

B 10533 F
ISSN 0720-051 X

I / 93

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,--

Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

Mit der Bahn durch Thüringen

Teil 1: Der nordwestliche Thüringer Wald

Udo Kandler
Walter Grüber







Bild 3: Die Karte zeigt mit Stand von 1964 das beschriebene Streckennetz im nordwestlichen Thüringer Wald auf.
Zeichng: S. Kandler

Bild 2 (linke Seite): Die 232 050 verläßt am 27. September 1992 mit dem N 7725 gerade das gewaltige Portal des 544 m langen Förthaer Tunnels.
Foto: U. Kandler

Bild 1 (Titel): IR 2456 Chemnitz – Aachen am 26. September 1992 letztmalig unterhalb der Wartburg (232 425). Tags darauf befuhren alle Reisezüge wieder die zweigleisig in Betrieb genommene Verbindung über Herleshausen nach Gerstungen.
Foto: U. Kandler

Bild 177 (Rücktitel): Ein unvergeßlicher Plandampftag im Thüringer Wald neigt sich dem Ende entgegen, als die 44 1486 am 21. Februar 1991 im Bahnhof Gräfenroda den D 556 Meiningen – Berlin beschleunigt.
Foto: C. Weinkopf

Impressum

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
 Postfach 1453 · Rudolf-Diesel-Ring 5
 D-8080 Fürstenfeldbruck
 Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
 Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autoren: Udo Kandler, Walter Grüber
 Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht
 Druck: W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH,
 Burgstraße 1-3, D-8500 Nürnberg 1
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

1993 erscheinen die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals 4mal. Abonnement 1993: DM 79,-, Ausland zuzüglich DM 5,- Portoanteil. Die Kündigung des Abonnements ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. 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 Einsendung 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 Fürstenfeldbruck.

Copyright März 1993 by
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Einleitung	4
Steilstrecken im Thüringer Wald	6
Als am Rennsteig noch Zahnstangen lagen	14
Kleine Entwicklungsgeschichte der thüringischen Eisenbahn	30
Der Bau der Werrabahn	33
Mit der Werrabahn reisen	38
Die »Bezwingung« des Gebirges	52
Von Arnstadt durch den Thüringer Wald nach Grimmenthal	62
Der Betriebsmaschinendienst im nordwestlichen Thüringer Wald	70
Von der Eisenbahnwerkstätte Meiningen zum RAW	76
Weitere Nebenbahnen entstehen	82
Die Kleinbahn Rennsteig – Frauenwald	92
Quellenverzeichnis	96

Einleitung

Ohne Umschweife soll gleich zu Beginn dieser Sonderausgabe auf die einmalige "Eisenbahn-Landschaft" des Thüringer Waldes hingewiesen werden. Nehmen Sie sich einmal die Zeit, diese Kulturlandschaft mit der Eisenbahn zu erkunden! Neben den unzähligen Sehenswürdigkeiten im Thüringer Wald – über die man sich in jedem einschlägigen Reiseführer informieren kann – ist hier die Eisenbahn in ihrer Gesamtheit nicht nur für den Eisenbahnfreund durchaus (noch) ein Erlebnis!

Den wirtschaftlichen wie politischen Umständen der ehemaligen DDR ist es zuzuschreiben, daß der Thüringer Wald bis zum heutigen Tag Eisenbahn-Impressionen bietet, wie man sie bei der Deutschen Bundesbahn schon längst nicht mehr erleben kann. Um es auf den Punkt zu bringen: Die Eisenbahn wurde hier ungewollt in ihrer Substanz regelrecht konserviert!

Sieht man von einigen Ausnahmen ab, so ist das Streckennetz weitgehend erhalten geblieben. Und das bietet aufgrund der vielerorts schwierigen Geländeverhältnisse wahrhaftig viel Abwechslung. Rampen und Steilstrecken, Spitzkehren und kühne Trassenführung sind hier ebenso an der Tagesordnung wie die vielen Kleinigkeiten am Rande, die es immer wieder aufs neue zu entdecken gilt. Der Schrankenposten mit Handkurbel an den Nebenbahnen ist genauso gegenwärtig wie der altgediente, gußeiserne Kanonenofen in den nostalgischen Warteräumen der kleinen Bahnstationen. Daher stand von vornherein außer Frage, das Thema "Eisenbahnen im Thüringer Wald" in zwei Sonderausgaben zu behandeln. Ungeahnte Fotomöglichkeiten der heutigen Betriebssituation und der Fundus des Mitautors Walter Grüber – dessen Steckenpferd schon immer die Steilstrecken waren – brachten uns schon bald auf diese Idee. Als dann bei den Recherchen noch beeindruckende Fotodokumente aus der Frühzeit der abgehandelten Strecken auftauchten, leistete das unserer Idee weiteren Vorschub.

Das vorliegende Sonderjournal behandelt daher den nordwestlichen Thüringer Wald, wogegen die zweite Ausgabe (geplant für Anfang 1994) die südöstliche Fortsetzung über das Thüringer Schiefergebirge hinaus bis zum Frankenwald besprechen wird.

Beginnend mit den Anfängen der Eisenbahngeschichte in Thüringen, sollen die folgenden Seiten die Entstehung und den Wegdegang der Eisenbahn in einer unverwechselbaren Mittelgebirgslandschaft nachzeich-

nen. Ab der Wartburg-Stadt Eisenach an der Magistrale Halle/Leipzig – Frankfurt/M. folgen wir der Werrabahn südwärts, treffen in Grimmenthal auf die Hauptbahn von Erfurt und beenden diese Publikation mit den Steilstrecken im mittleren Thüringer Wald.

Bis heute ist die Strecke von Suhl nach Schleusingen die steilste regelspurige Bahnlinie im deutschen Schienennetz. Wer die Bergfahrt einer 94⁵ in der 1:15-Steigung zwischen Suhl-Neundorf und dem Suhler Friedberg einmal vom Wegesrand erlebt hat, dem wird dieses akustische Schauspiel wohl für immer in Erinnerung bleiben. Dank der betriebsfähig erhalten gebliebenen Traditionslok 94 1292, die hier bis zur Umstellung auf Dieseltraktion im aktiven Steilstreckendienst stand, wird dieses Spektakel heute noch gelegentlich bei Plandampf- oder Sonderfahrten hautnah vermittelt. Selbst das Motorengeräusch einer 228 erreicht hier eine völlig ungewohnte Tonlage.

Zu Beginn der zwanziger Jahre war es die preußische T 20, die auf den steilen Bahnlinien des Thüringer Waldes unter Beweis stellte, daß der Zahnstangenbetrieb mit der preußischen T 26 technisch längst überholt war, woran auch die kurz zuvor vorgestellte 1'D1'-Zahnradlokomotive der Gattung T 28 (97 401) nichts mehr zu ändern vermochte. Nur weil die schwergewichtigen 95er den leichten Oberbau arg strapazierten und eine Verstärkung in Anbetracht der schwierigen Wirtschaftslage damals nicht in Frage kam, verzögerte sich die Abstellung der letzten 97⁰ noch bis zum Ende des Jahrzehnts.

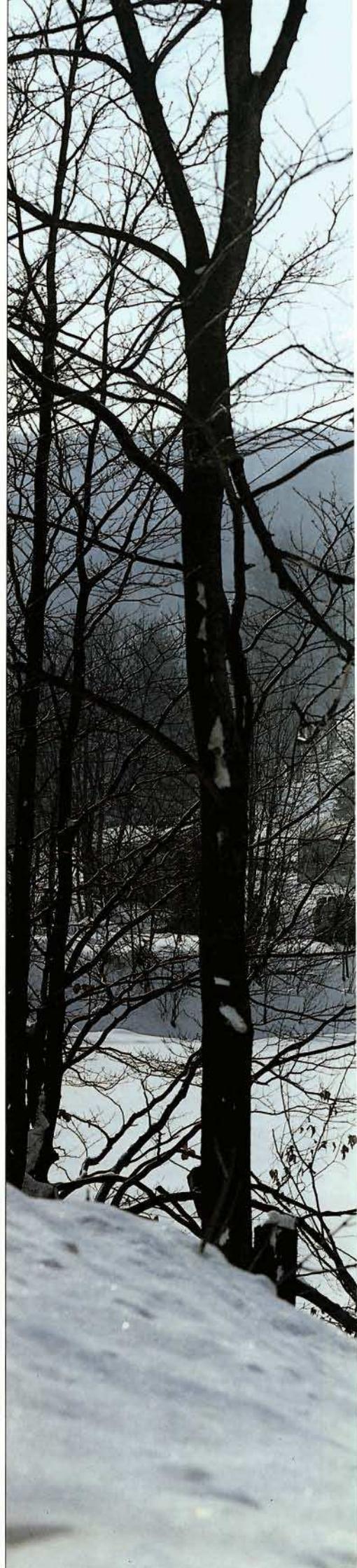
Die Nachfolge trat schließlich die leichtere preußische T 16¹ an. Die Leistungswerte des mit Riggerbach-Gegendruckbremse ausgerüsteten E-Kupplers konnten im Steilstrecken-Nebenbahndienst so überzeugen, daß ihm dann im Thüringer Wald über mehr als 40 Jahre hinweg diese schwere Aufgabe anvertraut wurde.

Wie die in dieser Sonderausgabe abgebildeten Betriebsaufnahmen der letzten Jahre verdeutlichen, sind ja auch Züge in Dieseltraktion ein lohnendes Fotoobjekt. Dennoch dürfen die Bilder nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich hier in absehbarer Zukunft vieles ändern wird. Nach einigen Strecken wird man bald vergeblich im Kursbuch blättern, während zwischen Erfurt und Schweinfurt vielleicht schon der "Kurvensprinter" der Baureihe 610 fährt und mit schwerem Gerät der Neubaustrecke von Lichtenfels nach Erfurt der Weg durch das Gebirge geebnet wird. Warten wir's ab!

Udo Kandler, Walter Grüber

Bild 4: Kaum noch zählen lassen sich die Fahrten, die die 94 1292 in ihrer Funktion als Traditionslok allein vor Sonderzügen über den Rennsteig führte. Hier beim Fotohalt am Haltepunkt Thomasmühle.

Foto: J. Nelkenbrecher







Steilstrecken im Thüringer Wald

Der Steilstreckenbetrieb im Thüringer Wald gehört zu den betriebstechnischen Besonderheiten. Seine Abwicklung unterscheidet sich seit dem Verschwinden der letzten Dampflokomotiven zwar kaum mehr von dem auf anderen Strecken, stellt aber bis heute an die eingesetzten Fahrzeuge höchste Anforderungen. Daher soll hier die Geschichte der beiden Steilstrecken Ilmenau – Schleusingen und Suhl – Schleusingen mit ihren schwierigen Neigungsverhältnissen nachgezeichnet werden.

Die Steilstrecke über den Rennsteig hat eine lange Vorgeschichte. Als die ersten Pläne zur Überquerung des Rennsteigs und damit zur Erschließung des mittleren Thüringer Waldes durch die Eisenbahn auf tauchten, konnte man die spätere Bedeutung der Stadt Schleusingen als Verknüp-

fungspunkt zweier Steilstrecken kaum erahnen. Es gab aber schon recht detaillierte Vorstellungen, wie der Rennsteig an seiner höchsten Stelle von Stützerbach her zu überqueren sei. Von beiden Seiten hätten sich dabei durchgehende Steigungen von etwa 20‰ ergeben. Zudem wäre ein weites Ausfahren der Seitentäler durch Kehren erforderlich gewesen. Die immensen Baukosten und die durch die Kleinstaaterei bedingten politischen Verhältnisse ließen derartige Pläne schnell wieder in Vergessenheit geraten.

Schließlich gab die Stadt Schleusingen den entscheidenden Anstoß zum Bau einer Verbindung über den Rennsteig. Das beschauliche Städtchen Schleusingen war Amtssitz des gleichnamigen preußischen Kreises – einer Enklave inmitten der thüringischen Für-

stentümer. Das Gebiet reichte ostwärts bis hinauf zum Rennsteig. Im Umland waren zahlreiche Glashütten und Porzellanmanufakturen entstanden. Der Abtransport von Holz aus den Forstbetrieben und von Gütern der umliegenden Industriebetriebe versprach eine gute Rentabilität für die Eisenbahn. Zudem sollte der Bahnbau dem aufstrebenden Tourismus zugute kommen. Aber auch weitergreifende Überlegungen spielten beim neuerlichen Auftauchen dieser Pläne eine Rolle. Seit dem 28. Oktober 1888 gab es von Schleusingen aus eine Bahn nach Themar an der Werrabahn. Von dort war es möglich, über Grimmenthal und Oberhof nach Erfurt, dem Sitz des preußischen Regierungspräsidenten, zu gelangen. Gegenüber dem angestrebten direkten Weg von Schleusingen bedeutete die Fahrt über



Grimmenthal nach Erfurt einen Umweg von 30 km – zur damaligen Zeit mit mehrmaligem Umsteigen fast eine Tagesreise. So machten sich die Schleusinger Rats-herren für eine direkte Bahnverbindung stark. Von der Kreisgrenze am Rennsteig waren es bis Ilmenau nur noch 15 km. Von dort aus fuhr die Bahn bereits auf direktem Weg in die Landeshauptstadt. Mit all diesen Argu-menten sandte man eine Delegation nach Berlin. Dort fanden die Wünsche zwar Ge-hör, doch eilte das Projekt seiner Zeit wohl voraus. Die Abgesandten kehrten unverrichteter Dinge zurück. Der Rat der Stadt Schleusingen blieb je-doch hartnäckig. Man stellte umfangreiche Rentabilitätsberechnungen an, die dem Pro-jekt zum Durchbruch verhelfen sollten. An-fangserfolge wurden jedoch bei Klärung der

Bild 6: Am 17. und 18. Oktober 1992 organisierte der Arbeitskreis Eifelbahnen ein Plandampf-Wochenende über die beiden Thüringer Steilstrecken. Mit dem N 14722 Themar – Arnstadt verläßt die 94 1292 gerade Manebach in Richtung Ilmenau.
Foto: U. Kandler

Bild 5 (großes Foto): Im Jah-resfahrplan 1991/92 lief der N 14722 noch als P 19038 über Arnstadt hinaus bis Erfurt. Etli-che Fahrgäste erwarten am 7. August 1991 in Manebach bereits die Ankunft des Perso-nenzugs. **Foto: U. Kandler**

Bild 7: Anhand solcher Schau- tafeln informierte die Deutsche Reichsbahn in den dreißiger Jahren die Reisenden über be-sondere Gegebenheiten. Der Thüringer Wald war auf diesem Bild mit der Steilstrecke Suhl – Schleusingen vertreten.
Foto: Sammlung Gerhard



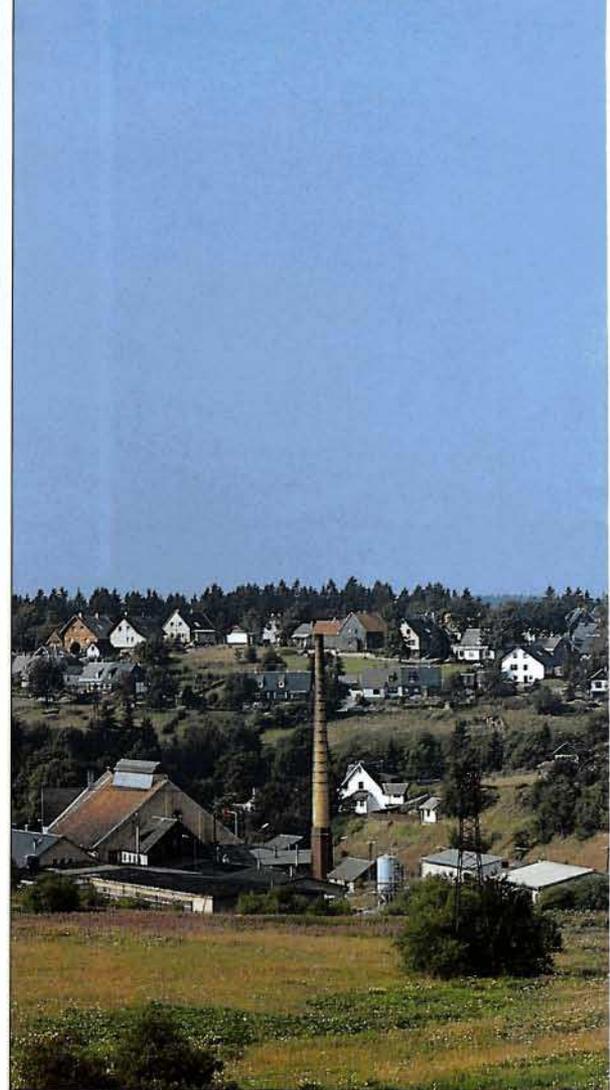




Bild 10: Deutlich sichtbar ist der steile Anstieg aus Schmiedefeld auf die Hochfläche, wo sich am 5. August 1991 die 118 704 unüberhörbar mit dem P 19038 abmühte.

Bild 8 (linke Seite oben): Besonders eng geht es im Meyersgrund zwischen Manebach und Stützerbach zu. Vor dem P 19049 "zwängt" sich die 118 751 am 7. August 1991 durch das "Dickicht".

Bild 9 (linke Seite unten): Den P 19045 brachte am 7. August 1991 die 118 646 (Bw Arnstadt) über den Rennsteig nach Schleusingen. Als die Fuhre südlich von Manebach an den letzten Häusern des Ortes vorbeifährt, steht die anstrengende Bergfahrt noch bevor. **Fotos 8 bis 10: U. Kandler**

Kostenverteilung wieder zunichte gemacht. Ein Konsens aller Beteiligten ließ sich nicht erzielen. Im Jahre 1897 glaubte man am Ziel zu sein, als plötzlich die Stadt Ilmenau wieder verstärkt an den alten Plänen einer Bahn in Richtung Saalfeld festhielt. Erst allmählich änderten sich die äußeren Umstände. Nach der Reichsgründung war der Einfluß Preußens auf die Kleinstaaten gewachsen. Die Preußische Staatsbahn war zwischenzeitlich in ganz Thüringen präsent

und erkannte nun selbst die Notwendigkeit einer weiteren Verbindung über den Thüringer Wald. Was bis dahin eine Ewigkeit dauerte, ging nun in Windeseile vonstatten. Die Königliche Eisenbahn-Direktion Erfurt hatte in aller Stille Vorarbeiten geleistet. Mit der Konzessionierung am 20. Mai 1898 wurde der gesetzliche Rahmen zum Bau der Linie geschaffen.

Im Herbst des Jahres 1899 begannen die Vermessungsarbeiten, und bereits im dar-

auffolgenden Frühjahr setzte man am Rennsteig den ersten Spatenstich. Nach der Überwindung mannigfaltiger Schwierigkeiten und einer Bauzeit von fast vier Jahren konnte am 15. August 1904 das erste Teilstück von Ilmenau nach Stützerbach in Betrieb gehen.

Wenig später, am 1. November, war auch die Weiterführung über den Rennsteig nach Schleusingen betriebsbereit. Wenngleich nun die gesamte Strecke von Arnstadt bis



Bild 11: Ebenso wie zwischen Ilmenau und Schleusingen dürfen auf der Linie Suhl – Schleusingen nur für den Steilstreckenbetrieb zugelassene Maschinen der Baureihe 118 eingesetzt werden. Am 4. August 1991 war es die 118 736 (Bw Meiningen), die den P 19089 bei Hirschbach brachte.

Bild 13 (rechts): Den oberhalb von Hirschbach gelegenen Steinbogenviadukt überquert am 4. August 1991 der P 19086 nach Suhl.

Bild 14 (rechte Seite unten): Für die 92,9 Schienenkilometer von Erfurt bis Themar benötigte der P 19049 genau dreieinhalb Stunden. Bei der Fahrt durch Schleusingermeundorf hat die 118 751 am 7. August 1991 nur noch 30 Minuten bis zum Zielbahnhof.

Bild 12: Der Hirschbacher Viadukt von der gegenüberliegenden Talseite aus aufgenommen. Wie in alten Zeiten bespannte die 94 1292 am 25. Mai 1991 den P 19086 von Schleusingen nach Suhl. **Fotos 11 bis 14: U. Kandler**

