

sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**



B 7539 E
ISBN 3-922404-49-9

**special
1/93**

Günter Fromm
Stefan Winkler

Einmal Hölle und zurück

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,--



(Füllseite)

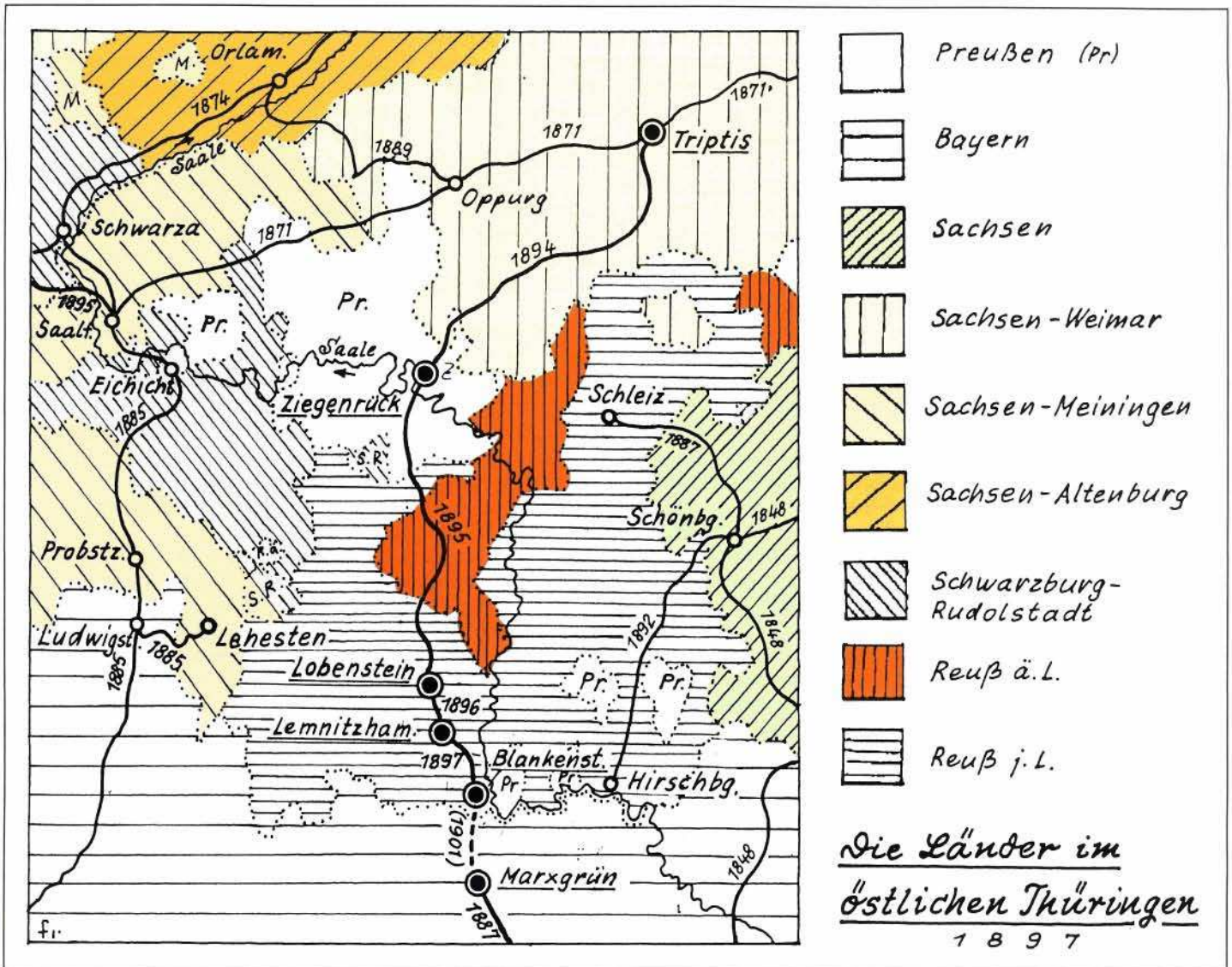


Bild 2: Diese Landkarte soll als Orientierungshilfe dienen und außerdem darstellen, wie das Gebiet im Jahre 1897 in verschiedene Kleinstaaten aufgesplittert war. Der preußische Bahnbau in Bayern findet in den dargestellten Verhältnissen seine Begründung. **Zeichnung: G. Fromm**

Bild 1 (Titelbild): Am 3. Oktober 1992 überquert die 50 849 mit einem Sonderzug die Ziemestalbrücke – wieder einmal Dampfbetrieb, nachdem hier seit Anfang der siebziger Jahre Diesellokomotiven das Feld beherrschen. **Foto: H. Scholz**

ISBN 3-922404-49-9

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autoren: Günter Fromm, Stefan Winkler
Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Bildredaktion: Hermann Merker, Helge Scholz
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Hermann Merker, Helge Scholz
Titelseiten-Gestaltung: Gerhard Gerstberger
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

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 Einsetzung 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. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Copyright Dezember 1992 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Zur Vorgeschichte der Gesamtstrecke	4
Die Teilstrecke Triptis – Ziegenrück	6
Die Fortsetzung der Eisenbahnlinie von Ziegenrück nach Lobenstein	16
Die Ziemestalbrücke	25
Der Abschnitt Lobenstein – Blankenstein	36
Die Verkehrsentwicklung	40
Die Höllentalbahn von Blankenstein nach Marxgrün	44
Die Zeit nach 1945 und das Aus	55
Der Betriebsmaschinendienst	89

Vorwort

“Bitte einmal Hölle und zurück” dürfte bis 1945 so manches Mal an Fahrkartenschaltern, vor allem im Thüringischen und Oberfränkischen, zu hören gewesen sein.

Der Ort Hölle besaß zwar nur einen kleinen, eher unbedeutenden Bahnhof; aber dieser wurde an Sonn- und Feiertagen von vielen Menschen benutzt, die sich in dem landschaftlich sehr schönen fränkischen Höllental erholen und dort wandern wollten.

Nach dem Krieg verlor “die Hölle” einen großen Teil ihrer per Bahn anreisenden Ausflügler. Bedingt durch die deutsche Teilung war die Strecke unterbrochen. Von Triptis, Lobenstein und Blankenstein aus waren Lichtenberg, Hölle und Marxgrün nicht mehr erreichbar. Aufgrund der in den fünfziger Jahren stark zunehmenden Motorisierung mußte der Personenverkehr bald eingestellt werden. Nur Güter wurden bis in die siebziger Jahre noch auf der Eisenbahnstrecke transportiert.

Für die thüringisch-fränkische Region war die Bahnlinie einst recht wichtig. Insgesamt hatte sie jedoch keine allzu große Bedeutung. Die von den Preußischen Staatseisenbahnen erbaute Strecke war aber ab Ziegenrück sehr reizvoll und für eine eingleisige Nebenbahn ziemlich aufwendig gebaut. Viele Brücken und Tunnels waren notwendig, um die Trasse dem schwierigen Gelände anzupassen.

Unser Special ist nicht wegen der Wichtig-

keit der Strecke entstanden, sondern weil sich die idealen eisenbahnmäßigen Gegebenheiten für einen Nachbau im Modell – für kleinere Streckenabschnitte – geradezu anbieten.

Für die Strecke Triptis – Blankenstein, also den thüringischen Abschnitt, firmiert Günter Fromm als Autor, für den Streckenteil in Oberfranken Stefan Winkler. Dieses Stück Eisenbahnlinie bis Marxgrün wurde – ein Unikum – als preußische Bahn auf bayerischem Boden betrieben.

Eine bereits 1984 begonnene Fortsetzungsserie im Eisenbahn-Journal mit wunderschönen Barkhoff-Zeichnungen, die sich “der Hölle” im Vorbild wie in der Modellumsetzung widmete, fand bei der Leserschaft so gute Resonanz, daß wir selbst heute noch des öfteren zur Fortsetzung der Modellbeschreibung aufgefordert werden.

Die Beseitigung der innerdeutschen Grenze förderte unser Vorhaben, den noch in Betrieb befindlichen Hauptteil der Strecke auf thüringischem Gebiet zu erforschen und Bildmaterial zu beschaffen. Es sollte eine Sonderausgabe entstehen, in der Vorbild und Modell beschrieben werden. Unsere Vorbild-Materialsuche war jedoch so erfolgreich, daß selbst *eine* komplette Vorbild-Broschüre zur Fassung des Materials kaum ausreichte.

“Einmal Hölle und zurück” ist das erste Special, in dem wir uns weniger den Zügen und Lokomotiven, sondern in erste Linie der Bahnstrecke in der Landschaft widmen. Umfangreiches altes Bildmaterial aus den zwan-

ziger und dreißiger Jahren wurde gefunden, und es sei an dieser Stelle der Firma Photo König in Lobenstein besonders gedankt: Sie stellte uns ihr umfangreiches Archiv von qualitativ hochwertigen Glasnegativen zur Verfügung. Dort sind für jedermann Postkarten-Abzüge, aber auch Vergrößerungen in reichlicher Auswahl erhältlich.

Serie Anlagenbau

Wie schon in den vorausgehenden Zeilen anklingt, wird dem Bau “der Hölle” ein eigener Band in unserer neuen Reihe “Anlagenbau” gewidmet. Die Entstehung unserer “Höllens-Anlage” wird in allen Details ausführlich – anhand von über 150 Modellaufnahmen – beschrieben. Zum Modell/Vorbild-Vergleich fließen auch hier noch einige Vorbildfotos ein.

In dieser Publikation (1 x 1 des Anlagenbau Band II) findet der Modellbahner und -bauer eine Menge Anregungen – sowohl für den Anlagen- als auch für den Dioramenbau in *gehobenem* Standard. In der ersten Jahreshälfte 1993 wird der bereits sehr weit fortgeschrittene Band fertiggestellt sein, so daß noch Ende des zweiten Quartals 1993 mit der Auslieferung der Publikation gerechnet werden kann.

Selbstverständlich wird es später auch einen Band I der Serie Anlagenbau geben, der sich jedoch mit einfacheren, für Einsteiger geeigneten Anlagenthemen befassen soll.

Hermann Merker Verlag

Zur Vorgeschichte der Gesamtstrecke

Vor etwa 100 Jahren waren die östlichen Landesteile Thüringens durch Eisenbahnen kaum erschlossen. Das Gebiet war vielfältig – in die thüringischen Kleinstaaten – aufgeteilt. Das Großherzogtum Sachsen-Weimar, das Herzogtum Sachsen-Altenburg, die Fürstentümer Schwarzburg-Rudolstadt, Reuß ältere Linie und Reuß jüngere Linie übten in dieser Gegend die Hoheitsrechte aus. Um den Ort Ziegenrück herum bestand eine größere preußische Enklave.

Da diese Kleinstaaten nicht die Mittel besaßen, eigene Eisenbahnen zu bauen, und in dem vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten Gebiet mit wenig Industrie auch keine zwingende Notwendigkeit bestand, dauerte es noch bis Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, ehe die Eisenbahn auch dieses Gebiet zu erobern begann. Fuhrwerke waren das einzige Transportmittel auf meist schlechten Straßen; hinzu kam noch die Holzflößerei auf der Saale, die bis nach Camburg betrieben wurde. Die Möglichkeit hierzu bestand ja noch, denn die Saaletalsperren wurden erst Jahrzehnte später erbaut.

Die Bestrebungen, dieses Gebiet dem Eisenbahnverkehr zu erschließen, reichen weit zurück. 1829 schlug der Geraer Kauf-

mann Ernst Weber vor, eine Bahn entlang der alten Handelsstraße Bamberg – Leipzig über Lobenstein, Schleiz, Auma, Gera und Zeitz zu bauen. Als die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft die Zweigbahn Weißenfels – Gera und ihre Fortsetzung Gera – Saalfeld – Eichicht (heute Kaulsdorf) 1859 bzw. 1871 eröffnete, setzten besonders in Lobenstein und in Wurzach Bestrebungen ein, diese Bahn von Saalfeld aus weiterzubauen. Sie sollte durch das Sornitztal über Wurzach, den Langwassergrund hinauf über Hornsgrün (hier sollte der Bahnhof Lobenstein entstehen) nach Steben, Naila und Hof führen. Auch andere Projekte, wie Saalfeld – Ziegenrück – Tanna – Gefell – Hirschberg – Hof oder Greiz – Zeulenroda – Schleiz – Lobenstein, wurden erwogen.

Die “Neue Börsenzeitung” vom 30. März 1875 berichtete über ein Eisenbahnprojekt Schleiz – Auma – Niederpöllnitz wie folgt: “Der so industriereichen Residenzstadt geht es wie jeder nach einer Verbindung verlangenden Schönen: Stets Freier und keine Nehmer! Drei Projekte, die zu solch einer Verbindung führen sollten und für deren Zustandekommen Schleiz und Umgebung bereits schwerwiegende Opfer gebracht hat, sind in zwölfter Stunde gescheitert.

Gegenwärtig nun hat, wie uns ein Korrespondent aus Thüringen berichtete, der Stadtrath abermals die Sache in die Hand genommen und dem fürstlichen Ministerium einen Plan vorgelegt, nach welchem eine Zweigbahn von Schleiz über Mittelpöllnitz nach Auma hergestellt werden soll. Das fürstliche Ministerium, dessen hält man sich überzeugt, wird diesem Plan die größte Geneigtheit entgegenbringen, und die Hoffnung, Schleiz in das eiserne Verkehrsnetz eingefügt zu sehen, erscheint diesmal umso berechtigter, als das für die Zweigbahn erforderliche Baukapital nur unbedeutend und von den interessierten Ortschaften allein aufzubringen sein wird.”

Aber keiner dieser Pläne kam zur Ausführung. Im “reußischen Oberland” gingen Handel und Wandel spürbar zurück, und man erkannte, daß ohne Eisenbahnen eine Verbesserung nicht zu erwarten war. Da trat 1883 endlich eine Wende ein, als von Plauen (Vogtland) aus auf die Notwendigkeit des Anschlusses des reußischen Oberlandes an das sächsische Eisenbahnnetz und die Wichtigkeit einer solchen Bahn für Plauen und Sachsen hingewiesen wurde. Die sächsische und die reußische Regierung führten Verhandlungen, die mit dem Abschluß eines Staatsvertrags am 11. Fe-

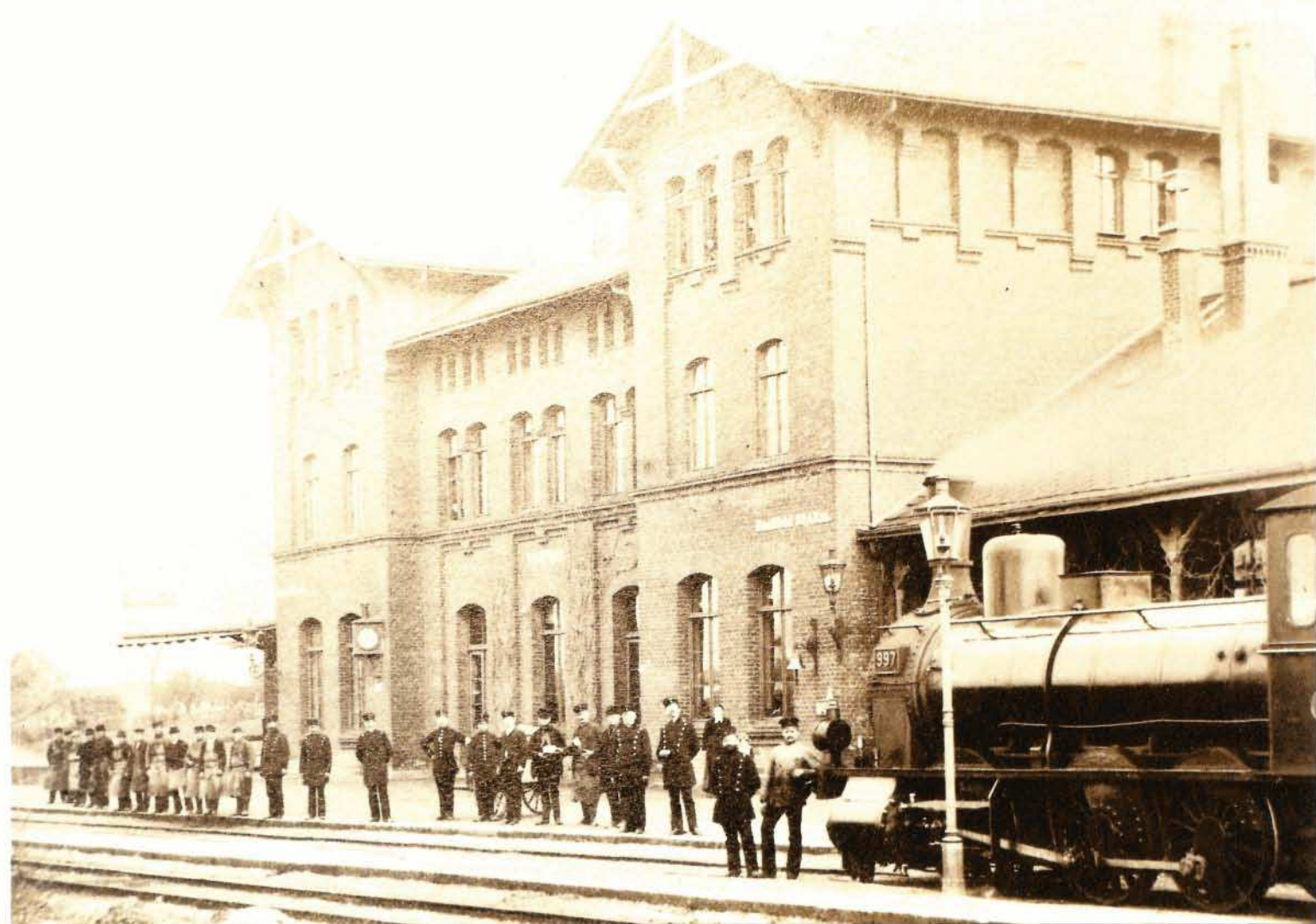


Bild 3: Das Empfangsgebäude des alten Bahnhofs in Triptis. Dieses imponierende Bauwerk wurde nach Bombentreffern in den letzten Kriegsmontaten abgerissen.
Foto: Sammlung Asmus

bruar 1885 endeten, so daß im April 1886 mit dem Bau der Linie **Schönberg – Schleiz** als erster Bahn im reußischen Oberland begonnen werden konnte. Die Genehmigung hierzu wurde der Sächsischen Staatseisenbahn mit Erlaß des Ministeriums von Reuß j.L. vom 15. Januar 1885 und den sächsischen Verordnungen vom 13. Mai 1884 und 24. Oktober 1885 erteilt.

Groß war der Jubel, als die Strecke am **20. Juni 1887** feierlich eröffnet wurde, und man hoffte auf eine baldige Weiterführung nach Saalburg und nach Lobenstein. Diese 14,9 km lange Nebenbahn ging von dem kleinen sächsischen Ort Schönberg (515 m ü. NN) an der Hauptstrecke Leipzig – Plauen – Hof (eröffnet 1848) aus und führte nahe der sächsischen Stadt Mühltroff in das Wisentatal nach Langenbuch. Sie durchschnitt den Schleizer Wald, erreichte die am Fuße des Königsbergs errichtete Haltestelle Lösau und gelangte über Wüstendittersdorf nach Schleiz (432 m ü. NN).

Bald nach Genehmigung dieser Linie wurde am 26. Juli 1890 über den Bau einer Nebenbahn **Schönberg – Hirschberg** ein Staatsvertrag zwischen Sachsen und Reuß j.L. geschlossen und die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Sächsischen Staatsei-

senbahn mit sächsischer Verordnung vom 13. Oktober 1890 erteilt. Diese 19,94 km lange Linie wurde am **1. Juli 1892** eingeweiht. Von Schönberg aus verlief auch sie in Hanglage im Wisentatal nach Unterkoskau, stieg unter Nutzung eines Seitentals empor in das Gebiet der Wettera, erreichte den Bahnhof Tanna, zog im Wetteratal weiter nach Göttengrün und endete in Hirschberg auf 486 m ü. NN.

Mit dieser Linie war eine Schmalspurbahn von Göttengrün über Seutendorf, Blintendorf, Frössen, Blankenstein, Lemnitzhammer nach Lobenstein genehmigt worden, die aber nicht zur Ausführung kam.

Das östliche Thüringen mit seinen Eisenbahnen im Jahre 1892 und die Länderauf-

teilung in diesem Gebiet im Jahre 1897 sind aus den Illustrationen in diesem Kapitel ersichtlich.

Da die genannten Strecken nur Stichbahnen waren und ihren Anschluß in östlicher Hauptrichtung an die sächsische Hauptbahn Leipzig – Hof hatten, drohte sich auch der gesamte Verkehr des reußischen Oberlandes in diese Richtung zu entwickeln. Wie aus der Kartenskizze ersichtlich ist, war noch ein großer Teil des Gebiets "eisenbahnfern", und besonders aus der preußischen Enklave Ziegenrück wurden die Rufe nach einem Eisenbahnanschluß immer lauter. So trat Preußen in das "Eisenbahngeschäft" ein, um sich noch möglichst viele Vorteile zu sichern.



Bild 4: In den vierziger Jahren fungierte dieser Gebäuderest provisorisch als Empfangsgebäude. Es handelte sich um den im oberen Bild nicht mehr sichtbaren rechten, kleineren Flügel.
Foto: Sammlung Fromm



Bild 5: Zwei aus Richtung Gera eingetroffene Personenzüge warten in Triptis auf Ausfahrt. Die Dampflok-bespannte Garnitur an Bahnsteig 3 wird nach Blankenstein via Lobenstein ausfahren. **Foto: H. Scholz**

Die Teilstrecke Triptis – Ziegenrück

Als 1885 die Staatsverträge zum Bau der Linie Schönberg – Schleiz abgeschlossen wurden, hatte man auch eine Weiterführung nach Lobenstein ins Auge gefaßt. Im gleichen Jahr wurde von Stadtrat Schnei-

der in Gera eine Eisenbahn von Triptis über Ziegenrück nach Lobenstein und ihre Weiterführung über Wurzach bis nach Lehesten vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde auch von Landrat von Breitenbauch

(Ranis) und Amtsrichter Meyer (Ziegenrück) lebhaft unterstützt. Entsprechende Vorlagen an die Regierungen wurden aber zunächst abschlägig beschieden.

Ein Bahnbau war aber vor allem für die

Bild 6: Ein aus Lobenstein kommender Personenzug rollt nach Triptis hinein. **Foto: G. Seidel**





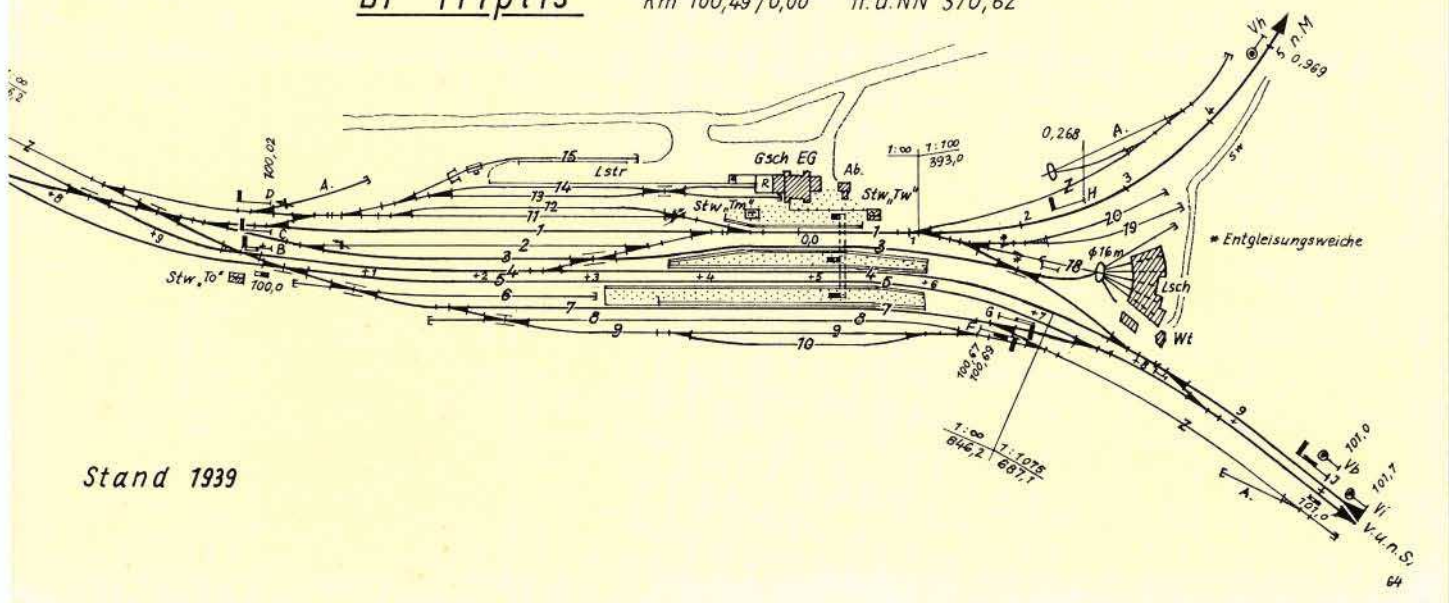
Bild 7 (rechts oben): Triptis. Links die Ausfahrt nach Lobenstein. **Foto: H. Scholz**

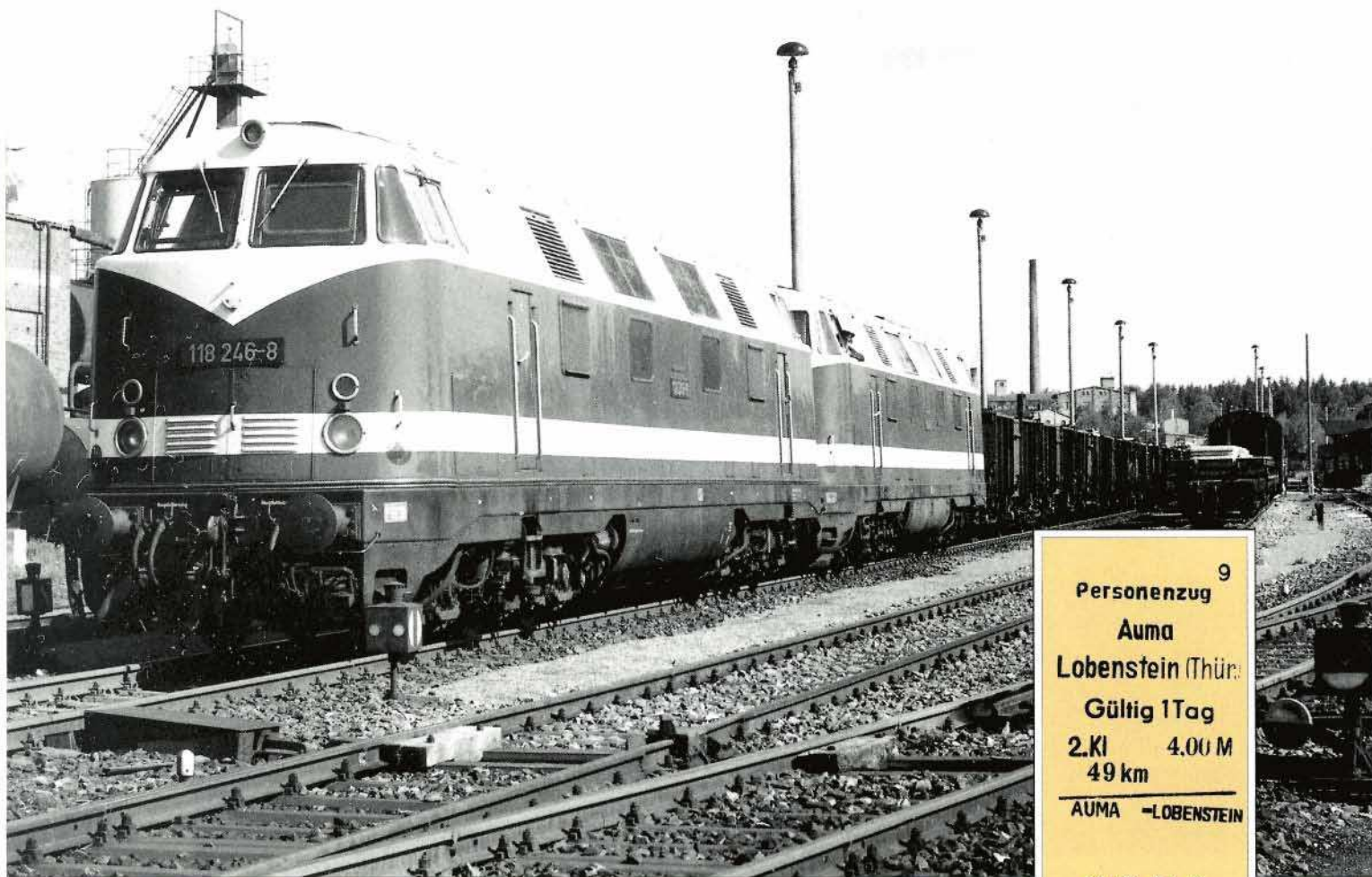
Bild 8 (rechts): Die 58 1641 am Triptiser Rundschuppen. **Foto: W. Ziemert**

Bild 9 (unten): Gleisplan des Bahnhofs Triptis (Stand 1944). **Zeichnung: G. Fromm**

Forstwirtschaft dringlich. Alle geschlagenen Hölzer wurden bis dahin auf der Saale abgeflößt, was wegen des Wasserstands auch nur zu bestimmten Jahreszeiten möglich war. Alle anderen Transporte mußten

Bf Triptis km 100,49 / 0,00 H. ü. NN 370,62





Personenzug ⁹
Auma
Lobenstein (Thür.)
 Gültig 1 Tag
 2.Kl. 4.00 M
 49 km
 AUMA - LOBENSTEIN
6374

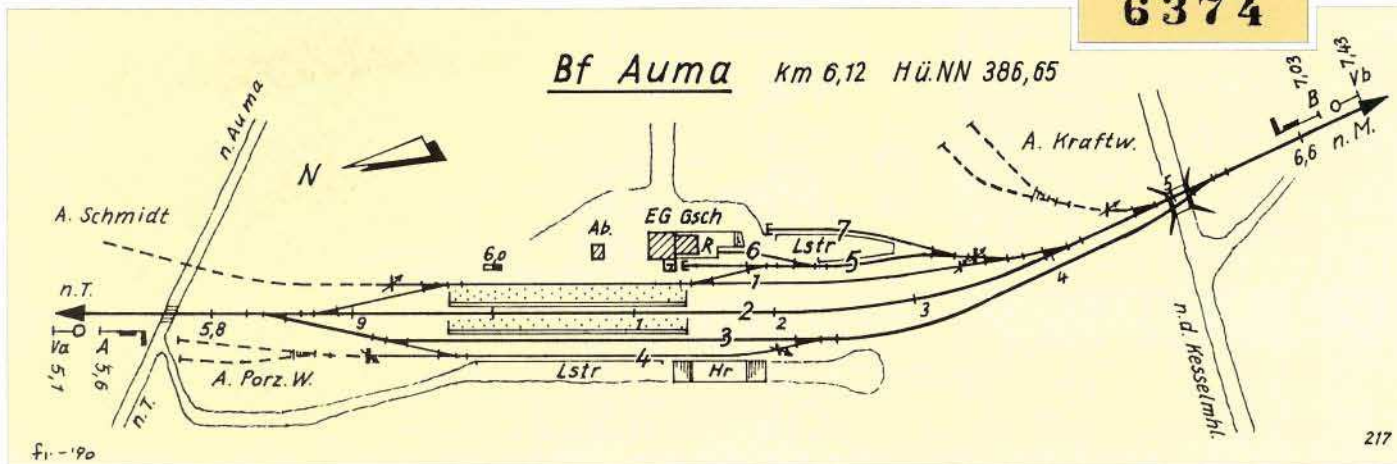


Bild 10 (linke Seite oben): Zwei Maschinen der früheren Baureihe 118 zogen diesen Holztransportzug – hier bei einem Betriebshalt im Bahnhof Auma. Foto: D. Hommel

Bild 15 (rechts): Das Empfangsgebäude von Krölpa. Wie die anderen Bahnhofsgebäude dieser Strecke wird es heute als Wohnhaus genutzt. Foto: G. Fromm

Bild 11 (linke Seite oben, kleines Bild): Diese Fahrkarte datiert vom 9. Mai 1985. Slg. Fromm

Bild 12 (linke Seite Mitte): Gleisplan von Auma. Zeichnung: G. Fromm

Bilder 13 und 14 (linke Seite unten): Das Empfangsgebäude von Auma hat seinen kleinstädtischen Reiz bis in unsere Tage bewahrt. Fotos: H. Scholz

beschwerlich mit Pferdefuhrwerken von Pößneck oder Schleiz aus 15 bis 18 km weit erfolgen. Als die Linie Schönberg – Schleiz 1887 eröffnet war, erbot sich Preußen deshalb, eine Bahn von Triptis nach Lobenstein und weiter nach Marxgrün zum Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz zu bauen. Zwischen Preußen, Sachsen-Weimar, Schwarzburg-Rudolstein, Reuß ä.L. und Reuß j.L. wurde am 10. November 1887 ein Staatsvertrag geschlossen und auf dessen Grundlage der K.P.E.V. die Genehmigung zum Bau und Betrieb dieser Linie durch preußisches Gesetz vom 11. Mai 1888 erteilt.

Die allgemeinen Vorarbeiten wurden noch im gleichen Jahr vom Minister für öffentliche Arbeiten angeordnet und auch die Vermessungsarbeiten für die Weiterführung nach Lobenstein und Marxgrün durchgeführt. Diese waren schwierig und zeitaufwendig, besonders zwischen Ziegenrück und Lückenmühle, wo die Trasse an hohen, steilen Felswänden entlang und über tiefe Schluchten geführt werden mußte. Nach Beendigung der Vorarbeiten konnte der Bau 1890 beginnen. Die Leitung der Bauabteilung in Ziegenrück übertrug man Abteilungs-Baumeister Schäfer; jene in Lobenstein leitete Abteilungs-Baumeister Wellner. Die Strecke wurde in vier Lose (Bauabschnitte) aufgeteilt, von denen zwei erst 1891 begonnen werden konnten, da viele Arbeitskräfte in dem schwierigen felsigen Gelände notwendig waren. An größeren Bauwerken waren auszuführen:

- der 105 m lange Ziegenrücker Tunnel,
- die in Werksteinmauerwerk errichtete 18 m hohe Dreibogenbrücke über das Plothentbachtal,



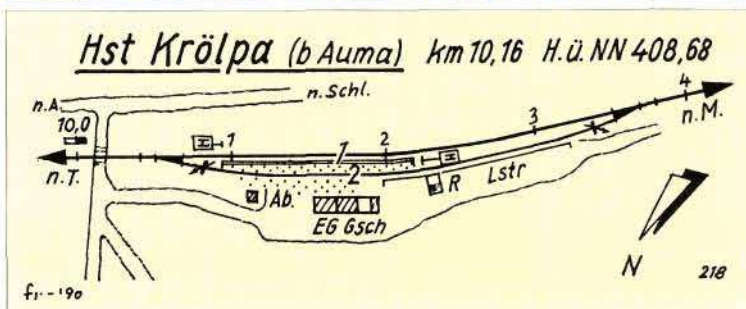
Bild 16 (rechts): Gleisplan der Haltestation Krölpa.

Bild 18 (ganz unten): Gleisplan des Bahnhofs Moßbach.

Zeichnungen: G. Fromm

Bild 17: Empfangsgebäude von Moßbach.

Foto: G. Fromm



Bf Moßbach (b Neustadt/O) km 14,37 H.ü. NN 465,24

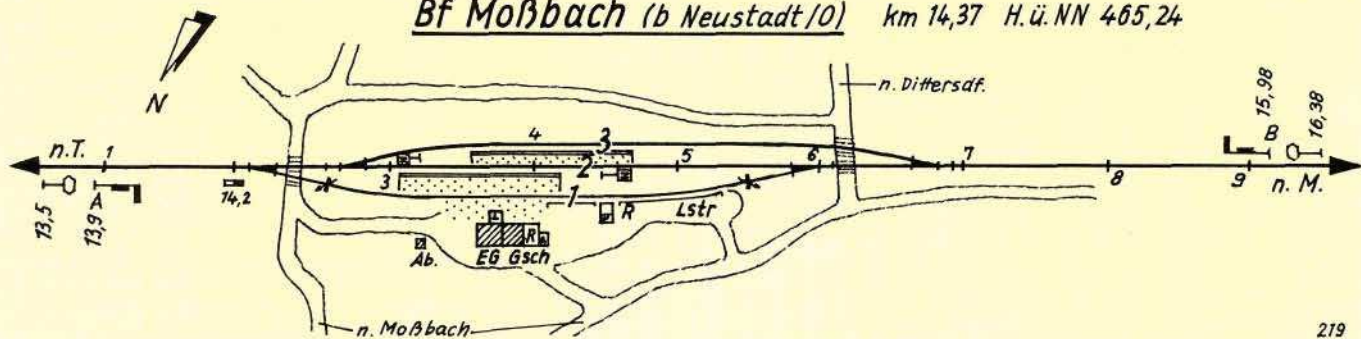




Bild 20: Eine ländliche Szene in Höhe des Knauer Einfahrsignals aus Richtung Triptlis. Abseits des Großstadtrubels geht hier noch mancher auf herkömmliche Art und Weise seiner Arbeit auf dem eigenen Feld nach.

Bild 19 (links oben): Der Haltepunkt Dreba hat für den Reiseverkehr kaum Bedeutung.

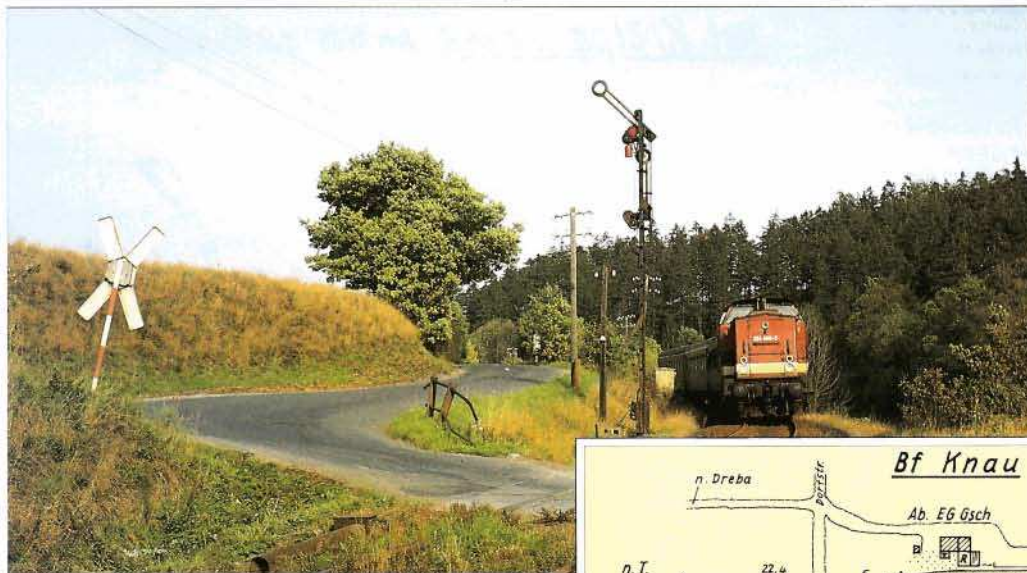
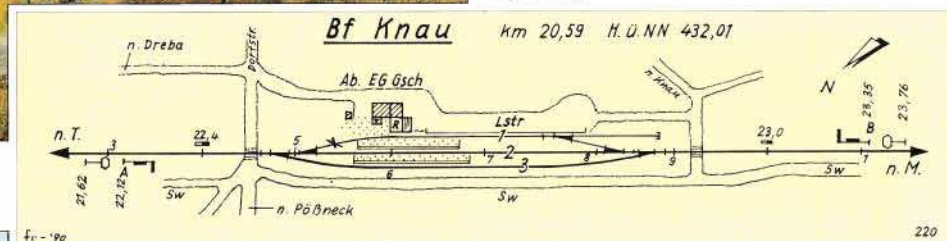


Bild 21 (links): Laut brummend erreicht ein Personenzug den kleinen Bahnhof Knau, der mit Einfahrsignalen ausgestattet ist. Die geschwungene Straßenführung im Bereich des Bahnübergangs ist doch eine Anregung für den Modellbauer!
Fotos 19 bis 21: Merker Verlag/Heige Scholz (MV-HS)



Bilder 22 und 23: Das Empfangsgebäude und der Gleisplan des Kreuzungsbahnhofs Knau.
Foto und Zeichnung: G. Fromm



- die 154 m lange und 18 m hohe Talbrücke mit sieben Bögen über die Saale sowie
- der 181 m lange Hemmkoppen-Tunnel.

Alle Bauwerke mußten in Krümmungen und Neigungen angeordnet werden, was die Bauausführung erschwerte. Fast vier Jahre dauerten die Bauarbeiten, ehe der öffentliche Verkehr am 17. Dezember 1894 auf der ersten, 30,43 km langen Teilstrecke aufgenommen werden konnte. Solche Ereignisse wurden in den Zeitungen als damals einzigem Publikationsorgan gebührend gewürdigt, und die euphorische Begeisterung kommt im nachfolgenden Beitrag der "Ziegenrücker Zeitung" vom 15. Dezember 1894 besonders gut zum Ausdruck:

»Ziegenrück ist Bahnstation!«

"Was unsere Vorfahren nicht geahnt und das gegenwärtig lebende Geschlecht noch vor zwei Jahrzehnten kaum zu hoffen wagte – es ist nun vollendet: Unser Städtchen Ziegenrück ist Eisenbahnstation!"