

# Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F • ISSN 0720-051-X

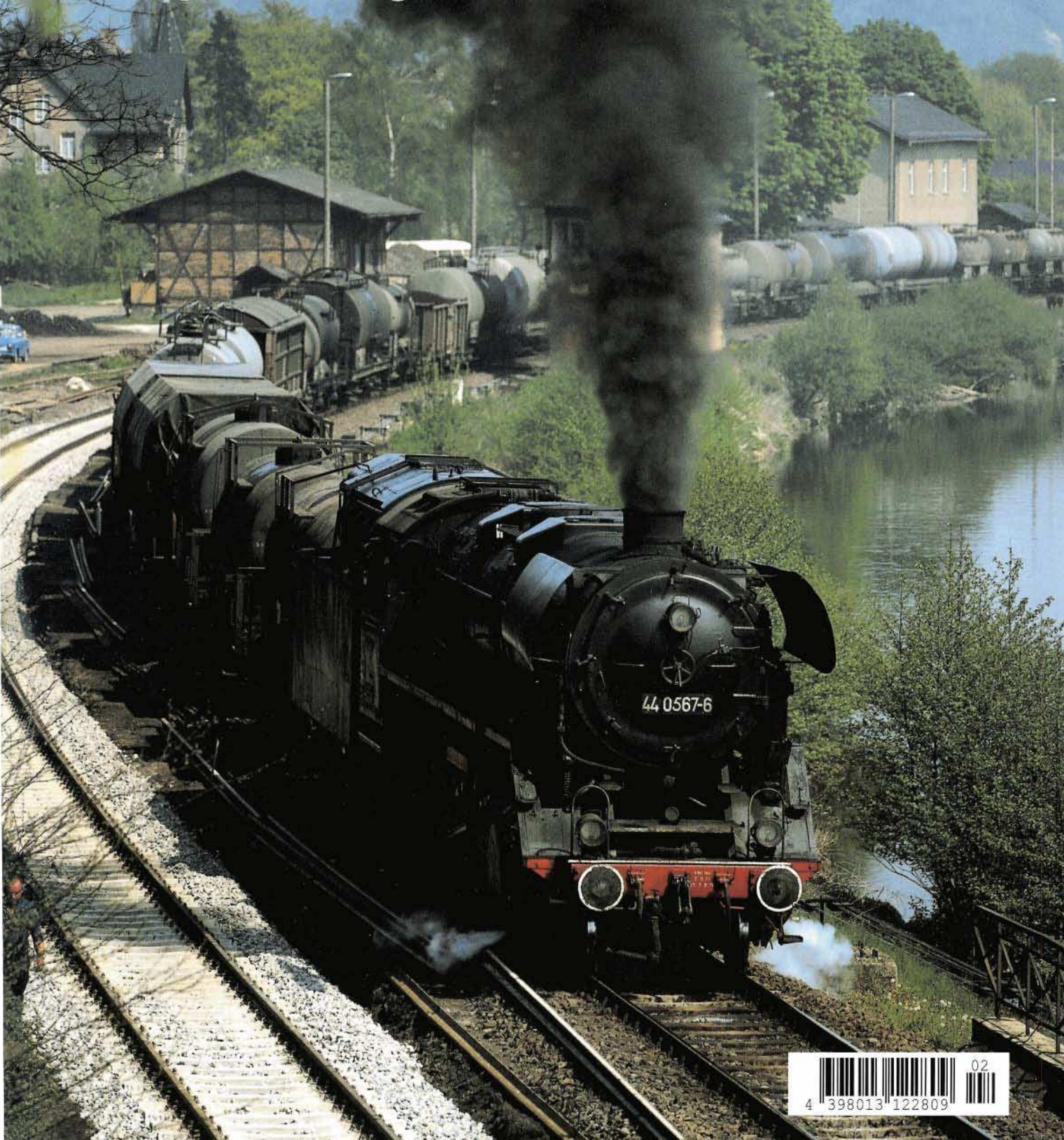
DM	22,80	hfl	29,--
sfr	22,80	lfr	490,--
S	170,--	Lit	27 000

**Sonder-  
Ausgabe  
II/2000**

# Saalebahn

Mit Dampfhochburg Saalfeld

Udo Kandler



<b>Inhalt</b>	Einleitung	6	Die Saalebahn und das Bw Saalfeld	40
	Entwicklung der Eisenbahn in Thüringen	10	Entwicklung des Schnellzugverkehrs	84
	Planung und Bau der Saalebahn	13	Literaturverzeichnis	88
	Die Lokomotiven der Saal-Eisenbahn	22	Fachhändler-Verzeichnis	90
	Von der Provinzbahn zur Magistrale	26	Impressum	92
	Der Bergmann-Bericht	34		
	Demontage der Bahnanlagen und die Folgen für die Saalebahn	38		



**Bild 2:** Trotz massiver Eingriffe in die Struktur der Saalebahn im Zuge des in der ersten Hälfte der 1990er Jahre erfolgten Ausbaus konnten sich einige der bekannten Motive mit nur kleinen Abstrichen in die Neuzeit „hinüberretten“, wie die Vorbeifahrt der 120 136 mit dem IC 708 *Clara Schumann* München-Berlin am 22. April 1996 in Rothenstein verdeutlicht. **Abb.: D. Kempf**

**Bild 1 (Titel):** Lange Zeit bildete die Baureihe 44 des Bw Saalfeld das Rückgrat im hochwertigen Güterzugverkehr entlang der Saale. Mit einem schweren Güterzug durchfährt die ölgefeuerte 44 0567 am 19. Mai 1980 den Bahnhof Uhlstädt in Richtung Saalfeld. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

**Bild 178 (Rücktitel):** Natürlich mit der Baureihe, die dem Dampfbetrieb auf der Saalebahn am längsten die Stange gehalten hat, soll diese Sonderausgabe beschlossen werden: Beim Schrankenposten 48a nahe Orlamünde dampft die 41 1055 am 19. Februar 1985 ihrem Heimatbahnhof Saalfeld entgegen. **Abb.: A. Tiemann**



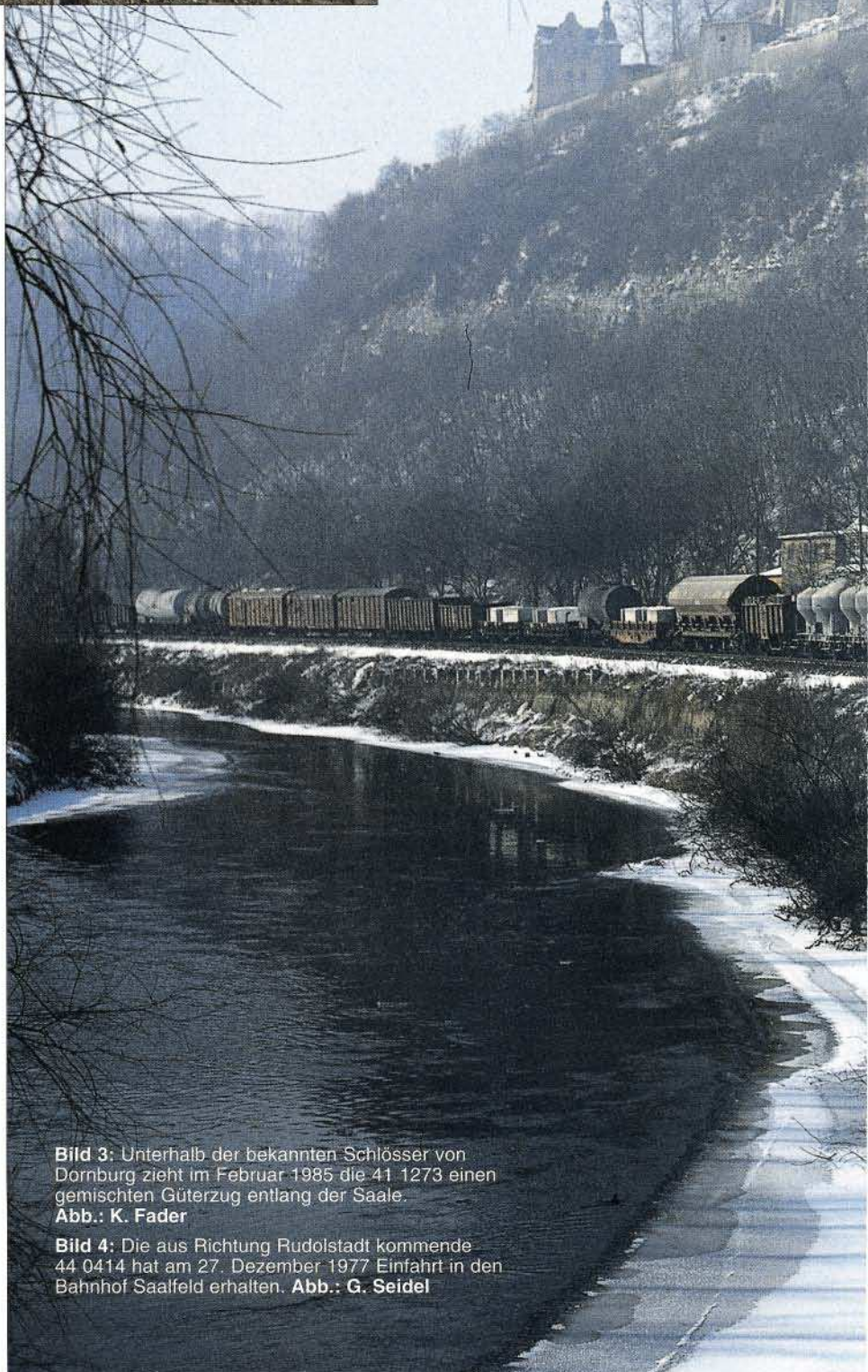


## Einleitung

Untrennbar ist die Saalebahn mit dem größten Eisenbahnknoten Südthüringens, dem Bahnhof Saalfeld, verbunden. Kaum ein anderer Ort wird so sehr mit dem Dampfbetrieb der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in Verbindung gebracht wie die am Fuße des Thüringer- und Frankenwaldes gelegene Stadt an der Saale. Für eine ganze Generation von Eisenbahnfreunden war Saalfeld schlechthin *das* Dampf-Mekka. Die landschaftlich reizvollen Bahnstrecken taten ein Übriges, Saalfeld zum bevorzugten Reiseziel werden zu lassen – die Saalebahn war da nur eine der beliebten Strecken der Region.

Noch in den Siebzigern herrschte auf den umliegenden Strecken vor allen Zuggattungen ein ausgesprochen vielfältiger Dampfbetrieb. Und dies zu Zeiten, als bei der Bundesbahn längst keine Dampflok mehr fuhren. Die legendäre Baureihe 01<sup>5</sup>, die Baureihe 41, die Öl-Jumbos der Baureihe 44 und die vielen Gastloks umliegender Bahnbetriebswerke – besonders das preußische Urgestein der Baureihe 95 des Bw Probstzella – ließen beinahe so etwas wie Wehmut aufkommen. Ganz zu schweigen von den Triebfahrzeug-Einsätzen der Vorkriegszeit, als die „Fliegenden Züge“ in Windeseile das Saaletal durchfuhren und die Fahrzeiten auf der Nord-Süd-Magistrale Berlin-München auf unter sieben Stunden haben schrumpfen lassen. Noch heute tut man sich hier trotz modernster Technik schwer, an die Fahrzeiten der herausragenden SVT-Einsätze heranzukommen.

Dass die Saalebahn in ihrer Funktion als wichtiges Bindeglied vom Lauf der Geschichte besonders gebeutelt wurde, gerät allzu sehr in Vergessenheit. Sie war es, die wie kaum eine andere Strecke vom Aderlass sowjetischer Reparationspolitik in einer Härte getroffen wurde, die aus heutiger Sicht kaum mehr nachvollziehbar ist. Es



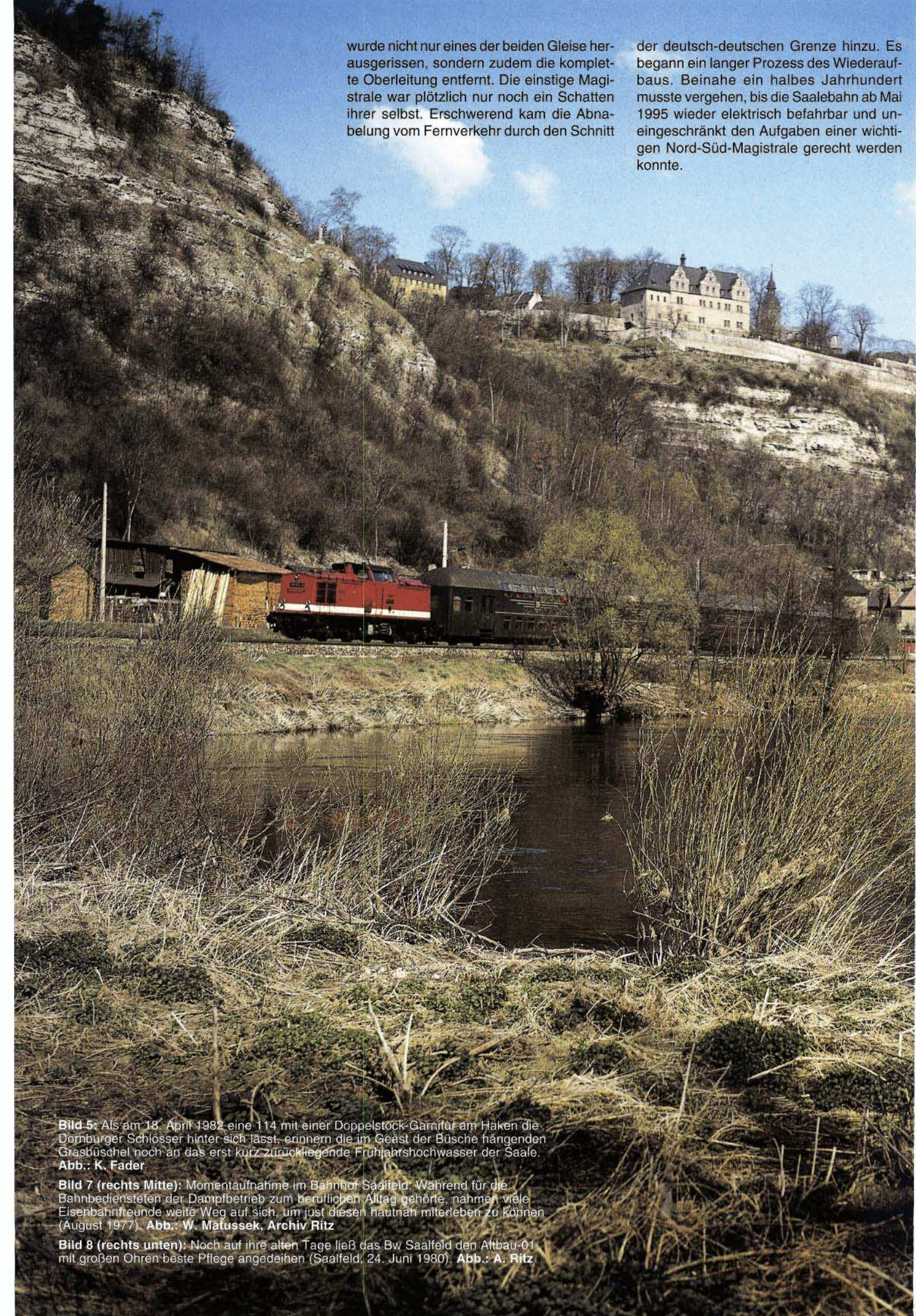
**Bild 3:** Unterhalb der bekannten Schlösser von Dornburg zieht im Februar 1985 die 41 1273 einen gemischten Güterzug entlang der Saale.  
**Abb.: K. Fader**

**Bild 4:** Die aus Richtung Rudolstadt kommende 44 0414 hat am 27. Dezember 1977 Einfahrt in den Bahnhof Saalfeld erhalten. **Abb.: G. Seidel**



wurde nicht nur eines der beiden Gleise herausgerissen, sondern zudem die komplette Oberleitung entfernt. Die einstige Magistrale war plötzlich nur noch ein Schatten ihrer selbst. Erschwerend kam die Abnabelung vom Fernverkehr durch den Schnitt

der deutsch-deutschen Grenze hinzu. Es begann ein langer Prozess des Wiederaufbaus. Beinahe ein halbes Jahrhundert musste vergehen, bis die Saalebahn ab Mai 1995 wieder elektrisch befahrbar und uneingeschränkt den Aufgaben einer wichtigen Nord-Süd-Magistrale gerecht werden konnte.



**Bild 5:** Als am 18. April 1982 eine 114 mit einer Doppelstock-Garnitur am Haken die Dornburger Schlösser hinter sich lässt, erinnern die im Geäst der Büsche hängenden Grasbüschel noch an das erst kurz zurückliegende Frühjahrshochwasser der Saale. **Abb.: K. Fader**

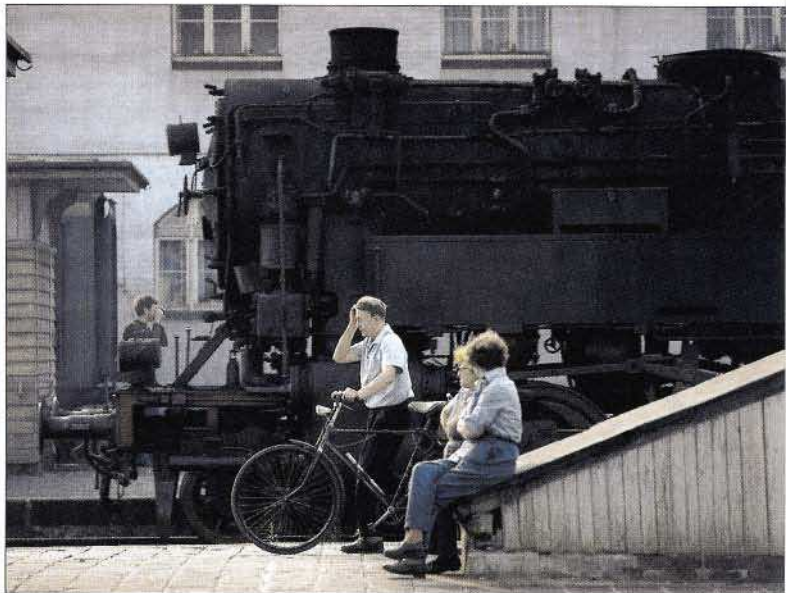
**Bild 7 (rechts Mitte):** Momentaufnahme im Bahnhof Saalfeld. Während für die Bahnbediensteten der Dampfbetrieb zum beruflichen Alltag gehörte, nahmen viele Eisenbahnfreunde weite Weg auf sich, um just diesen hautnah miterleben zu können (August 1977). **Abb.: W. Matussek, Archiv Ritz**

**Bild 8 (rechts unten):** Noch auf ihre alten Tage ließ das Bw Saalfeld den Altbau-01 mit großen Ohren beste Pflege angedeihen (Saalfeld, 24. Juni 1980). **Abb.: A. Ritz**

Vorbei sind die entbehrungsreichen Zeiten, vorbei aber auch die Zeiten eines ungemein abwechslungsreichen Eisenbahnbetriebs. erinnert man sich angesichts von Hightech, den Auswüchsen allzu Beton-lastiger Ausbaumaßnahmen und dem zwanghaften Rationalisierungswahn nicht gerne an die Zeiten einer durch und durch funktionierenden Eisenbahn und den Berufsstand des engagierten Eisenbahners?

In diesem Sinne: Viel Spaß bei der Lektüre!  
**Udo Kandler**

**Bild 6 (rechts):**  
Dampfbetrieb in  
Reinkultur: 65 1049  
verlässt am  
27. März 1978 vor  
dem Personenzug  
5018 nach Jena  
unter kräftiger  
Qualmentwicklung  
den Bahnhof  
Saalfeld. Abb.:  
**D. Beckmann**



# Entwicklung der Eisenbahn in Thüringen

Kaum hatte die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth ihren Betrieb aufgenommen, da setzte auch in Thüringen eine lebhaft diskutierte Erschließung durch den neuen Verkehrsträger ein. Die Lage Thüringens im Herzen Deutschlands machte es zum Durchgangs- und Kreuzungsbereich der zwischen Osten und Westen und zwischen Norden und Süden verlaufenden Handelswege und begünstigte letztlich dahingehende Pläne.

Kein anderer als der Nationalökonom und Wirtschaftspolitiker Friedrich List veröffentlichte schon im Jahre 1833 den Entwurf eines deutschen Eisenbahnnetzes. Seine Schrift enthielt eine Kartenskizze, die ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz zwischen Lübeck und Danzig, Köln, Basel und Breslau vorschlug. Das von List angerissene Hauptbahnnetz sah auch zwei Strecken durch Thüringen vor. Zum einen war es eine Verbindung von Leipzig über Weimar und Gotha nach Hersfeld und zum anderen eine Bahn, die von der vorgenannten Bahnlinie zwischen Weimar und Gotha abzweigte und quer durch den Thüringer Wald über Bamberg und Nürnberg nach München führen sollte.

Während die Thüringer Eisenbahn die erste von List empfohlene Route frühzeitig verwirklichte, konnte die zweite Verbindung schon aufgrund topografischer Schwierigkeiten bei der erforderlichen Überquerung des Thüringer Waldes nicht in der von List vorgeschlagenen Weise realisiert werden. Erst über drei Jahrzehnte nach der durchgehenden Inbetriebnahme der Thüringer Eisenbahn zwischen Halle und Gerstungen(-Bebra) gelang mit dem Bau der Linie (Erfurt-)Neudietendorf-Suhl-Ritschenhausen die Durchquerung des Thüringer Waldes.

List stellte in seinem Entwurf eines möglichen Eisenbahnnetzes die Strecken lediglich als gerade Linien ohne Beachtung topografischer Belange dar. Auch wurden weder technische noch politische Aspekte berücksichtigt. Anders sah da schon die im darauffolgenden Jahr von Oberbergrat Hermann Grote aus Hannover veröffentlichte Schrift „Über ein Eisenbahnsystem für Deutschland“ aus, die alle wesentlichen Punkte berücksichtigte. Nach den Vorstellungen Grotes sollte eine „innere Hauptbahn Deutschlands“ auf direktem Weg die Nord- und Ostsee über die Alpen mit dem Golf von Genua und der Adria verbinden. Ferner sahen die Pläne neben einer zentralen Stammbahn auch Verbindungs- und Stichbahnen vor, wodurch zahlreiche wichtige Handelsplätze eng miteinander verknüpft worden wären.

Neben geländebedingten Problemen und den Grenzen der technischen Durchführ-

barkeit erkannte er auch das wohl größte Problem jener Zeit, die besonders in Thüringen stark ausgeprägte Kleinstaaterei. Ein geschlossenes Vorgehen in der Eisenbahnfrage war für Grote eine unabdingbare, aber gleichzeitig zu diesem Zeitpunkt eine kaum durchzusetzende Forderung. Wenn auch die kurz nach Lists Schrift erschienene Arbeit Grotes hinsichtlich der wirtschaftswissenschaftlichen Aussage nicht so fundiert war, so traten damit doch sein praktisches Empfinden und das Gefühl für das Machbare deutlich hervor.

## Thüringens ausgeprägte Kleinstaaterei

Jedes anstehende Bahnprojekt berührte zwangsläufig mehrere Staaten, deren Interessen es dann unter einen Hut zu bringen galt. Im thüringischen Raum bestanden zu Beginn des 19. Jahrhunderts neben Exklaven und Enklaven die zwölf Kleinstaaten Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Gotha-Altenburg, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Hildburghausen, Sachsen-Coburg-Saalfeld sowie Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuß ältere Linie, Reuß jüngere Linie zu Gera (Reuß-Gera), Ebersdorf (Reuß-Ebersdorf), Schleiz (Reuß-Schleiz) und Lobenstein (Reuß-Lobenstein). Im Laufe der Zeit gab es immer wieder territoriale Veränderungen durch Neugliederungen. Eine Einheit kam erst mit dem Zusammenschluss der seit November 1918 bestehenden acht Freistaaten am 30. April/1. Mai 1920 zum Land Thüringen zustande. Coburg, das sich Bayern anschloss, bildete eine Ausnahme.

Dieser Exkurs in die Historie deutscher Länder möge die territorialen Verhältnisse jener Zeit ein wenig veranschaulichen. Für die Bahnbauer brachte die Kleinstaaterei oft unüberwindbare Hindernisse mit sich. Die Entwicklung der Eisenbahn im Frühstadium war in Thüringen somit unmöglich. Die wohl herausragendste Persönlichkeit unter den Pionieren der thüringischen Eisenbahn war der Begründer des Bibliographischen Instituts in Gotha, Carl Joseph Meyer. Neben dem Gedanken eines deutschen Zentralbahnnetzes galt sein ganz besonderes Augenmerk dem Projekt der Werrabahn. Als Sohn eines Schuhmachers am 9. Mai 1796 in Gotha geboren, war er schon in jungen Jahren in London (1817 bis 1820) als Kaufmann und Publizist tätig. Als einer der ersten erkannte er die immense Bedeutung des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn für die wirtschaftliche Umgestaltung. Thüringen sollte nach seinen Vorstellungen als eine der ersten deutschen Regionen von der Eisenbahn profitieren. Im Jahre 1837 erhielt Meyer bereits die

Konzession zum Bau einer Bahnverbindung von der coburgisch-bayerischen Grenze bis in den Raum Vacha durch die Regierungen Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Weimar-Eisenach. Nachdem das auf 6,1 Mio. Gulden veranschlagte Baukapital weitgehend gesichert war, ersuchte er bei den Regierungen Hessens und Hannovers um die Konzession für den über Thüringen hinausgehenden Bau der so genannten „Hanseatisch-Süddeutschen Zentraleisenbahn“. Am 24. Juli 1838 erteilte ihm Staats- und Kabinetts-Minister von Scheele im Auftrag von König Ernst August von Hannover jedoch eine deutliche Absage. Das gescheiterte Projekt verdeutlicht einmal mehr die völlige Ohnmacht der Bahnbauer gegenüber der Willkür eines Landesvertreters. Um so dringlicher erschien eine übergeordnete, eigenständige Einrichtung zur Regelung der Eisenbahnfragen. Am 19. August 1840 wurde unter maßgeblicher Beteiligung von Friedrich List, einem engen Freund Meyers, der Thüringische Eisenbahnverein ins Leben gerufen, dem Vertreter von Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg-Gotha und Sachsen-Meiningen angehörten.

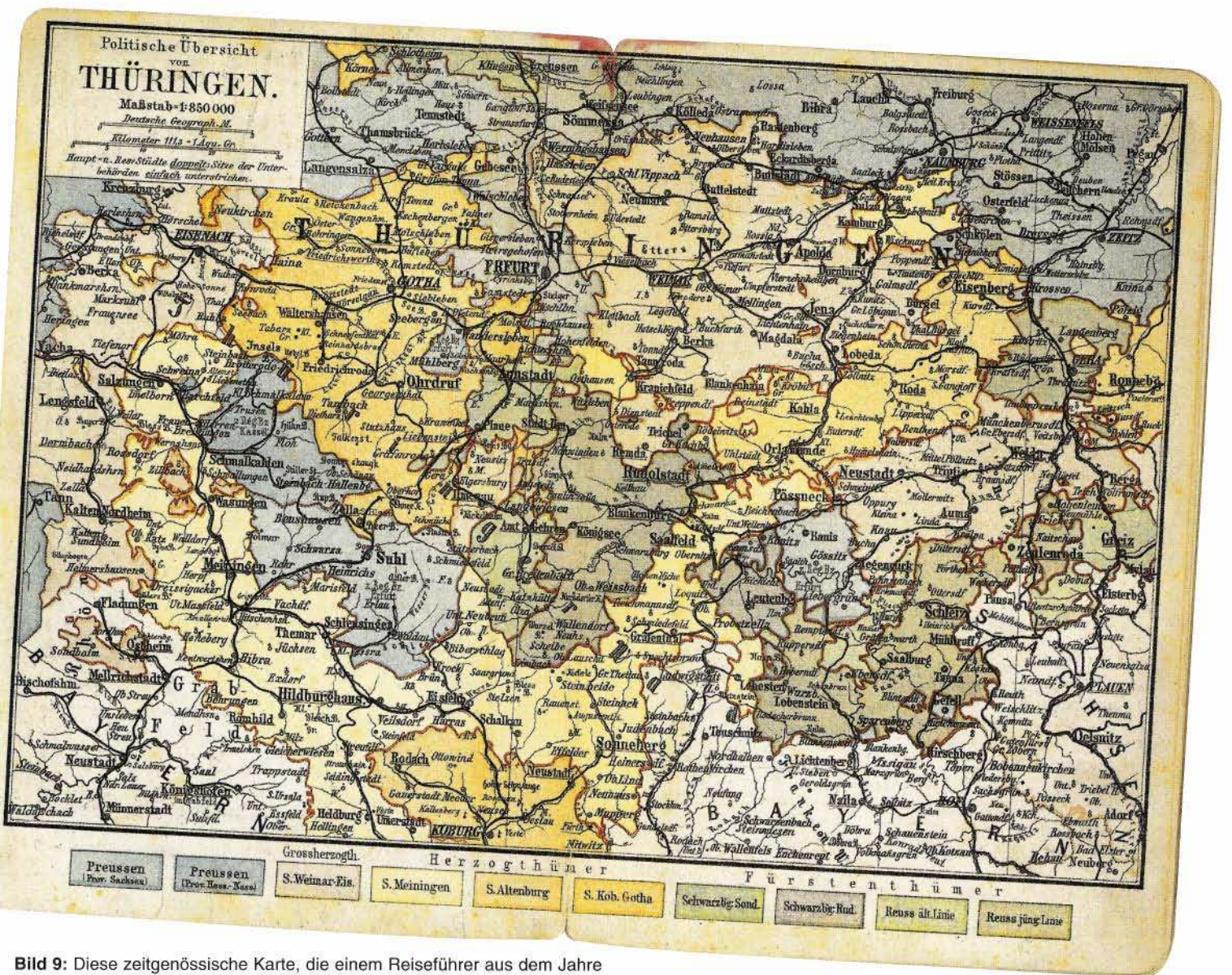
War zuvor das Vorhaben einer Süd-Nord-Bahn zwischen Halle und Kassel ins Stocken geraten, so konnten durch die Gründung des Thüringischen Eisenbahnvereins erstmals die Eisenbahnbedürfnisse der betroffenen Staaten aufeinander abgestimmt werden. Es standen die drei Linien Halle-Nordhausen-Heiligenstadt-Witzenhausen-Kassel, Halle-Mühlhausen-Eschwege-Waldkappel-Lichtenau-Kassel sowie Halle-Erfurt-Gotha-Eisenach-Rothenburg-Kassel zur Debatte. Die letztgenannte Variante kristallisierte sich schon bald als die ökonomisch wie technisch beste Lösung heraus. Der Bau dieser Strecke wurde zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Coburg-Gotha durch Staatsverträge vom 20. Dezember 1841 bzw. 19. April 1844 vereinbart. Ferner sah man eine im Raum Eisenach abzweigende Bahn über Meiningen, Hildburghausen und Coburg nach Bamberg (Werrabahn) vor.

## Thüringische Stammbahn

Bis zum Spätsommer 1844 hatten alle beteiligten Staaten der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ihre Konzessionen zum Bau der thüringischen Stammbahn erteilt. Die einzelnen Etappen wurden wie folgt in Betrieb genommen:

Halle-Weißenfels	06.06.1846
Weißenfels-Weimar	19.12.1846
Weimar-Erfurt	01.04.1847





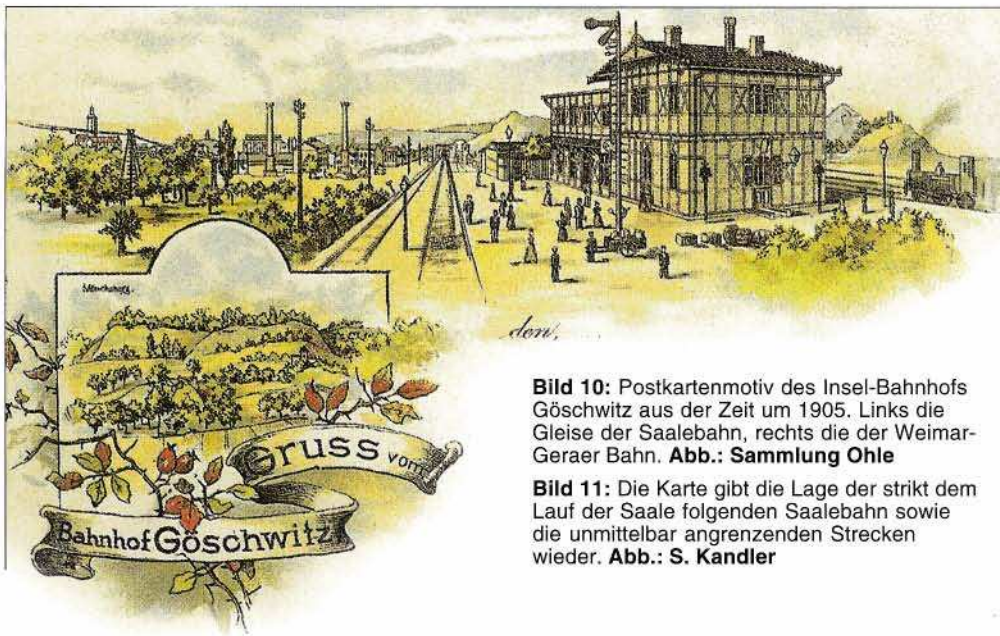
**Bild 9:** Diese zeitgenössische Karte, die einem Reiseführer aus dem Jahre 1898 entstammt, zeigt nur zu deutlich die Aufteilung Thüringens in viele Kleinstaaten sowie die territoriale Zerrissenheit durch zahlreiche Exklaven und Enklaven. **Abb.: Sammlung Kandler**

Erfurt–Gotha 10.05.1847  
 Gotha–Eisenach 24.06.1847  
 Eisenach–Bebra 25.09.1849  
 Die Fertigstellung der letzten Etappe zwischen Gerstungen und Bebra oblag der Friedrich-Wilhelms Nordbahn-Gesellschaft. Mit der durchgehenden Inbetriebnahme der 210,6 km messenden Hauptbahn war der Grundstein für die weitere Entwicklung der Eisenbahn Thüringens gelegt.  
 Mit der in Ausführung begriffenen thüringischen Hauptbahn zwischen Halle und Eisenach hatte auch Carl Joseph Meyer wieder Hoffnung geschöpft, seine Pläne – diesmal in erweitertem Umfang – erneut aufleben lassen zu können. Am 30. März 1846 veröffentlichte er unter Mitarbeit des Arnstädter Ingenieurs Rost in Hildburghausen sein ehrgeiziges und umfassendes „Programm eines Deutschen Zentralbahnnetzes“. Weite Teile Thüringens wurden in dieses Programm einbezogen. Sein vorgeschlagenes Zentralbahnnetz belief sich auf knapp 1000 km. Das notwendige Baukapi-

tal wurde auf etwa 48,5 Mio. Taler veranschlagt.  
 Im einzelnen sollte das Zentralbahnnetz aus folgenden Linien bestehen:

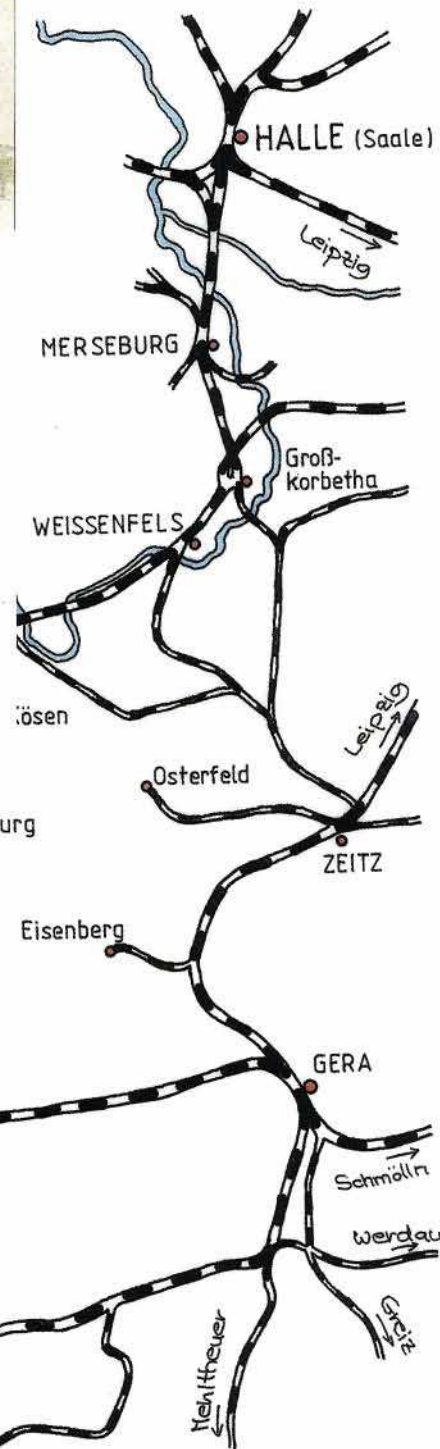
- Arnstadt–Erfurt–Sondershausen–Nordhausen–Northeim
- Arnstadt–Gotha–Langensalza–Mühlhausen–Heiligenstadt–Göttingen–Northeim
- Saalfeld–Sonneberg (Thüringer Waldbahn)
- Gerstungen–Coburg–bayrische Grenze (Thüringer Werrabahn) mit Abzweigungen nach Bad Liebenstein, Sonneberg und Neuhaus
- Saalfeld–Rudolstadt–Jena–Kösen oder Rudolstadt–Kahla–Naumburg (Thüringer Saalbahn)
- Arnstadt–Blankenburg–Saalfeld–Schleiz–Werdau oder Mylau (Thüringisch-Voigtländische Bahn)
- Nordhausen–Artern–Halle (Thüringische Unstrutbahn)
- Nordhausen–Halberstadt (Thüringische Harzbahn)

Diverse Zweigbahnen sollten die vorgenannten Hauptbahnen ergänzen.  
 Meyer dachte an die Bildung eines „Ver eins zur Begründung des deutschen Zentralbahnnetzes“, der nach seiner Konstituierung die Basis zur Aktienzeichnung bilden sollte. Zu den wichtigsten Projekten zählten die Werra- und die Saalebahn. Seine ehrgeizigen Pläne waren auch diesmal zum Scheitern verurteilt. Es fanden sich keine Mitglieder bzw. Geldgeber für die geplante Vereinsgründung. Dass die Zeit gegen sein Engagement arbeitete, konnte Meyer zu Beginn seiner neuerlichen Aktivitäten wohl kaum ahnen. Die im Jahre 1847 aufkommende Geldknappheit und die erfolglose Revolution von 1848 ließen in Deutschland kaum mehr Raum für derart kostspielige Unternehmungen. Seine Pläne scheiterten an den äußeren Umständen jener Zeit. Wenn der Bau der Saalebahn auch noch in weiter Ferne lag, so sollte die Realisierung letztlich nur eine Frage der Zeit sein.



**Bild 10:** Postkartenmotiv des Insel-Bahnhofs Göschwitz aus der Zeit um 1905. Links die Gleise der Saalebahn, rechts die der Weimar-Geraer Bahn. **Abb.: Sammlung Ohle**

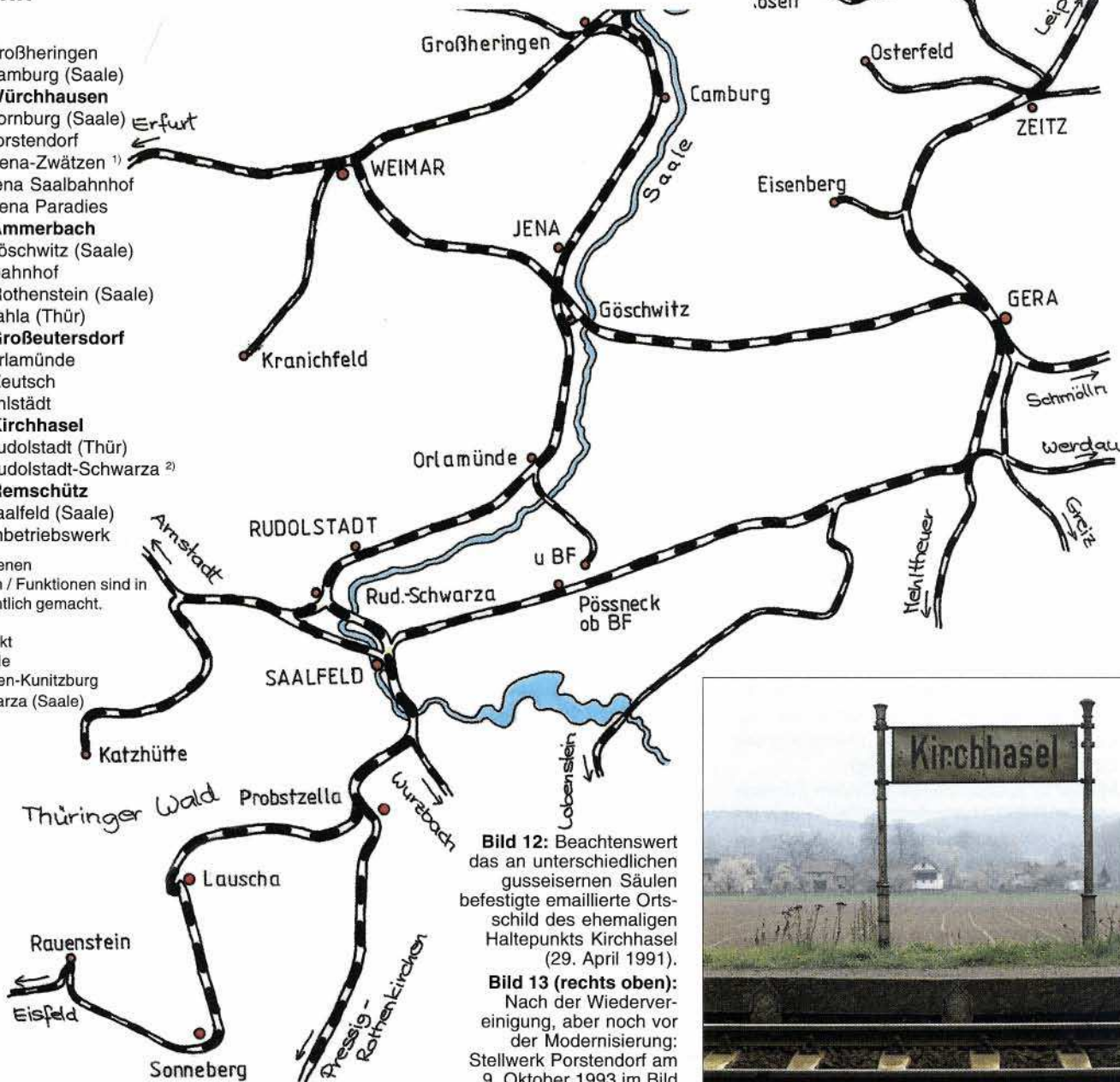
**Bild 11:** Die Karte gibt die Lage der strikt dem Lauf der Saale folgenden Saalebahn sowie die unmittelbar angrenzenden Strecken wieder. **Abb.: S. Kandler**



## Betriebsstellen der Saalebahn

km	Station
0,00	Bf Großheringen
8,14	Bf Camburg (Saale)
12,40	<b>Bk Würchhausen</b>
15,23	Bf Dornburg (Saale)
19,61	Bf Porstendorf
22,60	Hp Jena-Zwätzen <sup>1)</sup>
25,50	Bf Jena Saalbahnhof
29,90	Hp Jena Paradies
28,30	<b>Bk Ammerbach</b>
32,22	Bf Göschwitz (Saale) Lokbahnhof
35,74	Hp Rothenstein (Saale)
41,70	Bf Kahla (Thür)
45,30	<b>Hp Großbeutersdorf</b>
47,35	Bf Orlamünde
51,40	Hp Zeutsch
55,22	Bf Uhlstädt
60,40	<b>Hp Kirchhasel</b>
64,50	Bf Rudolstadt (Thür)
68,74	Bf Rudolstadt-Schwarza <sup>2)</sup>
72,10	<b>Bk Remschütz</b>
74,85	Bf Saalfeld (Saale) Bahnbetriebswerk

Alle aufgelassenen Betriebsstellen / Funktionen sind in Fettdruck kenntlich gemacht.  
 Bf = Bahnhof  
 Hp = Haltepunkt  
 Bk = Blockstelle  
<sup>1)</sup> früher Zwätzen-Kunitzburg  
<sup>2)</sup> früher Schwarza (Saale)



**Bild 12:** Beachtenswert das an unterschiedlichen gusseisernen Säulen befestigte emaillierte Ortschild des ehemaligen Haltepunkts Kirchhasel (29. April 1991).

**Bild 13 (rechts oben):** Nach der Wiedervereinigung, aber noch vor der Modernisierung: Stellwerk Porstendorf am 9. Oktober 1993 im Bild festgehalten. **Abb. 12 und 13: Th. Wunschel**

