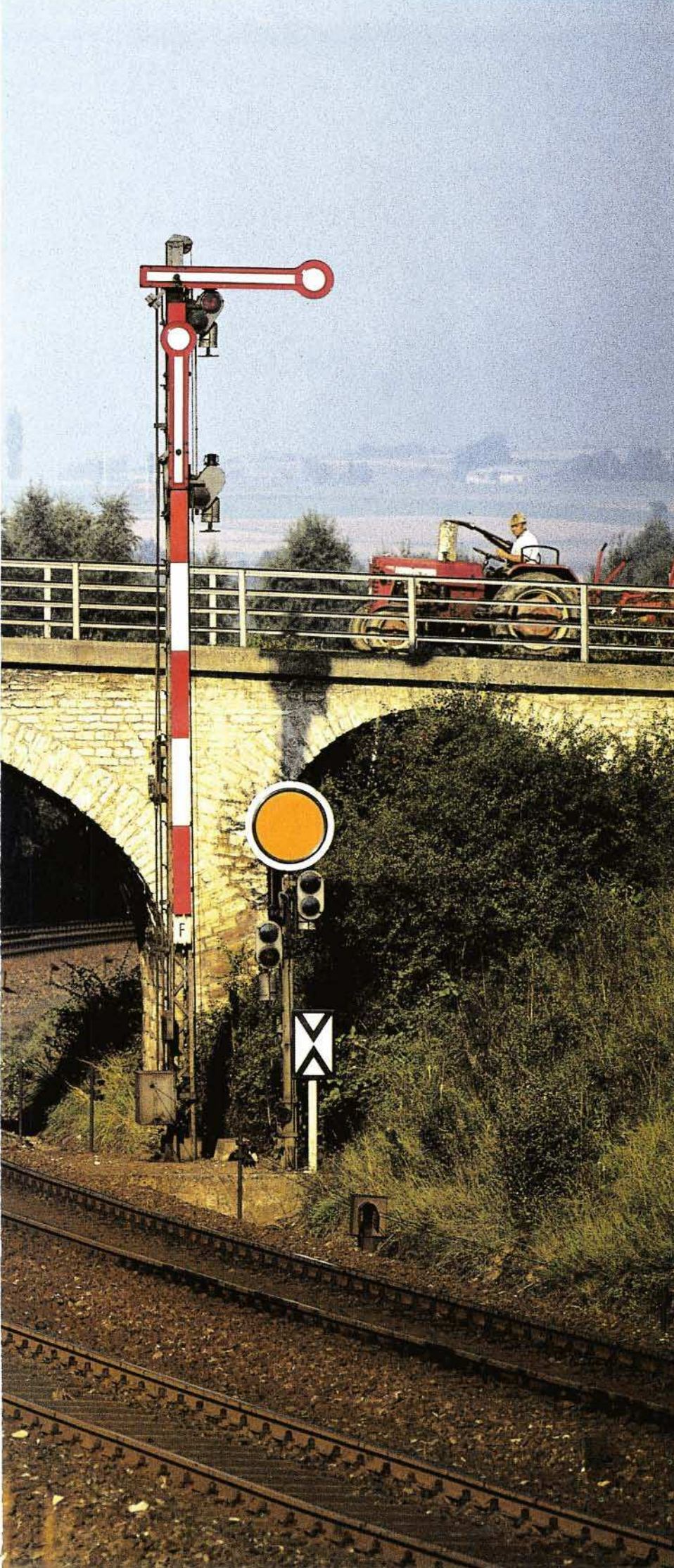




Bild 4: Zugbegegnung auf der Strecke Neuenmarkt-Wirsberg. Hof in der Nähe von Schödlas im Jahre 1995: links 218 415 mit einem RegionalExpress, rechts 232 626 mit einem wegen Bauarbeiten bei Markredwitz über die Schiefe Ebene umgeleiteten Containerzug. **Abb.: C. Möckl**



Seine volle Bedeutung als Bahnknoten erlangte Hof 1878 mit der Fichtelgebirgsbahn über Marktredwitz nach Nürnberg bzw. mit dem 1882 ermöglichten Durchgangsverkehr mit Regensburg und München. Dies bedingte zugleich anstelle des „alten Rauchkessels“ inmitten der Stadt den Bau eines neuen Durchgangsbahnhofs am Rande der Stadt, der 1880 als bayerisch-sächsische Doppelstation in Betrieb ging.

Hof war damit nicht nur eine Stadt der Spindeln und des Bieres, Hof war auch zur Stadt der Eisenbahner geworden. Unter

diesem Gesichtspunkt darf man wohl auch den Spruch sehen: „Solange der Ruß auf unsere Dächer fällt, ist Hof die tollste Stadt der Welt.“

In der 150jährigen Bahngeschichte Hof's, der Schiefen Ebene und der Plauener Strecke wechselten immer wieder Glanzzeiten mit düsteren Perioden, gab es viele unterschiedliche „Gesichter“: Wenn in den dreißiger Jahren die Sachsen-Sonderzüge in Hof einliefen, stürzte sich alles auf die rollenden Schanktische „im Land des gelobten Bieres“. Als sich der mit der Berliner

Blockade gesenkte Eisenerne Vorhang knapp vier Jahrzehnte später plötzlich und unerwartet wieder hob, wurde Hof gleichsam von der „tollsten“ zur vollsten Stadt mit -zigtausenden ostdeutschen Besuchern Tag für Tag. Ost-Reichsbahner wie West-Bundesbahner gingen damals bis an die äußerste Grenze des Möglichen. Einer der ersten, der sich „in vorderster Front“ für den Wiederaufbau eines geregelten Bahnverkehrs einsetzte, war der Nürnberger Direktionspräsident Dr.-Ing. E.h. Horst Weigelt. Mittlerweile läuft vieles in normalen Bah-



Bild 5 (großes Foto): 001 211 hat im Januar 1973 mit dem D 853 die Schiefe Ebene bezwungen und dampft zwischen Marktschorgast und Falls beim Goldberg in Richtung Hof. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Bild 6: Die drei Länderbahn-Vierächser bedeuteten für die bayerische S 3/6 18 411 vom Bw Hof auf der Schiefen Ebene sicherlich keine große Last. Aufnahme aus der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre. **Abb.: E. Schörner**

nen, auch wenn da und dort noch nicht alles realisiert ist – wie der komplette Ausbau der Sachsen-Magistrale von Hof bis Dresden für den Neitech-Verkehr oder ein angedachtes grenzüberschreitendes Nahverkehrskonzept Sachsen / Bayern / Böhmen unter Einbeziehung des Streckenabschnitts Plauen – Hof, das als externes „weltweites Modellprojekt“ bei der Expo 2000 registriert und anerkannt wurde.

Sie sehen, es verwundert nicht, wenn die Bahnen in und um Hof, vornehmlich natür-

lich die Schiefe Ebene, sowohl für Eisenbahn- als auch für Modellbahnfans ein faszinierendes Thema sind. Natürlich trägt der Hermann Merker Verlag dem Rechnung und widmet diesem Thema eine ganze Reihe von Publikationen. Wie Sie der Anzeige auf Seite 3 entnehmen können, liegt zu diesem Thema Band VIII der Modellbahn-Bibliothek-Reihe „Super-Modellbahnanlagen“ vor. Diese Ausgabe entführt Sie auf die hervorragend gestaltete HO-Anlage der Schiefen Ebene im Deutschen Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt-Wirsberg

– mit allen wichtigen Kunstbauten und vorbildgerechtem Fahrbetrieb! Band VI der Serie „1x1 der Anlagenplanung“ verschafft Ihnen Einblick „hinter die Kulissen“ dieser Anlage – Sie erfahren alles Wichtige zum Bau der Anlage und zusätzlich noch eine ganze Reihe Profi-Tips und -Tricks für den Bau Ihrer eigenen Modellbahnanlage. Laufen lernen die wie immer ausgezeichneten Bilder dieser beiden Ausgaben auf dem neuen Video, mit dem Sie hautnah eine Fahrt auf der Schiefen Ebene miterleben können.





Bild 7: Ein Aquarell von Karl Herrle, das etwa aus dem Jahre 1850 stammt, zeigt die Saalebrücke bei Unterkotza

Die Entstehungsgeschichte

Wie bekannt, stellte Hof den nördlichen Endpunkt der ehemaligen bayerischen Süd-Nordbahn dar. Um die diversen Zusammenhänge eisenbahngeschichtlicher Entwicklung in diesem Raum wiedergeben zu können, ist es notwendig, hier zunächst einen allgemeinen Rückblick über die Entstehung der bayerischen Süd-Nordbahn zu geben.

Der Erfolg der im Jahre 1835 eröffneten ersten Deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth erweckte auch bei anderen Städten Bayerns Interesse am Bahnbau. So entstanden in den Jahren 1835 und 1836 in Augsburg, München und Nürnberg Vereinigungen der führenden Bank- und Handelshäuser, deren Bestreben es war, eine Eisenbahnstrecke – ausgehend

von München über Augsburg und Nürnberg – Richtung Norden zu bauen. Diese Pläne gaben jedoch einer nördlichen Streckenführung über Bamberg und Coburg den Vorzug. Da sich diese auf privater Basis gründenden Interessen aus verschiedensten Ursachen nicht realisieren ließen, übernahm die Bayerische Staatsregierung den Bahnbau in Richtung Norden, wobei sie