

Vom Paradies **in die Hölle!**

oder -

Wer einmal im Paradies wandeln will, muß zuvor in die Hölle fahren!

Damit ist jedoch ein wahrhaft himmlisches Fleckchen Erde gemeint,
das es zu entdecken gilt.

Folgen Sie mir auf den Spuren der Erbauer in längst vergangene Zeiten,
in der einst viele Hände unter höchsten Strapazen in mitten einer
märchenhaften Landschaft etwas Einmaliges schufen:

die fränkische Höllentalbahn!

Meint jedenfalls

und begrüßt alle Fans der „Hölle“

Horst W. Bauer

*Das Layout und die
Farbgestaltung habe ich
bewußt reduziert angelegt,
so daß ein problemloser
Ausdruck gewährleistet ist!*

Kennen Sie das Höllental in Oberfranken?

Das Höllental beginnt kurz hinter
Blankenstein und erstreckt sich über
eine Länge von 3,6 km
bis zur kleinen Ortschaft
Hölle. Diese bezaubernd anmutende
Naturschönheit hat
neben den bis zu 160 m hohen
Felsen und der gemächlich
dahinfließenden Selbitz noch weitere
Besonderheiten zu bieten.
Markante Punkte sind hier der
Drachenfels, der Hirschsprung,
König David, Jungfernsteg,
«Kraftwerk Hölle», der Kesselfels, der
Kanzelfels, Teufelssteg und das Wehr.

Das Naturschönheiten aber auch ihre
Tücken haben, wenn es darum geht
eine Bahnlinie hindurch zu bauen, soll
dieser Beitrag zeigen. Von dem
erheblichen Arbeitsaufwand, den die
Eisenbahnbauer beim Bau dieser
Reststrecke in diesem Engtal hatten,
ganz zu schweigen.

”

*Fuhrmannsgespräche waren
schon immer interessant -
und so gab es im
Lichtenberger Bahnhof stets
etwas Neues zu hören.
Oft gesellten sich
Lichtenberger dazu, wenn sie
im Sonntagsstaat dem Zug
entstiegen waren.*

“

**B e g i n n e n w i r
i n L i c h t e n b e r g**


Lichtenberg

Ehemaliger **Schnittpunkt** zwischen **Bayern** und **Preussen**

Wenn man die politische Situation vor 100 Jahren und mehr bedenkt, kann man sich wundern, daß es schon am 15. August 1901 zur Streckeneröffnung kam. Versuche, im thüringisch-bayerischen Raum ein Eisenbahnnetz aufzubauen, gehen auf das Jahr 1869 zurück. Erst als 1886 die K.Bay.Sts.E. die Lokalbahn von Hof nach Marxgrün eröffnete - sie wurde 1893 bis nach Bad Steben verlängert

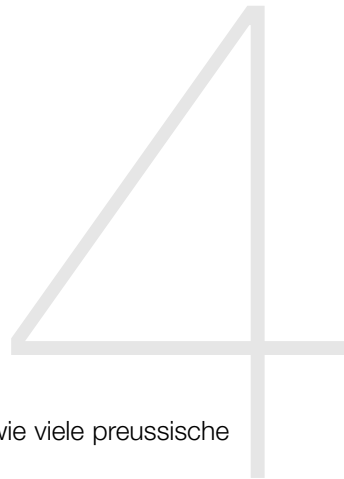
- keimte die Hoffnung, daß das Gebiet um Lobenstein Anschluß an das Eisenbahnnetz erhalten könnte. Nachdem auch noch im Juni 1887 der Streckenabschnitt nach Schleiz als Stichbahn eröffnet war, wollte Preussen so schnell wie möglich eine Bahnlinie von Triptis nach Lobenstein und weiter nach Marxgrün zum Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz bauen. Die für den

Bau und Betrieb der Strecke notwendigen politischen Grundlagen wurden per Vertrag am 11. Mai 1888 geschaffen. Der Staatsvertrag zwischen Preussen, Bayern und dem Fürstentum Reuß wurde allerdings erst im September 1895 ratifiziert. Im Juni 1897 ordnete Preussen per Gesetz und Erlaß den Bau der Reststrecke nach Marxgrün an und am 15. Juli 1897 erreichten die Streckenbauer schon Blankenstein. Daß aber bei dem Streckenabschnitt Blankenstein-Marxgrün kurz hinter Blankenstein das Königreich Bayern begann, sollte für die K.P.E.V. nicht weiter hinderlich sein - weder für den Bau noch für den späteren Betrieb der Reststrecke.



Zu diesem Anlass wurde in Lichtenberg ein Baubüro errichtet, das vom Königlichen Regierungsbaumeister Möckel geleitet wurde. Nach Vermessung der Trasse begannen am 16. Januar 1900 die Bauarbeiten. Das Vorhaben, die Trasse durch ein felsiges Engtal zu treiben, war alles andere als ein «Zuckerschlecken». Für diese Arbeiten wurden viele italienische Arbeiter eingesetzt, die ihre Erfahrungen aus dem alpinen Streckenbau einbringen konnten.

Kesselfelstunnel, Selbitzbrücke & Kanzelfelstunnel



Als wäre die mit teils primitiven technischen Hilfsmittel zu errichtende Trasse nicht schweißtreibend genug gewesen, mußten auch noch der 160 Meter lange Kesselfelstunnel und der 35 Meter lange Kanzelfelstunnel aus dem Fels gebrochen werden. Zwischen den beiden Tunnels wurde die große Selbitzbrücke gebaut – in

Ausführung wie viele preussische Kunstbauten. Mit dem Kesselfelstunnel, der großen Selbitzbrücke und dem Kanzelfelstunnel haben wir den markantesten Punkt der Strecke - quasi die Synthesis des Höllentals - vor Augen. Für Modellbahner ein ideales Vorbild. Nach Beendigung dieses arbeitsin-

tensiven Abschnitts wurde der Rest der Trasse relativ schnell fertiggestellt. Wer das Höllental kennt, kann vielleicht erahnen, wie schwierig der Bau der Strecke in diesem 3,6 km langen Tal tatsächlich gewesen sein mußte. Immerhin wurden rund 100.000 kbm Fels ausgebrochen, die Muschwitzbrücke, die große und kleine Selbitzbrücke sowie zwei Tunnels gebaut. Dazu mußten noch die Stationsgebäude in Lichtenberg und Hölle einschließlich der jeweiligen Bahnwärterhäuser und Latrinen gebaut werden - alle Gebäude wurden im thüringischen Fachwerkstil errichtet. Der Streckenbau zwischen Hölle und Marxgrün soll uns hier nicht weiter beschäftigen, zumal sich die Trasse

dorthin in weitgehend normalem Terrain bewegt und dadurch kein großer Arbeitsaufwand zu betreiben war. Blicke jetzt nur noch die Frage offen: Wer hat das alles gebaut? Es war die Firma Werner aus Sangershausen, die sich mit rund 250 Arbeitern ständig im Einsatz befand. Übrigens: Die Muschwitzbrücke befindet sich unmittelbar vor der Einfahrt zum Bahnhof Lichtenberg, etwa auf Höhe des «Blechschmidtenhammer», und die kleine Selbitzbrücke kurz vor der ehemaligen Einfahrt des Bahnhofs Hölle aus Richtung Marxgrün kommend.

FAHRPLAN

200c Triptis-Marx	
km	Prüf. Stauch. Dir. Zeit
0,0	Triptis 200
0,2	Auma
0,5	Kröppa (K. Weim.)
1,0	Mokbach b. Saatzl (60a)
1,5	Dröbha
2,2	Kraus
2,8	Prosenmühle
3,5	Ziegenrück
4,0	Liebschütz
4,5	Liebenstein
5,0	Hennstedt
5,5	Überdorf-Prössa
6,0	Unterlemnitz
6,5	Liebenstein (Stad.) 200a
7,0	Leunischhammer
7,5	Harra
8,0	Blankenstein
8,5	Liebschütz
9,0	Liebschütz
9,5	Liebschütz
10,0	Liebschütz

4.36

4.40

4.47

4.53

Signaltechnik

Signaltechnische Einrichtungen waren auf der fränkischen Höllentalbahn spärlich vorhanden und die Stationen Lichtenberg und Hölle waren derartig nicht gesichert. Lediglich die Ausweich-/Ladegleise waren mit Gleissperren gegen das Hauptgleis gesichert. Ein- und Ausfahrtsignale gab es nur in Blankenstein und Marxgrün. Am 15. August 1901 wurde die Reststrecke ihrer Bestimmung übergeben. Obwohl diese Region von landwirtschaftlicher Prägung und die Bevölkerungsdichte eher gering war,


konnte die Bevölkerung durch dieses Ereignis endlich einmal aus dem täglichen Einerlei heraustreten, neue Technik erleben und der Ein oder Andere von einer Reise träumen. Das bekommt vor dem Hintergrund des Lebens an der Armutsgrenze, der mühseligen Feldarbeit, der Transporte mit Pferdefuhrwerken und Handkarren, erst richtige Konturen. Aber das war in jener Zeit nicht nur im Höllental so!

Aufwertung zur Nebenbahn

Auf der Höllentalbahn gab es anfänglich kaum Transportaufkommen und der Personenverkehr hatte noch nicht einmal durchgehende Züge. Wer reisen wollte, mußte ein Umsteigen in Marxgrün einplanen, egal, ob man von Triptis nach Hof oder weiter wollte bzw. umgekehrt.

Durch das Ausbleiben des Durchgangsverkehrs hatte die Höllentalbahn weiterhin nur lokale Bedeutung mit Güterzugverkehr. Das änderte sich ab 1908 schlagartig, als über Saalfeld her direkter Anschluß bestand und die K.Bay.Sts.E. ihrerseits die Lokalbahn zu einer Nebenbahn mit stationärem Personal aufwertete. Jetzt gab es die Direktverbindung über Unterlemnitz-Wurbach-Hockeroda nach Saalfeld mit täglich bis zu 6 Personenzügen - in Gegenrichtung sogar 7 Züge - auch der Stückgut-Güterverkehr wurde damit abgefertigt. Personenzüge wurden aus kurzen 2-Achsern der K.P.E.V. und K.Bay.Sts.E. gebildet - das blieb auch anfänglich in der Reichsbahnzeit unverändert, bis die DRG nur noch ihre Einheitswagen einsetzte.

FAHRPLAN



200c Triptis - Marx	
km	Pr. Stat. Stat. Dir. Zeit
0,0	Triptis 200
0,0	Anna
1,1	Kröpa (K. Weim.)
1,1	Mokbach b. Meusel (Gr.)
1,1	Dröba
2,2	Kraus
2,2	Postenmühle
2,2	Ziegenrück
2,2	Liebschütz
2,2	Heinrichsdorf
2,2	Überdorf-Prössa
2,2	Unterleimnitz (Gr.)
2,2	Liebenstein (Stat.)
2,2	Leunischhammer
2,2	Harra
2,2	Blankenstein
2,2	Liebschütz (Gr.)
2,2	Liebschütz (Gr.)
2,2	Liebschütz (Gr.)
2,2	Liebschütz (Gr.)

4.36

4.40

4.47

4.53

Güterverkehr bei der KPEV

Im Güterverkehr konnten nennenswerte Steigerungen verzeichnen werden. Die Ursache für die Steigerung waren u.a. die Kohlentransporte aus Sachsen - *der Inhaber der 1881 gegründeten Wiede's Holzstoff- und Pappenfabrik Blankenstein, Gotthelf Anton Wiede, war Kohlenwerksbesitzer und Bergwerksdirektor der Kohlengrube „Morgenstern“* -

und Holztransporte aus Böhmen, die hauptsächlich für „Wiede's Holzstoff-Fabrik“ bestimmt waren.

Durch das Vorhandensein der Höllentalbahn ergab sich noch ein weiterer Aspekt: Das Holz für die Papierfabriken mußte nicht mehr auf der Saale abgefloßt und weiter per Pferdefuhrwerk bzw. Lkw transportiert werden, sondern wurde mit der Bahn bis in die Fabrik befördert. Das gelieferte Holz wurde teilweise auf die 600-mm-Werksbahn umgeladen, die sich im Laufe der Zeit zu einer kapitalen Anlage mit Industriegleisanschluß gemauert hatte. Etliche Tonnen der produzierten Papiere dürften über die Höllentalbahn transportiert worden sein. Auch die heimische Industrie und Hauswebereien im Höllental konnten sich die Bahn zunutze machen. Die

thüringische Industrie erfuhr durch die Bahn den gleichen Aufschwung. Neben den normalen gedeckten Güterwagen wie Gw Magdeburg, G 02, G 10, G1 Dresden waren vor allem Rungen- und O-Wagen wie Ork-pr. II c4, Omk und O Halle eingesetzt, die in erster Linie die Papierfabriken in Blankenstein und Blankenburg mit den erforderlichen Gütern versorgten.

Güterverkehr bei der DR

Drei Nahgüterzüge in Richtung Lobenstein sowie 3 Nahgüterzüge und einen GmP in Richtung Marxgrün bewältigten gegen Ende der dreißiger Jahre das tägliche Frachtaufkommen, dabei waren die transportierten Güter so vielfältig wie die Industrie im Höllental.

Betriebsmaschinen- Dienst

Lokeinsätze Triptis- Lobenstein-Marxgrün

In den ersten Betriebsjahren bespannte man die Personen- und Güterzüge mit Schleptenderloks der Gattungen G 2, G 3, G 5, G 8.1 und P 2.

An Tenderlokomotiven kamen die T 9.3, T 11, T 12 und T 13 zum Einsatz.

Die T 14.1-Maschinen wurden ab Juni 1919 zu Stammlokomotiven auf der HTB, die ab 1922 teilweise in der Saalfelder Lokaußenstelle Lobenstein stationiert waren.

Lokeinsätze Hof-Saalfeld

Der Verkehr von Marxgrün nach Saalfeld wurde in der Anfangszeit - als es noch keine durchgehenden Züge von und nach Hof gab - von G 8 Maschinen abgewickelt. Züge von Hof nach Marxgrün wurden von der K.Bay.Sts.E. mit Maschinen der Bauart D VII, D XI und Ptl 2/2 durchgeführt. Zwei „Glaskästen“ waren anfänglich in Marxgrün stationiert und wurden zum Überstellen der Kurswagen aus dem Preußischen sowie für die umfangreichen örtlichen Rangierdienste eingesetzt.

Ferner führten bay. BB II und Gtl 4/4 Nebenbahnzüge von Hof nach Bad Steben.

Für uns Modelleisenbahner bedeutet das, daß wir vorbildmäßig Güter- und Personenwagen der K.P.E.V. und der K.Bay.Sts.E. gemischt in den HTB-Modellzügen einsetzen können.

Noch ein paar Worte zur Lackierung!

Was die Länderbahnlackierung betrifft, waren die Loks und Wagen der jeweiligen Verwaltung entsprechend angestrichen. Erst mit Gründung der privaten DRG im Jahre 1924 erhielten dann alle Güterwagen einen braunen und alle Personenwagen einen grünen DRG-Anstrich.

Auch die Lokomotiven wurden allmählich in Schwarz/Feuerrot umlackiert und ab 1925 umgenummert. Kommen wir kurz auf den Betriebsmaschinendienst zurück. Mit der

Baureihe 86 wurde eine vielseitige Maschine entwickelt, die überwiegend auf Nebenbahnen im Personen- und Güterzugdienst Einsatz finden sollte. Ab 1931 versahen die 86er gemeinsam mit den 93ern bis 1945 ihren Dienst auf der HTB.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde es im Höllental sehr leise. Die Strecke wurde durch die Grenze unterbrochen, mit Sperrbalken am Ende gesichert, und Saalfelder 93er fuhren nur noch bis Blankenstein. Den täglichen Güterzugdienst versahen 64er und 86er des Bw's Hof bis Ende der 60er Jahre – Personenzüge fuhren nicht mehr durch das Höllental – außerdem wurden die 64er nur in Richtung Bad Steben eingesetzt.

Die täglichen Übergabefahrten bis Lichtenberg bewältigten u.a. die 86 045, 86 346 und 86 401.

Agonie einer Nebenbahn

Schon kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs neigte man zu der Ansicht, daß der allmähliche Niedergang der Höllentalbahn nicht mehr aufzuhalten war. Der Transportverkehr ging immer mehr zurück und der Oberbau verschlechterte sich innerhalb zweier Jahrzehnte dramatisch, so daß sich die Deutsche Bundesbahn veranlaßt sah, den Restverkehr durch das Höllental am 23. Mai 1971 einzustellen.

Einige Eisenbahnfreunde - allen voran Dieter Brandl - haben nach der Stilllegung versucht der Strecke neues Leben einzuhauchen. So sollte die Strecke bis zur Grenze hin erhalten bleiben und als Museumsbahn weiter betrieben werden. Der glückliche Umstand, daß die DB den Grund und Boden wegen des Bundeswegeplans bezüglich Wiedervereinigung nicht veräußern durfte, führte dazu, daß der Lokalbahn-Arbeitsgemeinschaft (LAG)

die Strecke mit der Auflage überlassen wurde, manche Unterhaltungsmaßnahmen selbst durchzuführen. Wenn man eine Strecke derartiger Größenordnung unterhalten will, braucht man viel Geld. Wer schon einmal im Lichtenberger Informationszentrum war – so wird die ehemalige Station Lichtenberg heute genannt – und die entsprechenden Fotos und Urkunden-Kopien sah, ahnt, was jetzt kommt: nämlich die «Schwellenaktion» der LAG zum Sammeln von Geldmitteln für den Betrieb der künftigen Museumsbahn. Die Aktion lief zwar über mehrere Jahre, brachte aber nicht die erhofften Mittel in die Kasse. Zwischenzeitlich erschwerte die DB das Vorhaben der LAG mit Rückbauversuchen, bei dem der letzte schon in Ausführung befindliche Versuch nur

mit einer Beschwerde gestoppt werden konnte. Bei dieser Aktion wurden alle Zwangsschienen entfernt und im Bahnhof Lichtenberg das Ausweichgleis samt Ladegleis und dazugehörigem Lademaß abgebaut. Das war Ende Dezember 1977. Ein halbes Jahr später hatte man die Idee, das leerstehende Bahnhofsgebäude Hölle einer neuen Bestimmung zu zuführen, u.a. auch als Informationsbüro. Bei der Ortsbegehung durch den Stadtrat von Naila gelangte man zur stadträtlichen Erkenntnis, daß es billiger sei, einen baulich ähnlichen Neubau zu errichten, als die verrottene Bausubstanz zu restaurieren. Das Gebäude wurde im April 1979 abgerissen und natürlich folgte nicht der vorgesehene Neubau.

Bis heute zierte ein Parkplatz das ehemalige Bahnhofsgelände! Das zarte Pflänzchen Höllentalbahn hatte keine Chance zu erblühen.

Dafür blühte der LAG aber etwas! Nämlich der endgültige Rückbau der Reststrecke, ohne ihn nochmals verhindern zu können oder zu wollen. Und so kam im September 1982 der Abrißtrupp der DB nach Lichtenberg und baute die Strecke in Richtung Hölle unaufhaltsam zurück.

Ende Oktober 1982 war die Höllentalbahn Geschichte!

Reden ist Silber - Handeln ist Gold

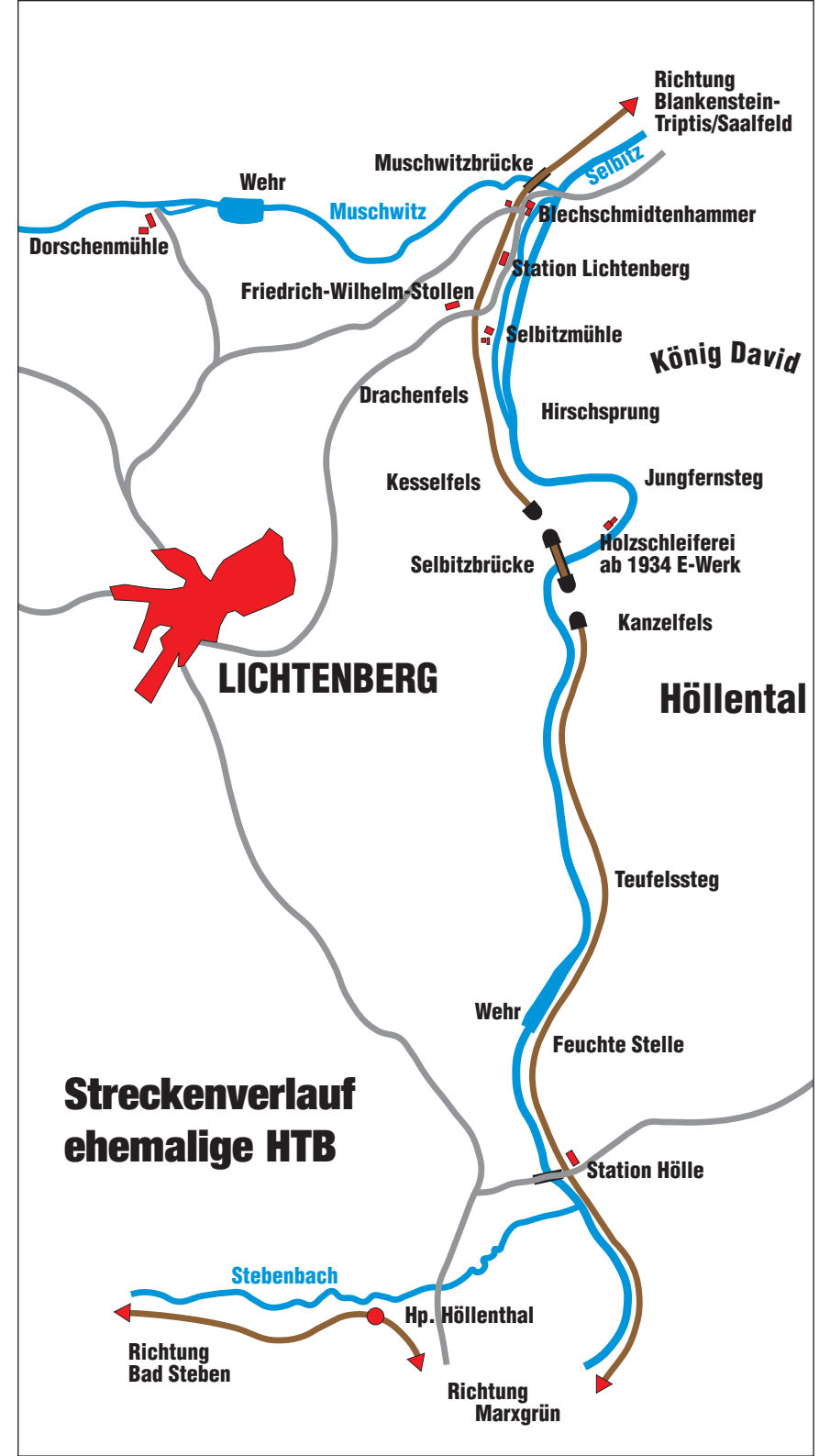
Im November 1998 las ich folgendes:
Bald wieder einmal Hölle und zurück?
Schön wäre es ja, aber durch fehlen-

des Interesse der Deutschen Bahn AG einerseits und politisches Nicht-Durchsetzungsvermögen andererseits ist eine Reaktivierung schwer realisierbar. Wer die Logistik der Blankensteiner Papierfabrik in etwa kennt, weiß, was den Bewohnern der Region täglich zugemutet wird – in steigendem Maße. Dennoch sollte man hoffen, daß es den Beteiligten gelingen möge, die Höllentalbahn reaktivieren zu können.

Deshalb wünsche ich der „Initiative Höllentalbahn“ viel Erfolg bei ihrem Vorhaben zur Reaktivierung der Höllentalbahn!



<http://www.hoellentalbahn.net>



Finali passati

10

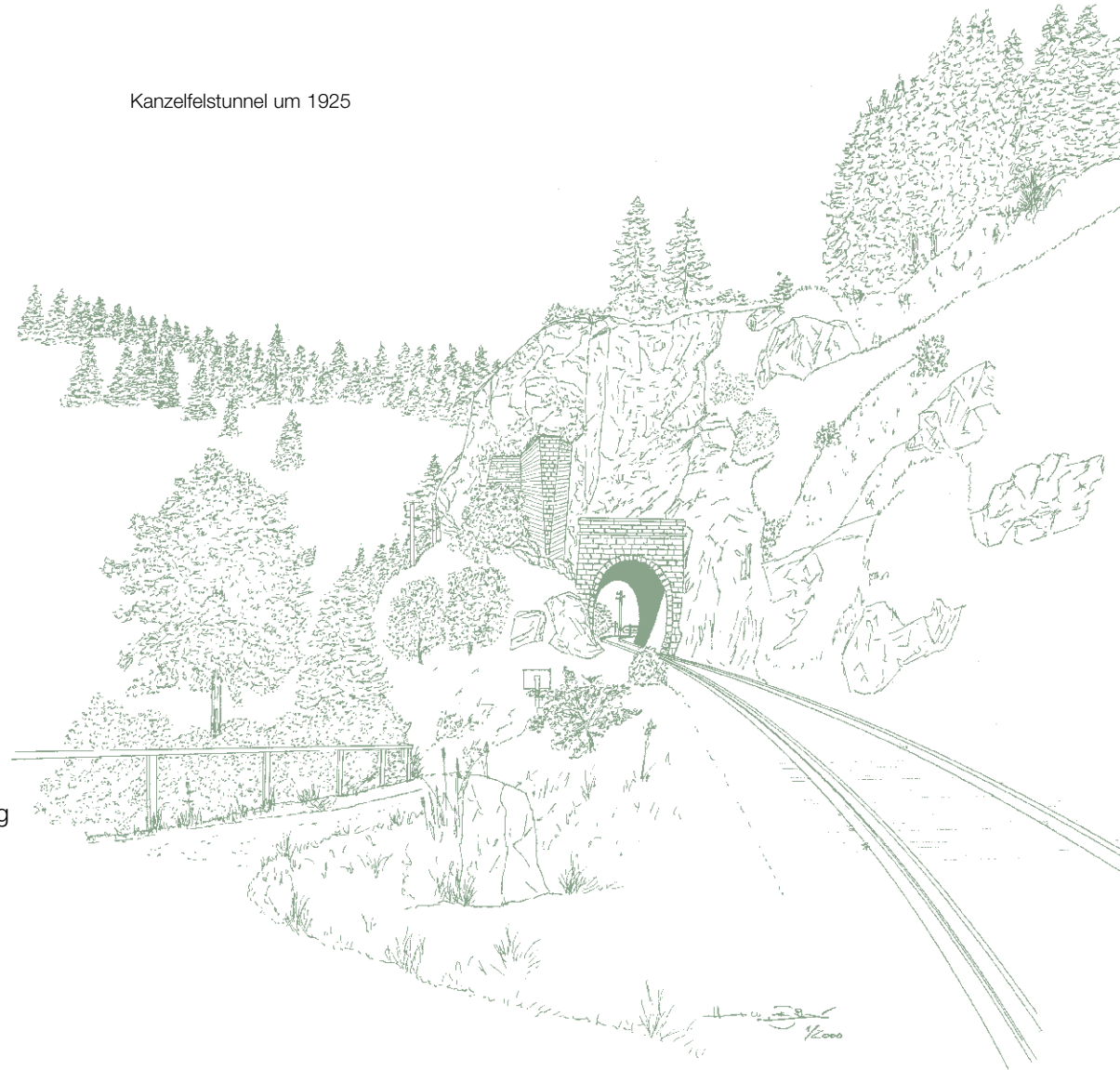
Nun sind wir Modellbahner gefordert diese einmalige Strecke im Modell bzw. in Form von Zeichnungen der Nachwelt zu erhalten. Wie das Anlagenprojekt „fränkische Höllentalbahn“ umgesetzt wird, ist individuell. Hauptsache, man hat viel Spaß und Freude mit diesem Thema! In diesem Sinne möchte ich diesen Beitrag mit folgenden Worten schließen: Das war eine kurze Geschichte über die «fränkische Höllentalbahn und es würde mich

freuen, wenn ich Interesse dafür wecken konnte. Den Fortschritt des Themas und Anlagenbaus kann man auf meiner Homepage mitverfolgen - und nebenbei bemerkt: ein netter Eintrag im Gästebuch wird mich sicher zu anspornen.

Bis denn – und tschüss!“

Horst W. Bauer

Kanzelfelstunnel um 1925



Tuschezeichnung von Horst W. Bauer 1/2000

KED Erfurt

Die Liste zeigt eine Auswahl von Lokomotiven der KED Erfurt, die tatsächlich auf der Höllentalbahn zum Einsatz kamen.

Es sind noch Maschinen der K.Bay.Sts.E. zu erwähnen, die von Hof aus bis Marxgrün (Direktionsgrenze K.P.E.V.-K.Bay.Sts.E.) eingesetzt wurden - z.B. Maschinen der Gattungen D VII, D XI, Gtl 4/4 und Ptl 2/2.

Derartige Maschinen sind im Modell nicht geplant!

11

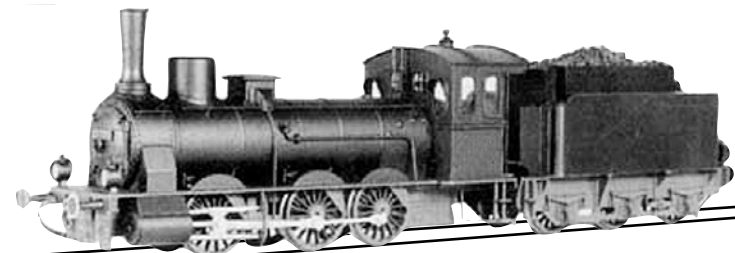
P 2	Erfurt 1605	Eigenbau
G 3	Erfurt 3118	Eigenbau
G 8.1	Erfurt 5226	Eigenbau
T 9.3	Erfurt 7271	Magnus
T 12	Erfurt 7715	Eigenbau

Die Loknummer der P 2 konnte nicht zweifelsfrei ermittelt werden.

Auswahl an Maschinen, die auf meiner Anlage zum Einsatz kommen sollen.

Erste Eigenbauten werden die P 2 und G 3 sein

Weitere Eigenbauten sind geplant, insofern mir das zeitlich und technisch möglich ist.



Preussische G 3