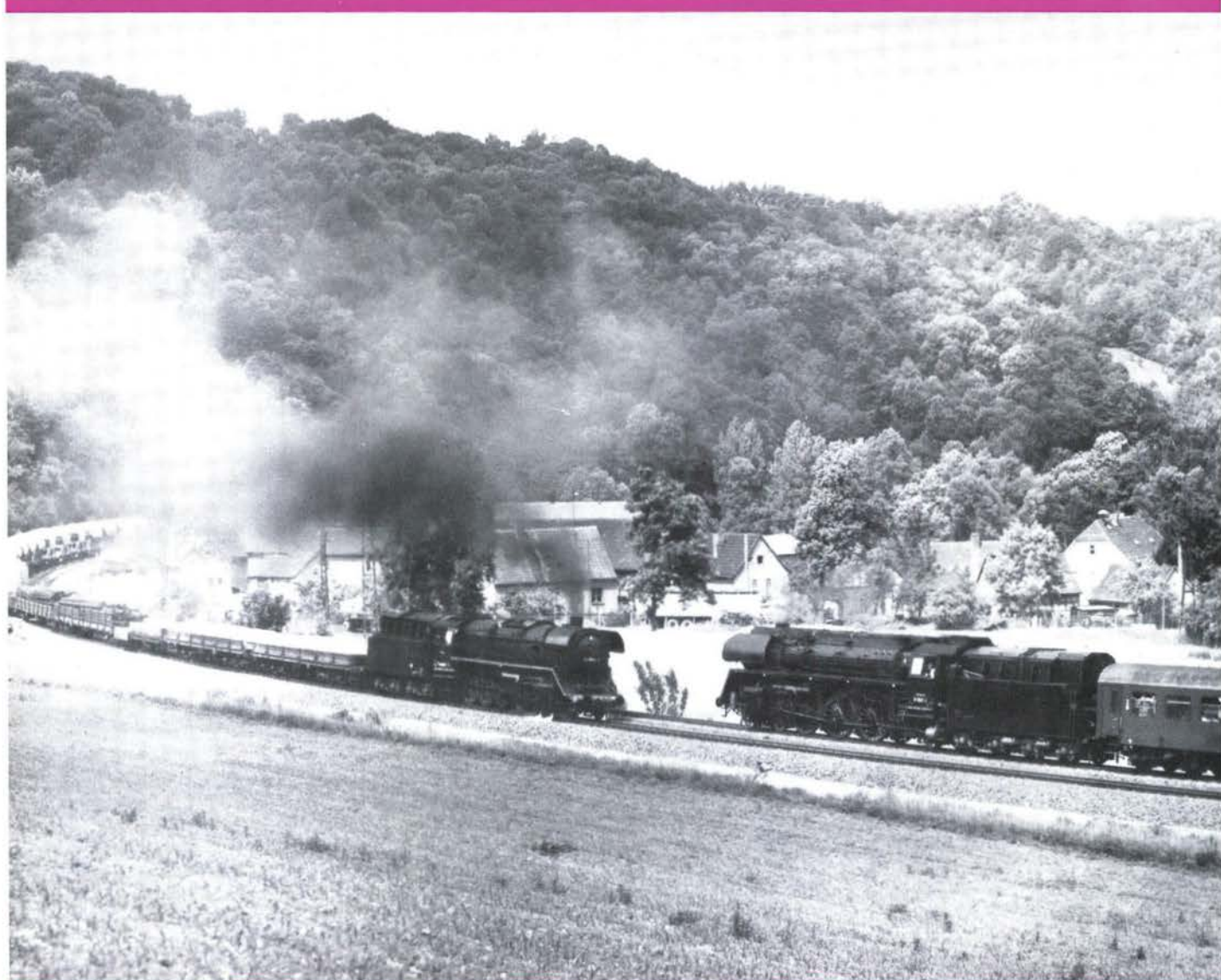


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

MAI

32542

5/82

Impressionen aus dem Rbd-Bezirk Erfurt

100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt. Dieses Jubiläum ist Anlaß, daß wir Ihnen, liebe Leser, ausgewählte Fotomotive aus diesem Rbd-Bezirk vorstellen.



1

Das besondere Bild



2



Bild 1 Keine Fotomontage ist dieses Bild. Es entstand im April 1976 anlässlich des 75jährigen Bestehens der Jenaer Straßenbahn. Die 01 0522 „überholt“ den historischen Wagen in Jena!

Bild 2 Immer wieder bietet die Oberweißbacher Bergbahn neue und interessante Motive. Die 1979 entstandene Aufnahme zeigt einen ausschließlich auf der Güterbühne verwendeten Bergbahnwagen.

Bild 3 Dieser aus dem Rahmen fallende Führerhausaufbau besitzt gegenwärtig nur noch die 118 059. Das im Bw Halberstadt beheimatete Fahrzeug befand sich zum Zeitpunkt der Aufnahme (Oktober 1977) gerade im Bw Erfurt an der Unterflur-Radsatzmaschine.

Fotos: H. Schneider, Jena (1), I. Migura, Berlin (1), M. Probst, 3 Wittenberg-Piesteritz (1)

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035
Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,- M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 15. 4. 1982
Geplante Auslieferung: 17. 5. 1982



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zu-
sätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin
(West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin
(West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KdVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen,
alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

5 Mai 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Das besondere Bild	2. U. S.
Herbert Marktscheffel	
Die Reichsbahndirektion Erfurt heute	130
Günter Fromm	
100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt	131
Günther Fiebig	
Reisezug- und Triebwagen der Nebenbahn Dessau—Wörlitz	135
Wir stellen vor: Erfurter Blätter	138
52 6373 verschrottet	138
Schienefahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982	139
Messenotizen aus dem Petershof	141
Andreas Riedel	
100 Jahre Straßenbahnverkehr in Görlitz	142
Von Anfang an dabei	144
Horst Kohlberg	
Bauplan für eine Schmalspurlokomotive der BR 99 ⁵⁻⁶ in der Nenngröße H0 _n	145
Hartmut Stange	
Wo diese Lokomotiven noch heute zu finden sind	147
Wissen Sie schon	150
Lokfoto des Monats: Lok 374 Halle (pr. S 2)	151
Von Klingenberg-Colmnitz nach Buchheide	152
Norbert Schmidt	
Ein außergewöhnlicher Tauschmarkt	153
Der Kontakt	154
Mitteilungen des DMV	155
Selbst gebaut	3. U. S.

Titelbild

„Glücksstunde des Eisenbahnfotografen“. So betitelt Herbert Schneider aus Jena — und wir meinen
zurecht — dieses von ihm bei Camburg im Juni 1981 festgehaltene Motiv mit den Lokomotiven 01 0531
und 44 0663.

Rücktitel

100 Jahre Eisenbahn-Direktion in Erfurt. Dieses Jubiläum ist für uns nicht nur Anlaß über die thüringische
Eisenbahngeschichte zu berichten, sondern auch einen aktiven Modellbahnbauer vorzustellen. Horst
Kohlberg ist weit über unsere Landesgrenzen bekannt. Mehr über ihn erfahren Sie in dieser Ausgabe ab
Seite 144.
Die beiden Aufnahmen zeigen Ausschnitte von seiner H0-Heimanlage. Während auf dem oberen Foto
selbst gebaute Triebfahrzeuge zu sehen sind, vermittelt das untere Bild einen Blick auf den Bahnhof
Langen-Waldau Süd. Wie die T 26 entstanden auch die „Langenschwalber“ in der Werkstatt von Horst
Kohlberg.

Fotos: E. Kühnlenz, Erfurt

Die Reichsbahndirektion Erfurt heute

Vor 100 Jahren wurde die Eisenbahndirektion Erfurt gegründet

Hundert Jahre Eisenbahndirektion Erfurt geben Anlaß, einige Gedanken über die gesellschaftspolitische, ökonomische und wissenschaftlich-technische Entwicklung im Rbd-Bezirk Erfurt darzulegen.

Im Zuge des Übergangs vom junkerlichen-bourgeois preußischen Staat und des Kapitalismus der freien Konkurrenz zum Imperialismus wurde im Jahre 1882 auch die Königlich-Preußische Eisenbahndirektion Erfurt gegründet und damit die Thüringer Eisenbahn in den Monopolisierungsprozeß einbezogen. Die daraus resultierende Politik der herrschenden Klasse und das antidemokratische System wirkten sich naturgemäß auch auf die soziale Lage und die politischen Rechte der Eisenbahner aus. Der Kampf der Arbeiterklasse um demokratische Grundrechte und sozialen Fortschritt bestimmte die Klassenauseinandersetzungen in den folgenden Jahrzehnten und hatte zunehmenden Einfluß auf die politischen Aktivitäten des bewußtesten Teils der Eisenbahner.

Erst durch die Befreiungstat der Roten Armee im Mai 1945 und mit dem bekannten Befehl Nr. 8 konnte die Eisenbahn dem Volke übergeben werden.

Geführt von der Partei der Arbeiterklasse wurde erstmalig auf deutschem Boden aus Ruinen und Trümmern auch ein Eisenbahnwesen geschaffen, das in einem Staate des Friedens nur diesem Zwecke und damit dem Wohl des Volkes dient.

Mit der ständig wachsenden Wirtschaftskraft unseres sozialistischen Staates wurde, vor allem nach dem VIII. Parteitag der SED, auch im Rbd-Bezirk Erfurt viel getan, um besonders mit Hilfe von Wissenschaft und Technik den gesamten Arbeitsprozeß rationeller zu gestalten und die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner spürbar zu verbessern.

So hat sich mit der schrittweisen Einführung des Container-transportsystems, begonnen im Jahre 1969, ein Wandel im althergebrachten System der Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse der Güter vollzogen. Wurden im Jahre 1970 über 17 200 Großcontainer mit über 111 500 Nettotonnen zum Versand gebracht, so waren es 1981 rund 123 000 Großcontainer mit ca. 656 000 Tonnen.

Die Realisierung eines umfangreichen Weichenheizungsprogramms, das durch die Initiative vieler Eisenbahner in relativ kurzer Zeit durchgesetzt wurde, hat die Störanfälligkeit des Eisenbahnbetriebes im Winter wesentlich reduziert. Von den 8 035 Weichen im Rbd-Bezirk sind bis heute 3 175 beheizbar. Dieses Programm wird weiter fortgesetzt.

Großer Aufwand war notwendig, um moderne Gleisbildstellwerke in Naumburg, Bad Kösen, Großheringen mit Fernsteuerung Bad Sulza, Weimar, Erfurt Gbf und Göschwitz zu entwickeln und in Betrieb zu nehmen. Allein auf dem Bahnhof Weimar wurden dadurch 20 Arbeitsplätze eingespart.

Am 6. Mai 1976 wurde im Bahnhof Bischofferode erstmalig bei der DR die EZMG-Technik eingeführt. Es handelt sich um Stellwerke auf der Basis sowjetischer Relaisstechnik zum Einsatz auf Nebenbahnen zur Erhöhung der Sicherheit, Einsparung von Arbeitsplätzen und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Bis zum Jahresende 1981 hielt die sich inzwischen gut bewährte EZMG-Technik auf weiteren 15 Bahnhöfen des Rbd-Bezirk Erfurt ihren Einzug.

Große Anstrengungen wurden unternommen, um die Formsignale durch moderne Lichtsignale zu ersetzen. Von

2 159 Hauptsignalen sind gegenwärtig 818 und von 879 Vorseignalen 502 auf Lichtsignale umgestellt worden. Von 697 Wegübergangssicherungsanlagen der herkömmlichen Art wurden 108 mit automatischen Halbschranken und 47 mit Warnlichtanlagen ausgerüstet.

Völlig verändert hat sich durch den Einbau moderner Bremstechnik der Rangierbetrieb auf großen Bahnhöfen des Rbd-Bezirk. Kernstück ist hier der Gbf Erfurt mit seinem modernen Ablaufspeicherstellwerk. Damit werden die wachsenden Leistungen mit weniger Aufwand an Arbeitskräften bewältigt, und die nicht ungefährliche Arbeit des Hemmschuhlegers gehört der Vergangenheit an; denn zehn schwere Balkengleisbremsen und 318 Dreikraftbremsen haben die bisher manuell zu vollbringende Arbeit übernommen. Aufbauend auf den Erfurter Erfahrungen sind 1981 auf den Bahnhöfen Weißenfels und Gera 105 bzw. 75 Dreikraftbremsen in Betrieb gegangen. Entsprechend dem Programm „Entwicklung der Rangierbahnhöfe der DR 1981—1985“ wird moderne Rangiertechnik ebenfalls auf den Bahnhöfen Saalfeld, Eisenach, Nordhausen, Bad Salzungen und Neudietendorf eingebaut.

Um die wissenschaftlich-technischen Erkenntnisse zielstrebig und rasch anzuwenden, schlossen die Rbd Erfurt und das Zentrale Forschungsinstitut des Verkehrswesens (ZFIV) nach über 10jähriger fruchtbarer Zusammenarbeit zum Jahresende 1980 eine neue Vereinbarung ab.

Diese Vereinbarung ist u. a. auf solche Forschungs- und Entwicklungsaufgaben gerichtet, die für die DR erstmalig im Rbd-Bezirk Erfurt erprobt und angewandt werden. Das sind Beispiellösungen auf den Gebieten Reiseverkehr, Verkaufstechnik, Wagenüberwachung und Gleisbremsensteuerung Gbf Erfurt sowie rechnergestützte Dispatcherzentrale Reichsbahnamt Erfurt.

Die in dieser Vereinbarung geforderte Rationalisierungsmittelabteilung zur Entwicklung, Produktion und Überleitung von mikrorechnergesteuerten Rationalisierungsmitteln hat inzwischen in der Signal- und Fernmeldemeisterei Meinungen die Arbeit aufgenommen. Zu ihren Aufgaben gehört die Fertigung von mikroelektronischen und feinmechanischen Funktions- und Baugruppen. Zu den ersten Arbeiten dieser Rationalisierungsmittelabteilung zählen mikrorechnergesteuerte Schalterdrucker (MSD), die auf den Bahnhöfen Meinungen und Erfurt Hbf in Betrieb genommen wurden. Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind 15 Bahnhöfe mit insgesamt 49 MSD ausgerüstet.

Eine Schrittmacherrolle fällt der Rbd Erfurt bei der Vorbereitung und Inbetriebnahme der rechnergestützten Dispatcherzentrale zu. Auch hierbei arbeitet die Rbd Erfurt als Erstanwender dieses Muster- und Experimentalbaues eng mit den Forschungskollektiven des ZFIV zusammen. Mit der rechnergestützten Dispatcherzentrale sollen Triebfahrzeug- und Zugbegleiter-Einsatzstunden vermindert, die Pünktlichkeit sowie die Durchlaßfähigkeit der Strecken erhöht, eine Einsparung von Antriebsenergie und von Arbeitsplätzen im Dispatcherdienst erreicht werden.

Vieles haben wir erreicht, aber noch höhere und anspruchsvollere Aufgaben, die der X. Parteitag der SED dem Verkehrswesen unserer Republik gestellt hat, stehen vor uns. Die Eisenbahner des Rbd-Bezirk Erfurt werden alles tun, um den Anforderungen der 80er Jahre gerecht zu werden.

100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt



Am 1. Mai 1882 jährte sich zum einhundertsten Male der Tag, an dem mit „Allerhöchstem Erlaß“ in Erfurt die „Königliche Eisenbahn-Direktion“ ihre Arbeit aufgenommen hat. Das war die Geburtsstunde der heutigen Reichsbahndirektion Erfurt. In diesem Jahr sind aber auch 135 Jahre vergangen, seit Erfurt Anschluß an das Eisenbahnnetz erhielt, und nicht zuletzt tauchten vor 150 Jahren erste größere Eisenbahnprojekte in Deutschland auf, die sich mit dem Eisenbahnbau in Thüringen befaßten. Diese Jubiläen sollen Anlaß sein, aus dem bunten Mosaik der thüringischen Eisenbahngeschichte einiges näher zu betrachten.

Die Thüringische Eisenbahn

Nachdem Eisenbahnverbindungen zwischen den meisten großen Städten gesichert waren, zeigte Preußen wachsendes Interesse an Bahnverbindungen seiner getrennten östlichen und westlichen Provinzen. 1837 erörterte man das von strategischen Gesichtspunkten bestimmte Projekt, ob eine solche Bahn nördlich oder südlich des Harzes zu führen sei. Die nördliche Verbindung über Magdeburg und Braunschweig entstand bereits nach 1842. Die südliche Verbindung weckte aber die Aufmerksamkeit der thüringischen Staaten. Als 1839 bekannt wurde, daß Preußen unter weitgehender Meidung „fremder Staatsgebiete“ eine Eisenbahn von Halle über Mühlhausen und Eschwege nach Kassel bauen wollte, sah vor allem Erfurt seine wirtschaftliche

Zukunft bedroht. Jahrelange Bemühungen der preußischen Stadt und ihres Bürgermeisters Wagner fanden bei den thüringischen Staaten kaum Unterstützung. List setzte sich jedoch für eine Eisenbahn Halle—Erfurt—Kassel ein und veranlaßte 1840 die Gründung eines „Thüringischen Eisenbahn-Vereins“, der diese Vorhaben unterstützte. Ende 1840 legte Preußen drei Varianten einer Linienführung von Halle nach Kassel vor. 1841 wurde die Durchführung der dritten Variante beschlossen. Die noch im gleichen Jahr abgeschlossenen Staatsverträge garantierten nun den Bau der „Thüringischen Eisenbahn“ durch eine Aktiengesellschaft. Preußen sicherte sich gleichzeitig Vorteile in den Verträgen und machte seinen Einfluß geltend. Die Regierungen ließen 1843 erste Vorarbeiten ausführen, die 1844 zum Abschluß gelangten. Anschließend wurden diese Anlagen an die in Erfurt gegründeten und konzessionierten „Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft“ (ThEG) verkauft. Das auf 9 Millionen Taler bewilligte Anlagekapital konnte erst aufgebracht werden, nachdem sich die Regierungen beteiligten und Zinsgarantien übernahmen. Nun endlich konnte der eigentliche Bahnbau beginnen.

Der ThEG-Geschäftsbericht von 1845 rühmte die Genauigkeit und Schönheit der Pläne. Trotzdem machten sich aus mancherlei Gründen Veränderungen notwendig. Besonders in Erfurt waren mit den Festungsbehörden lange Verhandlungen nötig, um einen günstig gelegenen Bahnhof zu schaffen. Anfang Oktober 1844 wurde der erste Spatenstich getan. Der Bau schritt trotz allem zügig voran, und fortschreitend von Osten nach Westen konnte die etappenweise Eröffnung von Halle bis Gerstungen bis zum September 1849 erfolgen.

Durch frühzeitigen Beitritt zu verschiedenen Eisenbahnverbänden erhielt der Verkehr auf der Stammbahn als bedeutende Ost-West-Verkehrslinie Europas zunehmend internationales Gepräge. Aber auch der aus wirtschaftlichen Erwägungen betriebene Ausbau von Zweigbahnen festigte das Unternehmen und wirkte sich insgesamt gesehen positiv aus. Von der ThEG wurden von 1856 bis 1871 nachstehende Zweigbahnen gebaut und in Betrieb genommen:

Leipzig—Corbetha, Weißenfels—Zeit, Zeit—Gera, Dietendorf—Arnstadt, Gotha—Mühlhausen, Mühlhausen—Leinefelde, Gera—Eichicht, Leipzig-Leutsch—Zeit, Leipzig Übergabebahnhof—Möckern, Arnstadt—Plaue—Ilmenau.

Weitere Privatbahngesellschaften in Thüringen

Neben der ThEG entwickelten sich im Laufe der Jahre weitere Privatgesellschaften, die zur verkehrlichen Erschließung Thüringens beitrugen. Auch sie wurden später von Preußen verstaatlicht, das nach 1895 alle bedeutenden Eisenbahnen in Thüringen besaß. Sie verkörperten im wesentlichen das Netz der späteren Eisenbahndirektion Erfurt.

Es handelte sich dabei um folgende Bahnen:

- Werrabahn-Gesellschaft,
- Nordhausen—Erfurter Eisenbahn,
- Saale-Eisenbahn,
- Weimar—Geraer Eisenbahn,
- Sangerhausen—Erfurt.

148

Thüringische Eisenbahn.

Fahrplan

für die Bahnstrecke von Halle bis Erfurt
in Verbindung mit den Dampfzügen-Fahrten auf der Kasselberg-Eichsfeld-
Halle-Leipziger Eisenbahn,
für die Zeit vom 1. April 1847 bis auf weitere Bekanntgabe.

I. Course von Halle nach Erfurt.						II. Course von Erfurt nach Halle.					
Abfahrt von	3 1/2 St.				IV. Eisenb.	Abfahrt von	3 1/2 St.				IV. Eisenb.
	I. Werrab.	II. Werrab.	III. Städt.	IV. Eisenb.			I. Werrab.	II. Werrab.	III. Städt.	IV. Eisenb.	
Halle	8 45	8 45	2 15	7 15	Erfurt	5 15	8 15	10 45	8 —		
Werrab.	7 8	8 9	2 24	1 36	Werrab.	5 25	—	—	4 20		
Corbetha	—	9 22	—	1 31	Werrab.	6 —	8 31	11 24	4 46		
Weißenfels	7 20	9 40	8 8	8 8	Werrab.	6 20	9 16	11 52	5 14		
Nannberg	8 6	10 5	3 31	8 31	Werrab.	6 40	—	—	5 34		
Arten	8 21	10 18	3 44	8 44	Arten	7 1	8 40	12 23	5 47		
Zeit	8 36	—	—	9 —	Werrab.	7 15	10 5	12 39	6 1		
Wasser	8 11	10 54	4 12	8 23	Werrab.	7 25	10 27	1 2	6 25		
Werrab.	8 48	11 24	4 45	9 52	Corbetha	7 50	—	—	6 42		
Werrab.	—	11 40	—	10 17	Werrab.	8 12	10 57	1 22	6 57		
Zukunft in Erfurt	10 17	12 2	5 18	10 30	Zukunft in Erfurt	8 30	11 15	1 50	7 15		

BEZÜGLICH
 1) Der Zeit von Halle nach Erfurt sind die Stationen abgerechnet, die unter 1000 Fuß über dem Meeresspiegel liegen. Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet.
 2) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.
 3) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.
 4) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.
 5) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.
 6) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.
 7) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.
 8) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.
 9) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.
 10) Die Zeit von Erfurt nach Halle ist nicht abgerechnet, die Zeit von Halle nach Erfurt ist abgerechnet.

Die preußische Eisenbahnpolitik in Thüringen bis zur Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft

Als die Vorzüge des neuen Verkehrsmittels in wirtschaftlicher und strategischer Hinsicht immer sichtbarer wurden, erstreckte sich Preußens Eisenbahnpolitik auch bald auf Thüringen und bezog ein künftiges mitteldeutsches Eisenbahnnetz in diese Pläne ein. Die thüringischen Kleinstaaten besaßen nicht die Finanzkraft, ein eigenes Staatsbahnnetz aufzubauen. So gerieten die thüringischen Privatbahngesellschaften immer mehr unter preußischen Einfluß, nicht zuletzt durch die Tatsache, daß 30 % dieser Bahnen auf preußischem Gebiet lagen. Außerdem wurden preußische Städte maßgeblich am Aktienkapital dieser Gesellschaften beteiligt. Um 1880 war das thüringische Eisenbahnnetz von den Staatsbahnnetzen Preußens, Bayerns und Sachsens lückenlos umgeben. Vertragliche Vereinbarungen zwischen diesen Staaten sollten den Verkehr von den thüringischen Bahnen abziehen. Preußen waren alle Mittel recht, um in den Besitz dieser Bahnen zu gelangen. Auf seine vergangene geduldige und oft verborgene Einflußnahme bauend, begann es seine Verstaatlichungsabsichten am größten



Bild 2 Das Empfangsgebäude Erfurt um 1880, das seinerzeit gleichzeitig Sitz der Direktion der ThEG war.

thüringischen Eisenbahnunternehmen, der ThEG, zu verwirklichen.

Damit endete die Geschichte der ThEG und die der ED Erfurt begann. Mit „Allerhöchstem Erlaß“ wurde angeordnet, daß „für die Verwaltung des thüringischen Eisenbahnunternehmens eine... Behörde in Erfurt unter der Firma „Königliche Eisenbahn-Direktion“ (KED) einzusetzen ist.

Verstaatlichung weiterer Privatbahngesellschaften in Thüringen und Veränderungen der KED Erfurt bis 1894

Die KED Erfurt verwaltete 1882 zunächst nur die ThEG-Strecken. Schon 1883 kamen folgende Bahnen hinzu:

- die Berlin-Anhaltische Bahn,
- die Oberlausitzer Eisenbahn,
- die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (von KED Berlin),
- die Teilstrecke Gerstungen-Guntershausen (fr. Hessische Nordbahn, von KED Elberfeld).

Am 1. April 1884 gehörte zur KED Erfurt ein Streckennetz von 1163 km, und somit war sie die kleinste der bestehenden 11 KED. Sie reichte aber schon im Norden bis nach Berlin, im Osten bis Kohlfurt, im Süden bis Riesa und im Westen

bis Guntershausen vor Kassel, eine gewaltige territoriale Ausdehnung.

Als nächste thüringische Privatbahngesellschaft wurde die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn verstaatlicht. Die Eröffnung der Strecke Sangerhausen—Erfurt durch die KPEV gab der unrentablen Bahn den Todesstoß. Laut Gesetz vom 28. März 1887 ging sie ab 1. Mai 1887 in preußisches Eigentum über, wurde aber zunächst der KED Frankfurt/M. zugeteilt.

1888 vergrößerte sich das Netz der KED Erfurt um die Strecken:

— Berlin—Elsterwerda (zuvor Berlin-Dresdener Privatbahn),

— Erfurt—Ilversgehofen, heute Erfurt Nord (zuvor KED Frankfurt/Main)

— Sangerhausen—Erfurt (von KED Magdeburg).

Ein Jahr später erwarb Preußen die „Herzoglichen Gothaischen Staatsbahnen“ Gotha—Ohrdruf und Fröttstädt—Friedrichroda und teilte sie der KED Erfurt zu.

Als neue Staatsbahnlinien entstanden in dieser Zeit Plau—Suhl—Ritschenhausen, Eichicht—Probstzella und einige weitere Nebenbahnen. So hatte sich das Netz der KED Erfurt auf 1761 km vergrößert.

Bis Ende 1890 wurden von der KPEV im thüringer Raum insgesamt 151 km neuer Nebenbahnstrecken erbaut und mit weiteren 13 km vorhandener Streckenabschnitte, die der KED Erfurt unterstellt wurden, ihre Eigentumslänge auf 1925 km erweitert. Damals bestanden 6 Betriebsämter — in Berlin, Halle, Weißenfels, Erfurt, Cassel und Dessau. Bis 1894 erhöhte sich die Streckenlänge auf 2073 km.

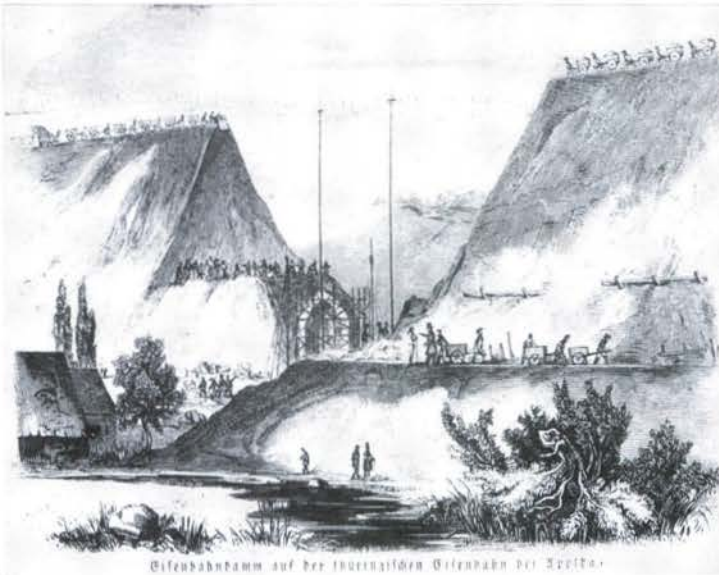
In diese Zeit fällt auch die große Verstaatlichungsaktion Preußens, mit der alle größeren Privatbahngesellschaften Thüringens eindeutig in preußisches Eigentum übergingen. Es waren dies die Weimar-Geraer Eisenbahn, die Saale-Eisenbahn und die Werrabahn. Mit Übernahme der Werrabahn mußte sich Preußen verpflichten, auch die „Sachsen-Meiningschen Staatsbahnen“ Eisleben—Unterneubrunn und Hildburghausen—Friedrichshall (beides meterspurige Strecken) mit zu übernehmen. Damit befanden sich die wichtigsten Eisenbahnen Thüringens in preußischer Hand. Der Verkehr stieg auch in Thüringen beträchtlich an und zwang zu Erweiterungen und Umbauten bestehender Anlagen. Das war besonders in Erfurt der Fall, wo die beengten Verhältnisse keine Ausdehnung mehr zuließen. Der Güterbahnhof war noch von der ThEG 1877 nach der Weimarer Straße verlegt worden. Im Herbst 1887 begann ein großzügiger Umbau des Erfurter Bahnhofes. Der Güterbahnhof wurde östlich noch weiter ausgedehnt und Ende 1889 in Betrieb genommen. Der Umbau des Personenbahnhofs war inzwischen auch vorbereitet worden. Die Stadt, 1874 „entfestigt“, zeigte hieran auch großes Interesse. Das neue Empfangsgebäude kam z. T. auf den alten Festungswall, was ungewöhnlich tiefe Gründungen erforderte. Es wurde am 1. November 1893 in Betrieb genommen.

Diese großzügigen Baumaßnahmen mußten aus den immensen Eisenbahn-Einnahmen finanziert werden, von denen die Aufrüstung des preußischen Militärstaates auch noch beträchtliche Summen verschlang.

Die Entwicklung der KED Erfurt von 1895 bis 1914

Aus den schon genannten Gründen wurde eine Organisationsänderung der KPEV immer notwendiger. Ab 1. April 1895 wurden aus den bestehenden 11 KED 20 neue gebildet, ihre Eigentumslängen damit vermindert und Überschneidungen mit anderen KED beseitigt. So unterstand der KED Erfurt dann ein Netz von nur noch 1471 km Länge. Die territoriale Ausdehnung schrumpfte beträchtlich. Die preußische Eisenbahnpolitik wirkte sich für Thüringen nicht nur segensreich aus. Da die Eisenbahnverkäufe für die thüringischen Staaten im Endeffekt zu Einnahmeverlusten führten, kam es zu heftigen Auseinandersetzungen in den Landtagen, die aber keinerlei Veränderungen zur Folge hatten. Preußen ließ sich die Eisenbahngewinne nicht

Fortsetzung auf Seite 149



Eisenbahndamm auf der innerthüringischen Eisenbahn bei Apolda.

3

Bild 3 Bau des Eisenbahndammes der Thüringischen Eisenbahn bei Apolda 1845/46

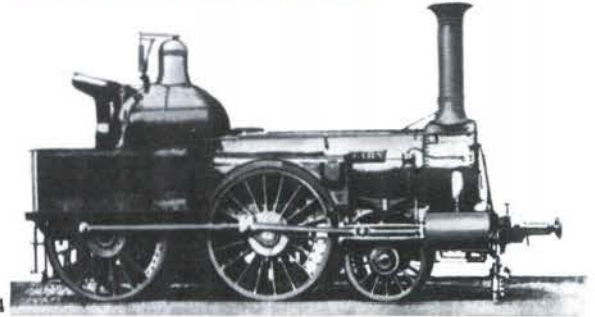
Bild 4 Die Lokomotive GOTHA, 1865 von Borsig erbaut.

Bild 5 Bekanntmachung für die Mitglieder der „Reichssekktion der Eisenbahner des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrs-Arbeiter und Arbeiterinnen“

Bild 6 Bau des neuen Bahnhofs Erfurt. Rechts das Insel-Empfangsgebäude und die Unterführung der Bahnhofstraße. Links der Turm des alten Empfangsgebäudes (heute Sitz der Rbd Erfurt).

Bild 7 Lok 01 143

Fotos und Repros: Sammlung des Verfassers



4



Bekanntmachung.
 Wir haben in Erfahrung gebracht, daß hoch verehrte Mitglieder am 1. September d. J. noch immer zum Ansatze Eisenbahnervereinigter Mitglieder der Reichssekktion der Eisenbahner des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrs-Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands - in feynemanner Kammergerichte - für Anseher Verhinderung erfolgt einmüthigste Zustimmung. Wir werden deshalb ersuchen, daß die Eisenbahnervereinigten, welche noch Mitglieder der Reichssekktion sind, sich möglichst ihrer Entlassung zu gewichtigen haben, wenn sie nicht Gefahr ihrer Rechte und des Ansehens verlieren.

Erfurt, den 30^{ten} Oktober 1909.
 Königliche Eisenbahndirektion.

5



6



7

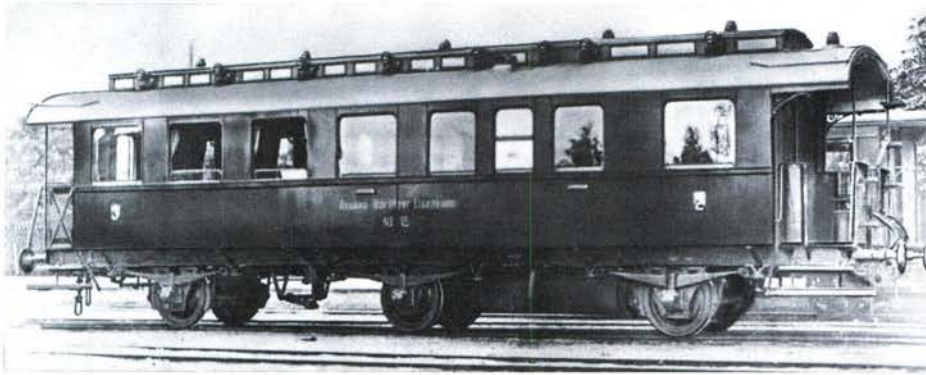


Bild 1 BC3i-Wagen Nr. 15, der 1910 an die DWE ausgeliefert wurde

Bild 2 Maßskizze des BC3i-Wagens

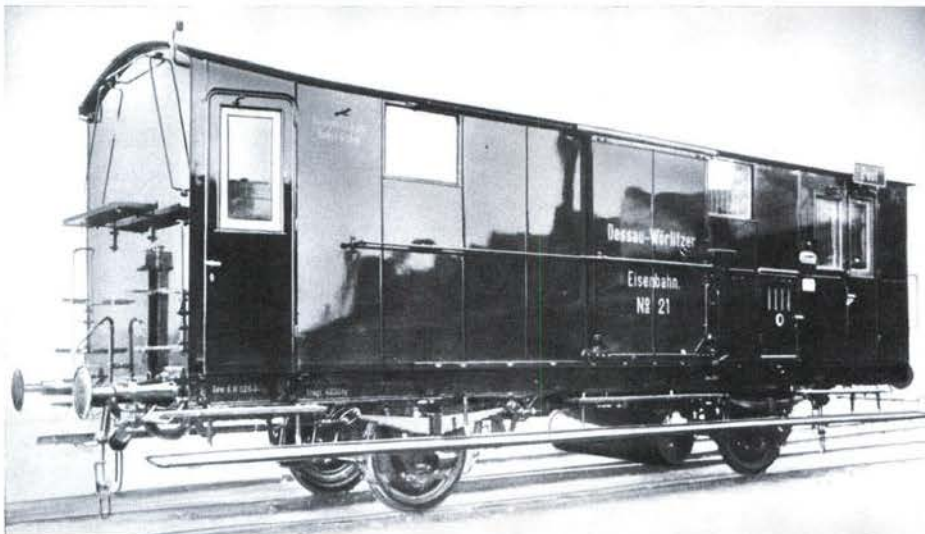
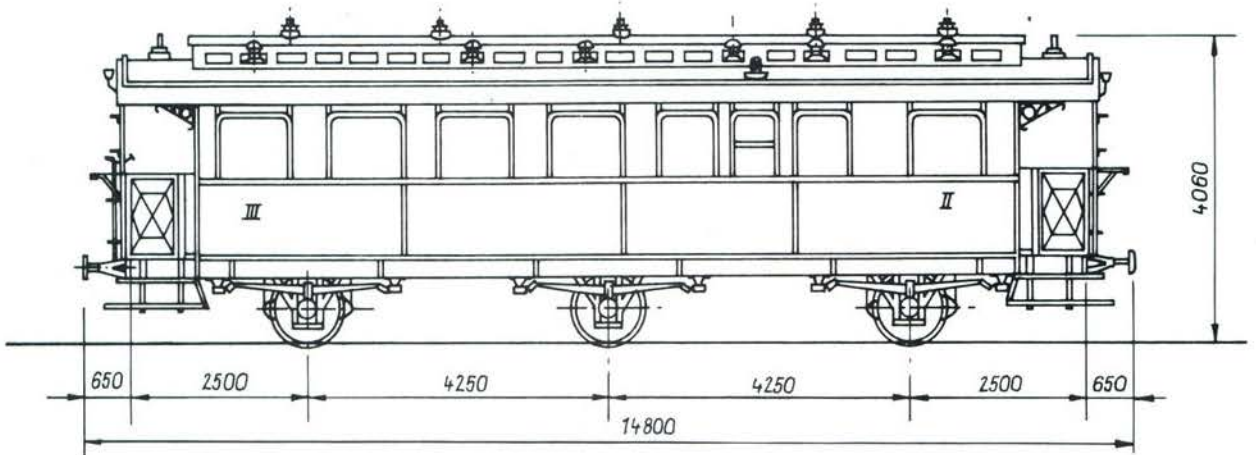
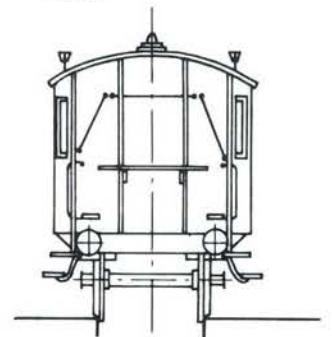
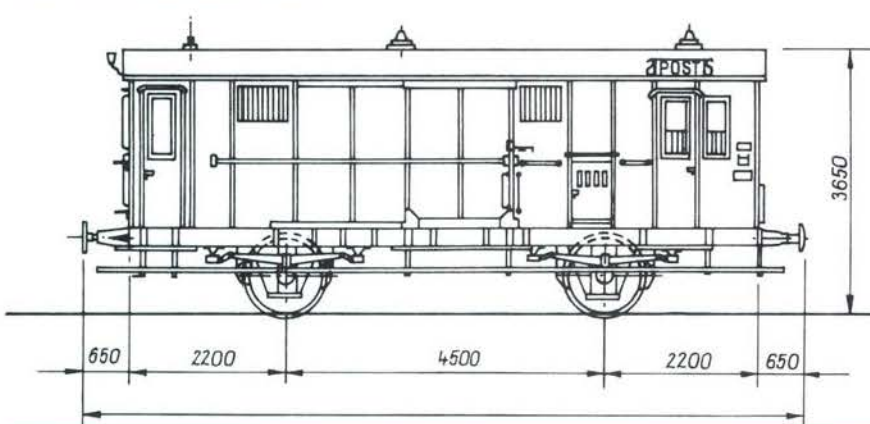


Bild 3 PwPost-Wagen Nr. 21 aus dem Jahre 1912

Bild 4 Maßskizze des PwPost-Wagens



Reisezug- und Triebwagen der Nebenbahn Dessau—Wörlitz

Am 25. Mai 1968 wurde der Reiseverkehr auf der Strecke Dessau—Wörlitz eingestellt und die Beförderungsaufgaben vom Kraftverkehr übernommen. Untersuchungen haben ergeben, daß es zumindest während der Sommermonate aufgrund der geänderten Energiesituation in unserer Republik volkswirtschaftlich günstiger ist, den Reiseverkehr wieder auf die Schiene zu verlegen.

Daher wird ab 23. Mai 1982 ein Saisonreiseverkehr auf dieser durch eine sehr interessante Geschichte gekennzeichneten Nebenbahn aufgenommen. Das soll gleichzeitig Anlaß sein, über die Fahrzeuge, aber auch aus der Vergangenheit dieser Nebenbahn selbst zu berichten.

Wörlitzer Park führte zum Bahnbau

Der einzigartige Landschaftspark in Wörlitz wurde bereits Ende des 18. Jahrhunderts angelegt. Er hat viele Persönlichkeiten angezogen, und schon eine Zusammenstellung dieser Besucher würde ein Buch füllen. Den sogenannten Wörlitzer Winkel erreichte man aber erst ab 22. September 1894 mit einer Eisenbahn. Die an diesem Tage eröffnete Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE) war eine Nebenbahn und somit keine regelspurige Kleinbahn im Sinne des Gesetzes von 1892. Im Gegensatz zu den meisten anderen privaten Klein- und Nebenbahnen stand aber von Anfang an der Reiseverkehr auf der nur 18,7 km langen Bahn zwischen Dessau Wörlitzer Bahnhof und Wörlitz im Vordergrund. Die DWE erschloß den Wörlitzer Park erst völlig dem Tourismus. Verdeutlicht wird die Tatsache durch den seinerzeit recht umfangreichen Reisezugwagenpark, der mitunter an den Wochenenden noch durch geliehene Wagen der Staatsbahn ergänzt werden mußte. Schon im ersten Betriebsjahr richtete die DWE einen kombinierten Verkehr ein: Mit dem

Besitzer eines Vergnügungsdampfers schloß die Bahnverwaltung einen entsprechenden Vertrag. Damit war es möglich, eine Rückfahrkarte zu lösen und mit der Bahn von Dessau nach Wörlitz zu fahren. Nach dem Besuch des Wörlitzer Parkes mußte man dann zu Fuß etwa 5 km auf der jetzigen F 107 bis zur Elbe in Richtung Coswig (Anhalt) wandern, um von dort mit dem Dampfer elbabwärts wieder nach Dessau zu gelangen. Der Fahrpreis betrug dafür in der II. Klasse 1,50 M und in der III. Klasse 1,20 M.

Die ersten DWE-Wagen

Zur Erstausrüstung der DWE gehörten neben drei Bn2t-Lokomotiven und verschiedenen Güterwagen:

- ein Personenwagen I./II.-Klasse Nr. 1, der als Salonwagen für besondere Zwecke reserviert blieb (Dessau war die Winter- und Wörlitz die Sommerresidenz der anhaltischen Fürsten),
- drei Personenwagen II./III.-Klasse Nr. 2 bis 4 und
- vier Personenwagen III.-Klasse Nr. 5 bis 8.

Hinzu kamen zwei kombinierte Gepäck-Postwagen mit den Nr. 16 und 17 (später Nr. 22 und 23). Bild 5 zeigt den Wagen II./III.-Klasse Nr. 2. Ähnliches Aussehen und gleiche Abmessungen hatten der Salon- und die anderen Wagen. Unterschiede bestanden lediglich bei der Innenausstattung. Auffällig an den Personenwagen waren die vielen Fenster — man vergleiche ähnliche Klein- und Nebenbahnwagen der damaligen Zeit! Daneben besaß die DWE aber noch vier gedeckte Güterwagen, die an Wochenenden auch dem Reiseverkehr dienten. Nähere Angaben hierzu sind jedoch bisher nicht gefunden worden. Es ist anzunehmen, daß diese Fakultativwagen den preußischen Normalien der Gci-Wagen entsprachen: G-Wagen mit offenen Plattformen,

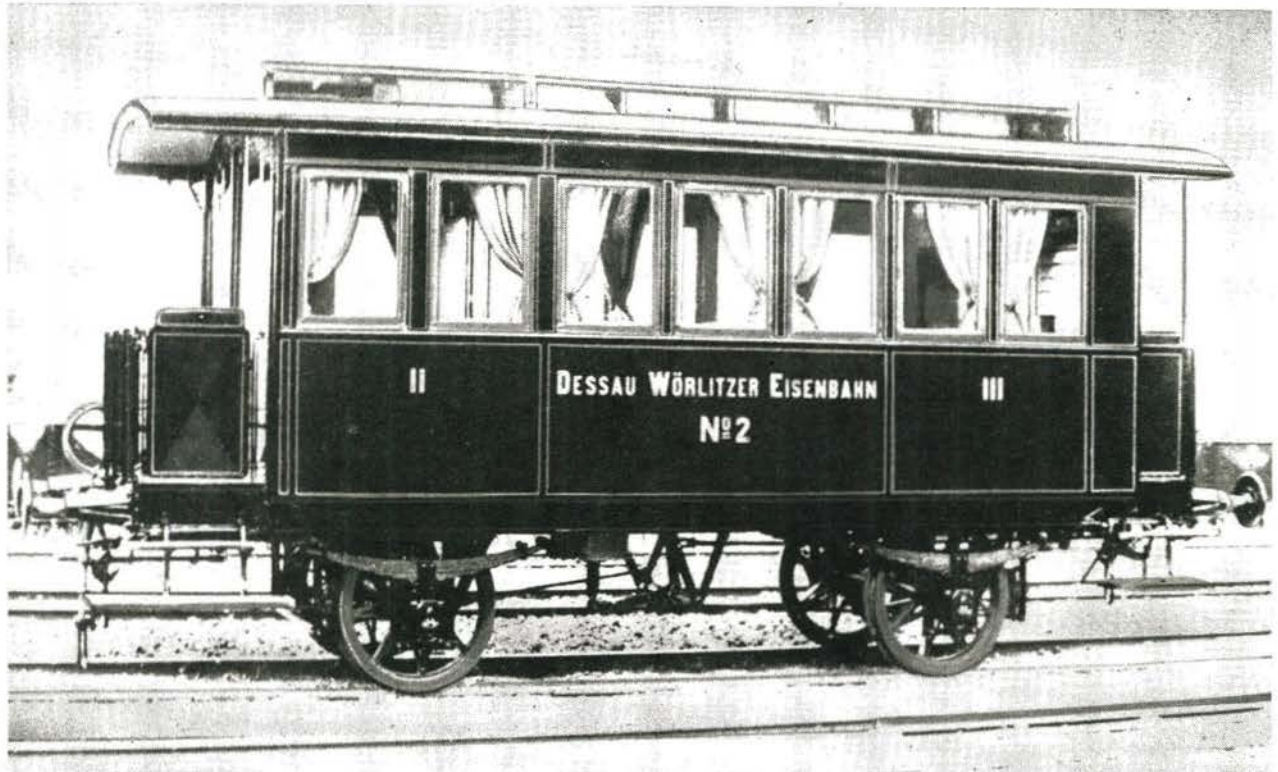


Bild 5 Reisezugwagen Nr. 2 der DWE von 1894. Dieses Fahrzeug regt förmlich zum Nachbau an!

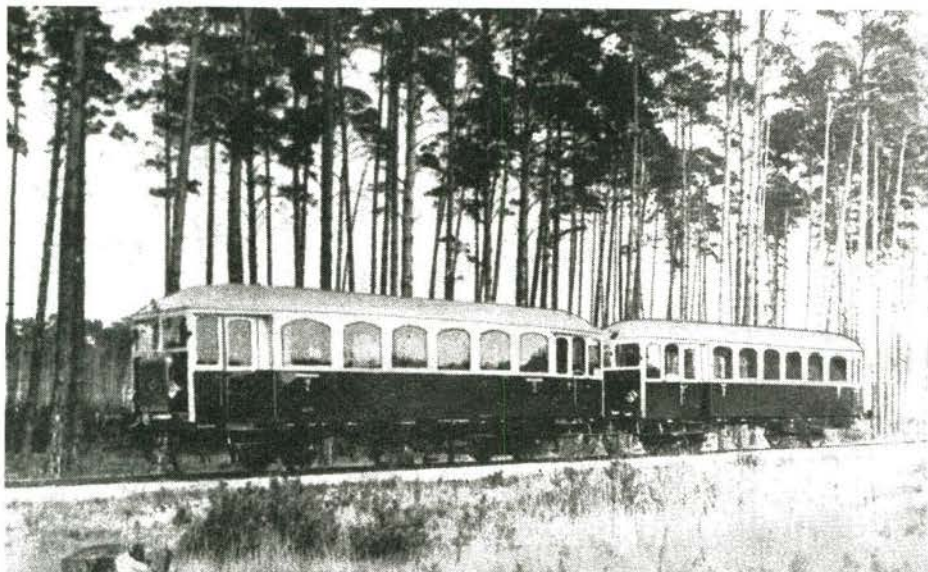


Bild 6 VT (Nr. 41) und VB (Nr. 42) aufgenommen während einer Vorführungsfahrt im Jahr 1925

Bild 7 Maßskizze des VT Nr. 41

Fotobeschaffung: G. Fiebig, Dessau
Zeichnungen: G. Makowsky, Dessau

die Schiebetüren in den Seitenwänden durch Einsatzstücke ersetzt, je Seitenwand vier einfache Fallfenster, die beim Einsatz als Güterwagen durch Vorsatzbretter verschlossen werden konnten. Trotz dieses recht umfangreichen Reisezugwagenbestandes mußten an den Wochenenden stets Wagen angemietet werden. Daher wurden noch im ersten Betriebsjahr der DWE weitere sechs Wagen bestellt. Es handelt sich dabei um drei II./III.-Klassewagen, bei denen bemerkenswerterweise der Anteil der II.-Klasse-Plätze je Wagen von 8 auf 16 erhöht wurde, und drei III.-Klasse-Wagen. Sie entsprachen baulich gesehen denen der Erstausrüstung. Auf die Anmietung von Staatsbahnwagen konnte jedoch danach nicht ganz verzichtet werden.

Weitere Fahrzeuge folgten

1910 beschaffte die DWE zwei neue Reisezugwagen, die mit den Nr. 15 und 16 — letztere Nr. war bereits eine Zweitbesetzung — eingesetzt wurden. Es handelte sich um BC3i-Wagen mit einer Länge über Puffer von 14 800 mm, einem Gesamtradstand von 8500 mm und einer einheitlichen Fensterbreite der 2.- und 3.-Klasse-Abteile von je 1000 mm. Diese Fahrzeuge verfügten über 16 Sitzplätze in der 2. Klasse und 46 in der 3. Klasse. Man vergleiche hierzu den gleichaltrigen BC3i Pr 10, der für die KPEV-Nebenbahnen bestimmt war: LÜP 12 800 mm, Gesamtradstand 7500 mm, Fensterbreiten in der 2. Klasse 1000 mm, in der 3. Klasse nur 800 und 16 Sitzplätze der 2. Klasse und 26 Sitzplätze der 3. Klasse. Allerdings hatten die DWE-Wagen im 2.-Klasse-Abteil einen Mittelgang und nur einen Abort; der preußische Wagen dagegen abgeschlossene 2.-Klasse-Abteile, Seitengang und zwei Aborte.

Dennoch: Der Wagemut von DWE und den Konstrukteuren der Waggonfabrik war für jene Jahre beachtlich. 1919 wurden von der DWE wiederum zwei Ci-Reisezugwagen, Nr. 17 und Nr. 18, beschafft, die durch ihre Länge auffielen. Der 1927 gelieferte Ci Nr. 19 ging anscheinend bei den Bombenangriffen auf Dessau im März 1945 verloren. Dafür erscheint aber im Bestand ein 1922 gebauter ähnlicher Ci, ebenfalls Nr. 19, der entweder von der Reichsbahn übernommen wurde oder aber den sich die DWE in jenen Tagen „aneignete“. 1939 kaufte die DWE dann noch einen gebrauchten BCi, Nr. 20, und 1941 einen Ci, Nr. 22.

Der PwPost-Bestand wurde 1912 durch ein neues Fahrzeug ergänzt, das ebenfalls die Waggonfabrik Dessau lieferte. Die beiden PwPost der Erstausrüstung wurden zu dieser Zeit umgezeichnet (Nr. 22 und 23). Nachdem der letzte Wagen dieser alten Fahrzeuge bis 1936 ausgemustert werden mußte, erschien 1936 ein neuer PwPost mit der Nummer 24. Während des zweiten Weltkrieges versuchte die DWE noch

vier Behelfspersonenwagen der Gattung MCI zu beschaffen. Ein Kaufantrag wurde jedoch abgelehnt. Diese Wagen wurden im Rahmen des faschistischen Krieges anderweitig dringender benötigt. Wie die anderen gleichartigen Betriebe hatte auch die DWE mit den vorhandenen Wagen auszukommen.

Triebwagen hatten bei der DWE Tradition

Mit der Aufzählung der Personen- und Gepäck-Postwagen sind aber die für den Reiseverkehr dienenden Fahrzeuge nicht vollständig erfaßt. Hierzu gehörten auch Trieb- und Beiwagen. Die DWE zählte zu den ersten privaten Bahnen,

Tabelle I: Personen- und Gepäck-Postwagen der DWE, einschl. VT und VB

Wagen-Nr.	Gattung	Lief.	Jahr	DR-Wagen-Nr.		Ausmusterung, Bemerkungen
				1.	2.	
1	AB	Z & Ch	1894	—	—	+ 2.9.32 (Salonwagen)
2	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ 2.9.32
3	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ 2.9.32
4	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ bis 1932
5	BC	Z & Ch	1894	—	—	+
6	BC	Z & Ch	1894	—	—	+
7	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ bis 1932
8	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ bis 1932
9	BC	Z & Ch	1895	—	—	+ bis 1932
10	BC	Z & Ch	1895	—	—	+ bis 1932
11	BC	Z & Ch	1895	—	—	+
12	C	Z & Ch	1895	—	—	+
13	C	Z & Ch	1895	—	—	+
14	C	Z & Ch	1895	—	—	+
15	BC3i	WFD	1910	39 533	310-668	
16	BC3i	WFD	1910	39 534	.....
17	Ci	...	1919	98 869	.....
18	Ci	...	1919	98 870	.....
19	Ci	...	1927	—	—	+ etwa 1945
19	Ci	...	1922	.....	310-833	etwa 1945 übernommen
20	BCi	...	.....	98 765	.....	1939 gebraucht gekauft
22	Ci	...	.....	.....	.....	1941 gebraucht gekauft
21	PwPost	WFD	1912	117 766	.....
22	PwPost	Z & Ch	1894	—	—	ex Nr. 16; + 5.8.32
23	PwPost	Z & Ch	1894	—	—	ex Nr. 17; + bis 36
24	PwPost	...	1936	.....	.....
41	VT-BC	WFD	1924	135 503	.....
42	VB-BC	WFD	1924	—	2	ab 1949 bis DR Bdw
43	VB	WFD	1927	39 564	310-825	
44	VB	WFD	1927	98 792	.....
45	VB-CPw	WFD	1927	99 357	.....
46	VT-CPw	...	1932	98 793	.....	1941 gebraucht gekauft
47	VT-C4i	...	1942	79 524	.....	1945 gebraucht übernommen
48	VT	...	1942	79 525	210-206	1945 gebraucht übernommen

Legende: Z & Ch Δ Zypem & Charlier
WFD Δ Waggonfabrik Dessau, heute VEB Waggonbau Dessau