



Bild 4: Ein herannahender Zug von Stockheim nach Hochstadt in zeitgenössischer Darstellung aus dem Jahre 1867 im Tal der Rodach mit der Stadt Kronach und ihrer Festung Rosenberg im Hintergrund.

Foto: Kreisarchiv Kronach

Vorwort

Die Frankenwalddrampe, ein Teil der Frankenwaldbahn, feiert am 1. Oktober ihr hundertjähriges Bestehen. (Bahnhofsfest am 5. Oktober in Ludwigsstadt.) Es ist eine Bahnlinie durch und über das Mittelgebirge, welche zu den europäischen Gebirgsbahnen zählt und zugleich die dritte hundertjährige Gebirgsbahn in unserer Sonder-Journal-Reihe ist. Diese einstmals sehr stark genutzte Nord-Süd-Verbindung hatte in punkto Verkehrsfrequenz fast dieselbe Bedeutung wie die Hochgebirgsbahnen, die über die Alpen führen und den Norden mit dem Süden Europas verbinden. Das Reisen zwischen den Metropolen Berlin und München wurde wesentlich schneller, die Streckenführung über Saalfeld – Probstzella – Ludwigsstadt und Stockheim nach Kronach war kürzer als die ältere über Hof. Natürlich erlaubt eine Mittelgebirgsüberquerung eine einfachere Trassierung, da gegenüber Hochgebirgsbahnen nicht so schwierige Kunstbauten erforderlich sind. Trotzdem besitzt dieser Streckenabschnitt seinen eigenen Reiz. Die ursprüngliche Planung hatte sogar eine Parallele zur Gotthardbahn, denn auch bei der Bahn über den geschichtsträchtigen „Rennsteig“ war anfangs ein 14 km langer Tunnel geplant (der Gotthard-Tunnel – ebenfalls 14 km lang – befand sich gerade in der Ausführung). Das Schiefergebirge und die zu erwartenden enormen Kosten vereitelten den Plan. Für Eisenbahn-Freunde ist nicht nur der von Anfang an notwendige Nachschiebebetrieb auf der Steilrampe interessant, sondern auch der grenzüberschreitende Verkehr vom Königreich Bayern in die thüringischen Fürstentümer und das Königreich Preußen. Eine Eisenbahn, die eine uralte Volksstamm- und Ländergrenze in unwegsamem Gelände überwindet und neue Wirtschaftszentren zu erschließen half, war damals nicht alltäglich.

Das neue deutsche Staatsgebilde, noch nicht einmal 15 Jahre alt, festigte sich durch das neue Bindeglied Eisenbahn immer mehr. 60 Jahre später jedoch war es durch den Wahnsinn des Zweiten Weltkriegs mit dem immensen Verkehrsaufkommen auf der Eisenbahnlinie durch den Frankenwald jäh zu Ende. Aus einer einst blühenden Hauptbahn wurde für einige Zeit eine untergeordnete Stichbahn. Die gewaltsame Grenzziehung

durchschnitt eine Verkehrsader und veranlaßte die Bevölkerung, allmählich ihre Reisegewohnheiten zu ändern. Die Straße wurde mehr und mehr gegenüber der Eisenbahn bevorzugt und brachte eine rapide Abwanderung der Reisenden und Güter. Eine Verkehrsdichte wie zur Blütezeit wird niemals mehr erreicht werden, aber in weiten Kreisen behält die Frankenwaldbahn ihren Bekanntheitsgrad, da Eisenbahnfreunde für Publizität sorgen.

Die von der Frankenwaldbahn ausgehenden Nebenstrecken sind noch mehr in Mitleidenschaft gezogen worden. Einige mußten durch die Ziehung der heutigen deutsch/deutschen Grenze völlig eingestellt werden. Gern wären wir auch auf jene Bahnen in dieser Sonderausgabe eingegangen, aber hierfür reicht der Platz ebenfalls nicht aus. Vielleicht wird es zu einem späteren Zeitpunkt möglich, daß auch diese Gegenden beschrieben werden können. Allerdings wurde die Strecke Kronach-Nordhalben schon in unserer Journal-Normal-Ausgabe Nr. 7/83 ausführlich abgehandelt. Das bevorstehende Jubiläum veranlaßte ansässige Interessen-Gruppen, rechtzeitig mit der Materialsuche und auch Neufertigung von Fotos zu beginnen. Unglaublich viel Bildmaterial ist auf diese Weise aus der Vor- und Nachkriegszeit vom Frankenwald gesammelt und erhalten geblieben, immer neues kommt noch heute hinzu. Weit über tausend Fotos standen für diese Broschüre zur Auswahl, keine leichte Aufgabe, eine repräsentative Auswahl zu finden. Sicher gibt es irgendwo noch versteckte Bildraritäten zu diesem Thema. Das meiste davon lag uns vor, lediglich aus der Zeit des Ursprungs und der Länderbahn konnten wir nur wenig auffinden. Besonderer Dank gilt der Gruppe der Ludwigsstädter Eisenbahnfreunde und dem Freundeskreis der Frankenwaldbahn aus Stockheim. Ein Personenkreis dessen Namen im Impressum aufgeführt ist und der mit großem persönlichem Einsatz sich der Frankenwaldbahngeschichte angenommen hat. Dank gebührt aber auch dem Textautor, Manfred Knappe, der in gekonnter Weise die gesammelten Daten und Ereignisse journalistisch aufbereitet, nun einem großen Leserkreis zugänglich gemacht hat.

Hermann Merker