

# VOR 80 JAHREN: MIT DER BAHN ANS



## „THÜRINGER MEER“

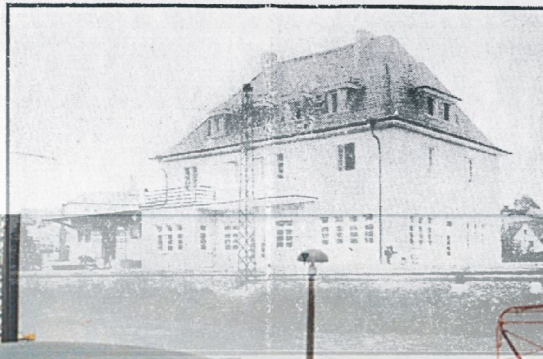
### Die Schleizer Kleinbahn eröffnet!

Zum 28. Juni 1930

Dem.— Was mit Spannung erwartet wurde, ist eingetreten. Seit heute Sonnabend früh hat die Schleizer Kleinbahn A.G. den Personen- und Güterverkehr aufgenommen, nachdem vorher schon längere Zeit der Güterbetrieb in Tätigkeit gesetzt worden war. Innerhalb eines kurzen Jahres ist die Bahnstrecke Schleiz—Saalburg gebaut worden. Trotz mancher Geländeschwierigkeiten wurde der Bahnbau zu einem guten Ende geführt.

Natürlich blieb es da und dort nicht aus, daß man zu kritisieren versuchte, aber über alle Mängel hinweg ist es gelungen, unter der Aufsicht von Dipl.-Ing. Rambold ein Werk zu errichten, das unserem Kreis bestimmt zur Ehre gereicht.

Sollen wir nicht, daß die Bahn so manchen Wünschen der Kreisbewohner gerecht wird, die Stadt und Land gleichermaßen, als dies zu wünschen ist, aber nach



Möge die Bahn vielen, vielen Reisenden ein Freund insofern sein, als sie mit ihrer Schönheit deren Herz und Sinn erfreut, und ihnen eine Fahrt voll Genuß verbürgt. Möge sie auch immer getreulich dahin wirken, daß sie der Fahrgast, der sie zu Berufszwecken oder aus geschäftlichen Gründen benutzt, ein rasches, angenehmes und zu verlässiges Verkehrsmittel ist, das ihm wird sie den Zweck erfüllen, zu dem der Meister sie erschuf. Möge die Bahn für die, die ihre Paten sind, kein Sorgen-, sondern ein Glückstind sein! Das hoffen ja diese Paten, und das erhoffen auch wir.

Es ist allein der Wunsch angebracht, daß auch die gesamte in Betracht kommende Bevölkerung es nicht an dem entsprechenden und genügenden Interesse für die Bahn fehlen läßt. Ein Wert erheischt immer einen Gegenwert, wenn er sich als spürbaren Erfolg geltend machen soll. Unsere Schleizer Kleinbahn ist der allerliebste Lieblingstind geworden. Nicht kritisches Beifertreten, sondern Lob und Empfehlung hilft diesem Kind, daß es groß wird. Daß dies so werde, sei unser herzlichster Geburtstagswunsch!

Wenn man fahre dahin, flüchte Schleizer Kleinbahn, die Freude in deiner schmucken Art allen den Fahrgästen auf der Fahrt, damit dein Lob und Beifertreten, nach und fern, ein Glückstind werde. Geburtstagswunsch, den 28.





Schleiz. Blick vom Silberberg

Diese einen gerade an der Glücksmühle vorbeifahrenden einzelnen Personentriebwagen zeigende Ansichtskarte aus der Anfangszeit der elektrischen Kleinbahn stammt aus einer der Epochen, in denen der Schienenstrang zwischen Schleiz und Saalburg/Saale einen bedeutenden Stellenwert im Verkehrsgefüge des Gebietes an der oberen Saale besaß. Das Motiv steht im Gegensatz zu einer Zeit, in der sie auf Grund einer so einseitigen wie kurzsichtigen Verkehrspolitik scheinbar nicht mehr gebraucht wurde. So hat auch das auf der ersten Umschlagseite als Titelvignette verwendete, 1971 außer Kraft gesetzte Signal So 8 b in dieser Hinsicht gleich fünffache Bedeutung: Dem Triebfahrzeugführer zeigte es den Halteplatz der Zugspitze bei planmäßig haltenden elektrischen Zügen mit Stromabnehmer an, wenn diese an anderer Stelle als dampf- oder dieselgeförderte Züge halten mußten. Es steht ebenso für das mit der Einstellung des elektrischen Betriebes 1969 verbundene endgültige Halt für die Trieb- und Beiwagen, für die mit dem Abbau der Anschlußgleise verbunden gewesene Beendigung des Güterverkehrs im Zeitraum 1990 bis 1992, für das endgültige Ende des Reiseverkehrs zwischen Schleiz West und Saalburg/Saale 1996 und mittlerweile auch noch für das Ende des planmäßigen Verkehrs sowohl auf dem Reststück zwischen Schleiz und Schleiz West als auch auf der Wisentatalbahn Schönberg - Schleiz.

**HANS-JOACHIM WEISE**

**VOR 80 JAHREN:**

**MIT**

**DER**

**BAHN**

**ANS**

**„THÜRINGER**

**MEER“**

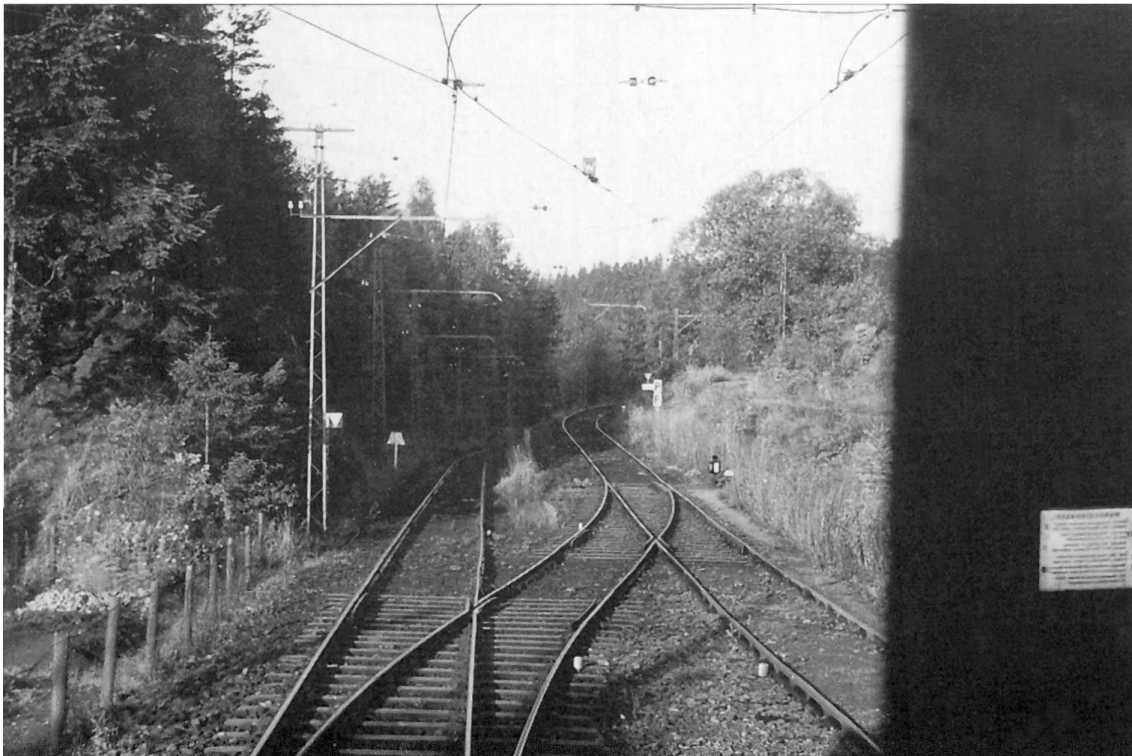
Verfasser und Herausgeber:

Ing. Hans-Joachim Weise, Ilmenau

Eigenverlag, 2010

Gesetzt in Schrift Arial CE, Größe: 12 Punkt, Eigendruck

Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten



So sah der Triebwagenführer von seinem Arbeitsplatz die Ausfahrt von Bahnhof Gräfenwarth in Richtung Saalburg/Saale im Jahre 1964. Die Einfahrt aus der Gegenrichtung ist durch die links stehende Trapeztafel gekennzeichnet, am Mast befindet sich ein Neigungsanzeiger. Ebenfalls sehr schön zu sehen ist rechts die Ausfahrt zur Sperrmauer. Pfeif- und Geschwindigkeitstafel (rechts hinten) weisen auf die dann folgende Kreuzung mit der von Schleiz nach Saalburg/Saale führenden Landstraße hin.

## Vorbemerkung

Die Eisenbahnstrecke von Schleiz nach Saalburg/Saale war jahrzehntelang wegen der schönen Landschaft im Schleizer Oberland und an der Bleilochtalsperre und vor allem wegen ihres hochinteressanten elektrischen Betriebes unter Einsatz von besonderen Gütertriebwagen und straßenbahnähnlichen Personentrieb- und -beiwagen ein Anziehungspunkt für viele Eisenbahnfreunde. Gerade – aber nicht nur – bei ihnen das Interesse dafür verstärkt geweckt zu haben bleibt das Verdienst des späteren langjährigen Leiters des (ab 1990 „abgewickelten“) Traditionskabinetts der Deutschen Reichsbahn im Erfurter Hauptbahnhof, Reichsbahn-Oberamtmann Hans Köhler. Doch so richtig bekannt wurde sie erst, nachdem der elektrische Betrieb am 31. Mai 1969 in aller Stille eingestellt worden war.

In der Zwischenzeit sind, auch vom Verfasser dieser Schrift, eine Reihe von Beiträgen zur Eisenbahnstrecke Schleiz - Saalburg/Saale und zur einstigen Kleinbahn in verschiedenen Zeitungen und Zeitschriften und zu unterschiedlichen Themen aus der Strecken- und Kleinbahngeschichte erschienen. Eine umfassendere Darstellung der Geschichte dieser Bahn aus seiner Feder erschien anlässlich des 65. Jahrestages der Streckeneröffnung 1995 dank der Bemühungen von Chefredakteur Thomas Frister im Eisenbahnkurier-Verlag Freiburg im Breisgau. Sie baute auf umfangreichen Recherchen und Vorarbeiten auf, die in ihren Anfängen zum damaligen Zeitpunkt bereits 20 Jahre zurücklagen. Die Deutsche Bahn AG blieb allen Vorschlägen und Forderungen zur Neubelebung des Personen- und Güterverkehrs sowie Übernahmeangeboten der Deutschen Regionaleisenbahn wie auch „dank“ des Desinteresses der Stadt Schleiz und der damaligen Unschlüssigkeit der übrigen Anliegerorte stur und stellte den Verkehr gegen alle Proteste am 1. Juni 1996 ein. Mittlerweile wurde die gesamte Strecke zwischen Schleiz West und Saalburg/Saale abgerissen, zuvor schon sind die Oschitzer Brücke der Verbreiterung der Autobahn 4 und das Gleis auf der Wetterabrücke dem Straßenverkehr zum Opfer gefallen. Auf der Wisentaltalbahn Schönberg – Schleiz, der das Reststück der einstigen Kleinbahn 1996 zugeordnet wurde, ruht der Verkehr seit Dezember 2006 ebenfalls. Auch ihr Schicksal ist ungewiß, zumal sich die in Schleiz Verantwortlichen offensichtlich bereits damit abgefunden haben, daß diese Kreisstadt seitdem gänzlich ohne Bahnanschluß ist. So soll diese Schrift, aufbauend auf dem damaligen Buch, Wesentliches aus der Geschichte der Bahnstrecke von Schleiz an das seit nunmehr fast 80 Jahren bestehende „Thüringer Meer“ nachzeichnen.

An dieser Stelle sei neben den Mitarbeitern der seinerzeit vom Verfasser konsultierten Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und dem Staatsarchiv bzw. Thüringischen Hauptstaatsarchiv Weimar mit seiner Außenstelle, dem heutigen Staatsarchiv Greiz, vor allem folgenden Personen gedankt, ohne deren jahrelange Unterstützung in Gestalt von Informationen, Materialien und Bildern viele Beiträge zur Streckengeschichte kaum hätten entstehen können: Hubert Fichtelmann (†), Stadtarchivar i.R. Dr. Alfred Pasold (†), Friedrich Ludewig (†), Heinz Tiersch - alle Schleiz; Hans Klein (†), Otmar Hartenstein - beide Saalburg/Saale; Hans Köhler (†), Erfurt; Dr. Werner Querfeld, Greiz; Heinz Büttner, Tanna; Eberhard Schnitzler, Schleiz-Gräfenwarth; Wolfgang Martin, Bad Elster; Volker Jacobi, Reichenbach; Hans-Peter Schneider, Freital; Reno Bärsch, Arnsdorf.

Die sogenannte „neue Rechtschreibung“ wurde auf Grund der oft nur formalen Charakter tragenden und hinsichtlich der Getrennt- und Zusammenschreibung die Wortbedeutung nicht berücksichtigenden Änderungen, des bei Schreibung von drei statt zwei aufeinanderfolgenden Konsonanten entstehenden unübersichtlichen Schriftbildes sowie mit Rücksicht auf die originale Schreibweise in den Quellenmaterialien nicht angewendet.

Ilmenau, im April 2010

**Hans-Joachim Weise**

<b>1. Vorgeschichte</b>	1
<b>2. Der Bau der Kleinbahn Schleiz - Saalburg – (Ebersdorf)</b>	4
2.1 Notwendigkeit für den Kreis	4
2.2 Die Aktiengesellschaft Obere Saale (Agos)	4
2.3 Die Projektierung der Strecke	4
2.4 Die Linienführung zwischen Schleiz und Saalburg/Saale	7
2.5 Die geplante Linienführung zwischen Saalburg und Ebersdorf	13
2.6 Zahlenmäßige Angaben zu beiden Projekten	15
2.7 Gleisplanentwürfe für den Streckenteil Schleiz – Saalburg/Saale	17
2.7.1 Plan zur Streckenführung im Bereich der Haltestelle Schleiz Reichsbahnhof	17
2.7.2 Erster Entwurf des Lageplans für Schleiz Kleinbahnhof	18
2.7.3 Erster Entwurf des Lageplans für Bahnhof Schleiz-Oschitz	19
2.7.4 Erster Entwurf des Lageplans für Bahnhof Möschlitz	19
2.7.5 Erster Entwurf des Lageplans für die Haltestelle Burgk	21
2.7.6 Gleisplanentwurf für Bahnhof Gräfenwarth	23
2.7.7 Der Entwurf für die Haltestelle Kloster zum Heiligen Kreuz	24
2.7.8 Erster Entwurf des Lageplans für Bahnhof Saalburg/Saale	25
2.8 Mögliche Gleispläne der Teilstrecke Saalburg/Saale – Ebersdorf-Friesau	26
<b>3. Die Schleizer Kleinbahn AG</b>	30
<b>4. Planung der Betriebsart und der Betriebsmittel</b>	32
<b>5. Die Auftragsvergabe</b>	34
<b>6. Die Finanzierung des Bahnbaus</b>	36
<b>7. Die Bauarbeiten</b>	37
7.1 Allgemeines	37
7.2 Arbeits- und Lebensbedingungen der Bahnbauarbeiter	42
7.3 Unfälle und Vorkommnisse während der Bauarbeiten	43
7.4 Probleme in den Anliegerorten	47
7.4.1 Ärger und Unzuträglichkeiten in der Stadt Schleiz	47
7.4.2 Unangenehme Folgen für Gräfenwarth	48
7.4.3 Probleme auch in Saalburg	49
<b>8. Bauabschluß und Betriebseröffnung</b>	49
<b>9. Betrieb und Verkehr</b>	55
9.1 Die Betriebsabwicklung	55
9.2 Fahrpreise und Gütertarife	57
9.3 Die Polizeiverordnung über den Betrieb	58
<b>10. Das Scheitern des Projekts Saalburg/Saale – Ebersdorf</b>	59
10.1 Die Bauabschlußrechnung	59
10.2 Der Kampf um die Weiterführung nach Ebersdorf	61
<b>11. Die Schleizer Kleinbahn 1930 bis 1945</b>	65
11.1 Die wirtschaftliche Entwicklung	65
11.2 Die politisch-organisatorische Entwicklung	76
<b>12. Die Schleizer Kleinbahn 1945 bis 1949</b>	85
12.1 Betrieb und Verkehr	85
12.2 Die politisch-organisatorische und personelle Entwicklung	87
<b>13. Die Reichsbahnstrecke Schleiz – Saalburg/Saale</b>	90
13.1 Die Jahre 1949 bis 1969	90
13.1.1 Zur Entwicklung von Betrieb und Verkehr	90
13.1.2 Zur Einstellung des elektrischen Betriebes	96
13.2 Die Jahre 1969 bis 1977	101
13.3 Die Jahre nach 1977	103
13.4 Der Niedergang der Strecke ab 1990	106

13.4.1 Zur Entwicklung von Betrieb und Verkehr	106
13.4.2 Gezerre bis zum bitteren Ende	109
<b>14. Das Reststück als Teil der „Wisentatalbahn“</b>	124
14.1 Zur „Ära“ der Deutschen Bahn AG	124
14.2 Zum Betrieb durch die Vogtlandbahn	130
14.3 Der Kampf um den Erhalt der Wisentatalbahn	132
<b>15. Nebenbetriebe der Schleizer Kleinbahn AG</b>	135
15.1 Die Strecke Gräfenwarth – Sperrmauer	135
15.1.1 Die Entstehung der Strecke	135
15.1.2 Der Verlauf der Strecke	137
15.1.3 Die Richtungs- und Neigungsverhältnisse	138
15.1.4 Der Betrieb	140
15.1.5 Die elektrische Ausrüstung der Strecke	143
15.1.6 Der Personenverkehr zur Sperrmauer	143
15.1.7 Die Strecke als Anschlußbahn zum Bleilochkraftwerk	156
15.1.8 Der Abbau der Strecke Gräfenwarth – Sperrmauer	159
15.1.9 Besondere Transporte auf der Kleinbahn	163
15.2 Der Steinbruchbetrieb	164
<b>16. Die Fahrzeuge der Kleinbahn</b>	167
16.1 Die Personentriebwagen	167
16.1.1 Der Fahrzeugteil	167
16.1.2 Die Druckluft- und Bremsausrüstung	168
16.1.3 Die Zug- und Stoßvorrichtung	168
16.1.4 Die elektrische Ausrüstung	168
16.1.5 Die Dachausrüstung	169
16.2 Die Personenbeiwagen	169
16.3 Die Gütertriebwagen	170
16.3.1 Der Fahrzeugteil	171
16.3.2 Die Druckluft- und Bremsausrüstung	172
16.3.3 Die Zug- und Stoßvorrichtung	172
16.3.4 Die elektrische Ausrüstung	172
16.3.5 Die Dachausrüstung	173
16.4 Die Beheimatung und Unterhaltung	173
16.5 Die Stromversorgung	186
16.6 Der Verbleib der Fahrzeuge	193
16.6.1 Der ET 188 511	193
16.6.2 Der ET 188 512	193
16.6.3 Die Beiwagen EB 188 511 und EB 188 512	193
16.6.4 Der EB 188 513	194
16.6.5 Der EB 188 514	195
16.6.6 Der ET 188 521	196
16.6.7 Der ET 188 522	196
16.7 Die museale Aufarbeitung von ET 188 511, EB 188 514 und ET 188 521	197
16.8 Trieb- und Beiwagen der Strecke Schleiz – Saalburg/Saale im Modell	200
16.8.1 Firma Knupfer, Schorndorf-Schornbach	200
16.8.2 Firma Ätzmodelle Thomas Klug, Zwickau	201
16.8.3 Joachim Uhlig, Großpösna	201
16.8.4 Ralf Dauser, Aalen	202
16.8.5 Gerhard und Christian Wetzel, Bremgarten	202
16.8.6 Andreas Borrmann	203
<b>17. Die wichtigsten Brücken der Strecke</b>	203
17.1 Die Wetterabrücke	203
17.2 Die Saalburger Brücke	207
17.3 Die Oschitzer Brücke	210

<b>19. Unfälle und Betriebsstörungen</b>	215
19.1 Der Unfall bei Gräfenwarth vom 16. Oktober 1930	215
19.2 Die Betriebsstörung vom 23 November 1930	215
19.3 Der Unfall vom 9. Juli 1931	215
19.4 Zwei Verkehrsbehinderungen am 26. August 1931	218
19.5 Der Unfall vom 31. August 1931	218
19.6 Verkehrsbehinderung durch eine Ziegenherde	221
19.7 Die Verkehrsbehinderung bei Möschlitz	221
19.8 Die Betriebsstörung in Oschitz	222
19.9 Chaos zu Pfingsten 1932	222
19.10 Sachschaden am Triebwagen infolge Fahrlässigkeit	223
19.11 Der erste tödliche Unfall bei der Kleinbahn	223
19.12 Entgleisung auf Bahnhof Sperrmauer	224
19.13 Eine Sonderfahrt mit Hindernissen	224
19.14 Dambruch am Schleizer Mühlgraben	224
19.15 Stromausfall durch Blitzschlag	225
19.16 Zusammenstoß mit einem Kuhgespann	225
19.17 Mit dem Kraftrad gegen die Schranke	226
19.18 Absturz am Bahnhof Sperrmauer	226
19.19 Fahrzeugschaden durch Blitzschlag	226
19.20 Weitere Unfälle und Betriebsstörungen im Zeitraum bis 1996	227
<b>20. Die signalmäßige Ausstattung der Strecke</b>	228
<b>21. Anschlußgleise der Strecke Schleiz – Saalburg/Saale</b>	229
21.1 Das Anschlußgleis Betonwerk Schleiz	230
21.2 Das Anschlußgleis „Stiftung Wisentahaus“	230
21.3 Die Anschlußgleise der Firma Holzmann	233
21.4 Das Projekt für ein Anschlußgleis des Steinbruchs Burgk	234
21.5 Das Projekt für ein Anschlußgleis der Molkerei Saalburg	234
21.6 Das Anschlußgleis des Marmorwerkes Saalburg	234
<b>22. Dampflokeinsätze auf der Strecke</b>	235
<b>23. Zur Person des ersten Aufsichtsratsvorsitzenden, Prof. Rauch</b>	237
<b>24. Anekdoten und merkwürdige Begebenheiten</b>	238
24.1 Durst an der Haltestelle Burgk	238
24.2 Die Kleinbahn fährt durch Gottliebs Scheune	239
24.3 Irrungen und Wirrungen auf Bahnhof Möschlitz	239
24.4 Vor fast 70 Jahren - ein Faschingsscherz?	240
24.5 Die Kleinbahn „zweigleisig“ - ein „gigantisches Projekt“	240
24.6 Noch ein Aprilscherz zur Kleinbahn	241
24.7 Das „elektronisch gesteuerte Windschattenverfahren“ der Reichsbahn	241
<b>25. Ausgewählte Fahrpläne aus den Jahren 1930 bis 2006</b>	242
<b>26. Anhang 1 – Zur gescheiterten Sonderfahrt nach Saalburg/Saale 1990</b>	
<b>27. Anhang 2 – Aus dem Betriebsbuch von ET 188 521</b>	
<b>28. Anhang 3 – Verschrottungsprotokoll für ET 188 522</b>	
<b>29. Anhang 4 - Technische Daten der eingesetzten Fahrzeug-Baureihen</b>	

Quellenverzeichnis  
Bildnachweise