B 10533 F – ISBN 978-3-89610-695-7 – www.eisenbahn-journal.de – Best.-Nr. 54 18 01

Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 25,00
Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85
Italien, Spanien, Portugal € 16,25

Eisenbahn JOURNAL
SPECIAL
1
2018

Konrad Koschinski

Frankenwaldbahn

mit NBS Ebensfeld – Erfurt

4 198013 912505 01

NEU

DIE FÜNFZIGER JAHRE

DIE BLÜTEZEIT DER BUNDESBAHN

Das deutsche Wirtschaftswunder war eng mit der rasanten Entwicklung der Eisenbahn verbunden. Dabei waren die Fünfziger eine besonders aufregende Zeit. Im Spannungsfeld von Tradition und Moderne zeigte sich die junge Bundesbahn in einer geradezu verblüffenden Vielfalt. Die Eisenbahn erreichte ein niemals wiederkehrendes Nebeneinander von Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion, einen Zustand der überbordenden Mannigfaltigkeit. Ein jeder Liebhaber historischer Eisenbahnfotos wie auch jene, die sich für die Nachkriegsgeschichte im Allgemeinen interessieren, werden entzückt und verblüfft zugleich sein – über die Fülle der Motive. Bilder, die ein Feuerwerk der Emotionen entfachen.

176 Seiten, Großormat 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 211 Schwarzweiß Fotos, ca. 25 Farbfotos, Plakatreproduktionen und Faksimile

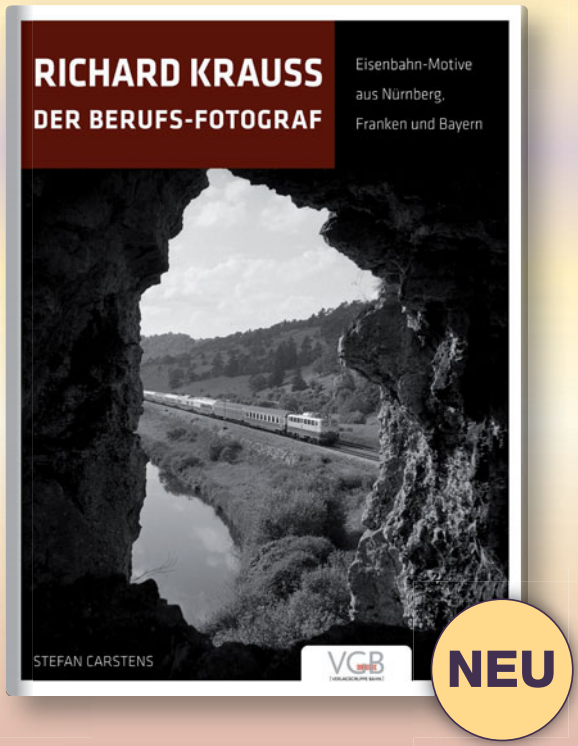
Best.-Nr. 581736 | € 39,95

VGB

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder online unter www.vgbahn.info

www.facebook.de/vgbahn

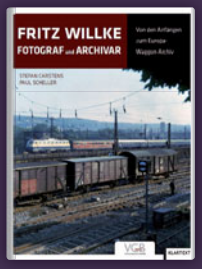
Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern



Richard Krauss war ein Nürnberger Industrie- und Werbefotograf mit einem Faible für die Eisenbahn, der zudem ab Anfang der 1960er-Jahre für den Nürnberger Modellbahnhersteller Fleischmann tätig war. In seinem umfangreichen Archiv finden sich neben Lokporträts und Detailaufnahmen auch zahlreiche Motive von bayerischen Bahnknoten, fränkischen Nebenbahnen und Alltagsszenen rund um die Bahn mit sehenswerten Kleinigkeiten am Rande. Aus dem erhalten gebliebenen Fundus hat Stefan Carstens einen Bildband mit vielen bislang unveröffentlichten Eisenbahnmotiven als Anregungen für Modellbahner zusammengestellt und setzt damit die 2014 begonnene Reihe fort.

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, mit über 280 historischen Farb- und Schwarzweiß-Fotos
Best.-Nr. 581732 | € 29,95

Weitere Bücher aus dieser Reihe



Fritz Willke
Fotograf und Archivar
176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband, ca. 340 historische Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581515 | € 29,95

Philipp Schreibers
Foto-Notizen
176 Seiten, Format 22,5 x 29,6 cm, Hardcover-Einband, ca. 250 historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581403 | € 29,95

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

AUFSTIEG UND FALL

Als Teil der Magistrale München – Berlin entwickelte sich die Frankenwaldbahn zu einer der wichtigsten Strecken in Deutschland. Doch ihr ältester Abschnitt war ursprünglich wie eine Nebenbahn trassiert. Aufgrund massiven Drängens der Stadt Kronach und der Grubenbesitzer im Stockheimer Steinkohlenrevier kam es zum privat finanzierten Bau der 1863 vollendeten, in Hochstadt(-Marktzeuln) von der Hauptbahn Nürnberg – Bamberg – Hof abzweigenden Stichstrecke nach Stockheim. Für die von verschiedenen Initiativen im Frankenwald sogleich angestrebte Verlängerung über das Gebirge hinweg nach Thüringen sah die bayerische Staatsregierung keinen Bedarf. Von Bayern nach Preußen fuhr man damals über Hof und durch Sachsen.

Die Thüringische Eisenbahn nahm 1871 die Linie von Gera über Saalfeld nach Eichicht (heute Kaulsdorf) in Betrieb. Die Saal-Eisenbahn eröffnete 1874 ihre Strecke Großheringen – Jena – Saalfeld. Endlich vereinbarten 1882 Bayern, das Herzogtum Sachsen-Meiningen, das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt und Preußen den Bau der Verbindung Stockheim – Probstzella – Eichicht.

Im Oktober 1885 wurde auf der Frankenwaldbahn durchgehend bis Probstzella sowie auf der anschließenden Strecke bis Saalfeld der Betrieb aufgenommen. Bald setzte ein rasanter Verkehrsaufschwung ein, der in den 1910er und nochmals in den 1930er Jahren einen Höhepunkt erreichte. Nach 1945 dämmerte die Frankenwaldbahn dahin, im wieder vereinten Deutschland stieg sie erneut zur Magistrale auf. Doch das Ende der Blütezeit war quasi programmiert, denn das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8“ sah schon 1991 den Neubau einer ICE-Rennpiste durch den Thüringer Wald vor. Mit deren Inbetriebnahme im Dezember 2017 fiel die Frankenwaldbahn als Route für den Fernreiseverkehr in die Bedeutungslosigkeit.

Freilich nehmen weiterhin zahlreiche überregionale Güterzüge den Weg über die bis zu 27 Promille steilen Rampen beidseits von Steinbach am Wald. „Nur“ 27 Promille? – nicht 29? Letzterer Wert ist ohne Quellenangabe in vielen Publikationen genannt, aber laut detaillierter Streckengrafik der DB Netz AG beträgt die Maximalsteigung jeweils kurz vor dem Scheitelpunkt 27 Promille. Ein Höhenprofil aus den 1940er Jahren beziffert sie mit 1 : 39, entsprechend knapp 26 Promille.

Die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt weist übrigens, anders als geplant, mehrere 20 Promille steile Abschnitte auf, die immerhin bis zu 1000 Metern lang sind. Das schränkt ihre Durchlassfähigkeit für den Güterverkehr ein. Generell problematisch ist ein Mischbetrieb von bis zu 300 km/h schnellen ICE und maximal 100 km/h schnellen Güterzügen, zumal sie sich in den einröhrigen Tunnels nicht begegnen dürfen. Realisierbar ist intensiver Güterverkehr auf der Neubaustrecke deshalb wohl nur nachts.

Auf der Frankenwaldbahn sind nach dem fast völligen Wegfall des Fernverkehrs mehr Kapazitäten für Güterzüge frei. Eine betriebliche Hürde stellt natürlich der Schiebedienst auf den Rampen dar, doch können nun auch Lz-Fahrten talwärts rollender Schiebeloks flexibler ins Fahrplangefüge eingepasst werden. Eisenbahnfotografen erfreuen sich ja am Schiebebetrieb. Auch wegen der im Güterverkehr herrschenden Farben- und Typenvielfalt, geboten in abwechslungsreicher Mittelgebirgslandschaft, ist eine Reise zur Frankenwaldbahn noch immer lohnenswert. Lassen Sie sich von diesem EJ-Special inspirieren.

Konrad Koschinski

ERNEUTE BLÜTE

Mit dem Fall der Mauer erwachte die Frankenwaldbahn aus ihrem Dornröschenschlaf. Sie wurde zweigleisig ausgebaut und die nördliche Zufahrt Probstzella – Camburg elektrifiziert. Ende 2006 wurde im Fernverkehr endlich ein Stundentakt eingeführt.

Seite 60

MAGISTRALE MÜNCHEN – BERLIN

Schon vor 1914 war die Route über den Frankenwald die schnellste zwischen Isar und Spree. Fernschnelltriebwagen setzten ab 1936 mit 6 Stunden und 40 Minuten eine neue Bestmarke.

Seite 22

EINGLEISIG ÜBER DIE GRENZE

Nach dem Zweiten Weltkrieg fuhren zunächst nur Güterzüge über die Zonengrenze, erst ab 1949 regelmäßig auch Reisezüge. Für den bescheidenen Verkehr genügte ein Gleis.

Seite 44

BETRIEBSWERKE AM FUSS DER STEILRAMPEN

Anfangs war die Lokstation in Rothenkirchen für die Stellung der Vorspann- und Schiebeloks zuständig, die in Probstzella wendeten. Ab 1920 kam es zu einer Aufgabenteilung.

Seite 56

MIT TEMPO 300

Auf der Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld wurde Ende 2017 der fahrplanmäßige Betrieb aufgenommen. Die schnellsten ICE-Züge benötigen für die Fahrt Berlin – München nur noch vier Stunden.

Seite 82

Titelfoto:
K. Koschinski (Ludwigsstadt, Oktober 2017)
Fotos dieser Doppelseite:
M. Hahmann, E. Köditz, P. Schiffer/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, K.-F. Seitz, B. Schmitt

EDITORIAL
AUFSTIEG UND FALL 3

GALERIE 6

ESSAY
HEISSER TEE UND STRENGE „ORGANE" 14

STRECKENHISTORIE
ÜBER DEN RENNSTEIG VOM MAIN ZUR SAALE 16

BETRIEB UND VERKEHR BIS 1945
MAGISTRALE MÜNCHEN – BERLIN 22

BAUREIHE 96
MALLET-GIGANTEN FÜR DIE RAMPEN 38

BETRIEB UND VERKEHR 1945 BIS 1989
EINGLEISIG ÜBER DIE GRENZE 44

LOKSTATIONEN
BETRIEBSWERKE AM FUSS DER STEILRAMPEN 56

BETRIEB UND VERKEHR 1989 BIS HEUTE
ERNEUTE BLÜTE FÜR FAST DREISSIG JAHRE 60

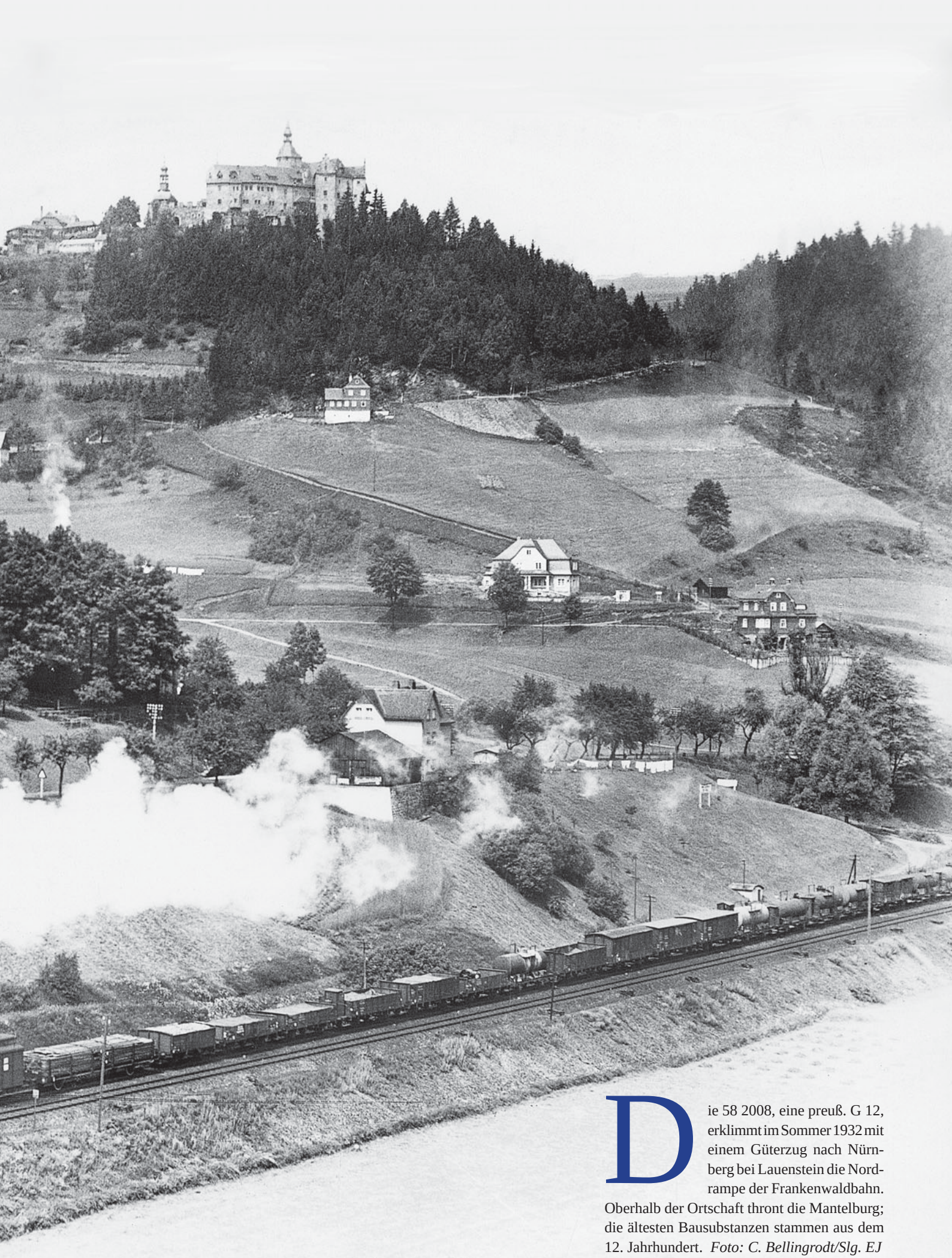
NEBENBAHNEN
SCHIEFER UND GLAS 76

ICE-NEUBAUSTRECKE
MIT TEMPO 300 UNTER DEM THÜRINGER WALD 82

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 88

QUELLEN 89

IMPRESSUM & VORSCHAU 90



Die 58 2008, eine preuß. G 12, erklimmt im Sommer 1932 mit einem Güterzug nach Nürnberg bei Lauenstein die Nordrampe der Frankenwaldbahn. Oberhalb der Ortschaft thront die Mantelburg; die ältesten Bausubstanzen stammen aus dem 12. Jahrhundert. *Foto: C. Bellingrodt/Slg. EJ*

Die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt ist im Dezember 2017 in Betrieb genommen worden. ICE-Züge benötigen für die Fahrt von Berlin nach München bei vier Zwischenhalten jetzt nur noch vier Stunden. Am 20. Januar 2018 überquert ein aus Berlin kommender ICE 3 die 370 m lange und 71 m hohe Oelzetalbrücke westlich von Katzhütte. *Foto: B. Schmitt*

DB
151 031-2