

**3**  
**85**

transpress

**modell**

**eisenbahner**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

BR 91  
Poster und Modell





**Die  
Nordkaukasische  
Pionierreisenbahn  
„Gagarin“**

Sollten Sie einmal nach Rostow am Don kommen, ist der Besuch des Nikolai-Ostrowski-Parks empfehlenswert. Dort verkehrt auf einer zwei Kilometer langen und 750-mm-spurigen Pionierreisenbahn noch immer eine Dampflok. Diese vierfach gekuppelte, kohlengefeuerte und nach 1945 in Babelsberg gebaute Maschine trägt die Bezeichnung Гр № 185 und befördert einen aus fünf Wagen bestehenden Reisezug. Genaueres über den früheren Einsatz und die Herstellerangaben sind leider nicht bekannt. Die Diesellok TY2-152 – auch über sie sind keine näheren Angaben möglich – zieht den zweiten Personen-

zug. Neben dem Bahnhof Pobjeda existieren an der Strecke die Haltepunkte Solnetschnaja und W. Tscherewitschkina. Eine Fahrt auf der Ringbahn dauert rund 20 Minuten, wobei die Geschwindigkeit zwischen 10 und 25 km/h liegt. Schon mehrmals berichteten wir in unserer Zeitschrift über Pionierreisenbahnen in der Sowjetunion. Viele dieser Bahnen entstanden bereits vor dem zweiten Weltkrieg und sind heute nicht nur Anziehungspunkte für jung und alt in Naherholungsgebieten. Sie dienen auch dazu, Schüler auf den Beruf bei der großen Eisenbahn vorzubereiten.

Auf den meisten Pionierreisenbahnen verkehren heute Dieselloks. Noch in den 50er Jahren herrschte hier die Dampflokomotive vor. Der Traktionswechsel hat auch auf den kleinen Bahnen zur grundlegenden Rationalisierung des Betriebs beigetragen. So ist der Einsatz der Гр № 185 in Rostow am Don inzwischen als große Ausnahme zu betrachten.



1 Der Dampfzug mit dem aus fünf Wagen bestehenden Zug.

2 Wesentlich moderner sind die von TY2-152 gezogenen Reisezugwagen.



eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
34. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**Titelbild**

In der letzten Ausgabe des „me“ berichteten wir ausführlich über die Geschichte der Strecke Zwickau – Schwarzenberg. Daß sich diese Bahn in einer landschaftlich reizvollen Gegend befindet, beweist dieses Foto. Es entstand am 30. April 1983. Die Lok 110 758 rollt mit dem P 5697 über die Muldenbrücke am Niederschlemaer Tunnel.

Foto: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

**modelleisenbahner**

<b>forum</b>	Leser meinen, schreiben und antworten DMV teilt mit / Anzeigen	2 26/27
<b>literatur</b>	Rezensionen	28

**eisenbahn**

<b>kurzmeldungen</b>	Lokeinsätze DDR und Ausland	11 15
<b>historie</b>	Verlierer waren die Kunden – Der preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieg	3
<b>poster</b>	Lok 91 896	10
<b>international</b>	Borsig-Dampftriebwagen der montenegrinischen Eisenbahn	12

**nahverkehr**

<b>historie</b>	Die ehemalige Mühlhäuser Eisenbahn	6
-----------------	------------------------------------	---

**modellbahn**

<b>anlage</b>	Eine N-Anlage im Schreibtisch H0/H0 <sub>e</sub> -Heimanlage Langen-Waldau	24 28
<b>tips</b>	Der Trieb- und Steuerwagen von PIKO Verbesserungen an der 91er Fahrstromversorgung der BR 24 verbessert	16 20 25
<b>mosaik</b>	Der VEB PreFo Dresden Anlagenausschnitte vorgestellt und kommentiert	22 25

**Redaktion**

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redakteur:  
Dipl.-Ing. oec. H.-Joachim Wilhelm  
Redaktionelle Mitarbeiterin:  
Gisela Neumann  
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt  
Anschrift:  
Redaktion „modelleisenbahner“  
DDR – 1086 Berlin,  
Französische Str. 13/14; PSF 1235  
Telefon: 2 04 12 76  
Fernschreiber: Berlin 11 22 29  
Telegrammadresse: transpress  
Berlin  
Zuschriften für die Seite „DMV  
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –  
wer braucht?“)  
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  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,  
Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.  
Günter Fromm, Erfurt  
Dr. Christa Gärtner, Dresden  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Ing. Paul Heinz, Sonneberg  
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**  
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher  
Chefredakteur des Verlags:  
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze  
Lizenz Nr. 1151  
Druck:  
(140) Druckerei Neues Deutschland,  
Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeit-  
schriftenkatalogen des „Buchexport“,  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,  
Postfach 160, zu entnehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Aus-  
züge sind nur mit Genehmigung der  
Redaktion gestattet.  
Art.-Nr. 16330  
P 2/85  
Redaktionsschluß: 13. 2. 1985  
Geplante Auslieferung: 19. 3. 1985  
Verlagspostamt Berlin

**Anzeigenverwaltung**

VEB Verlag Technik Berlin  
Für Bevölkerungsanzeigen alle  
Anzeigenannahmestellen in der  
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der  
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,  
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.  
Bestellungen nehmen entgegen: in  
der DDR: sämtliche Postämter und  
der örtliche Buchhandel; im Aus-  
land: der internationale Buch- und  
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in  
der BRD und in Westberlin: der ört-  
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-  
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)  
52, Eichborndamm 141–167, sowie  
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-  
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)  
30, Kurfürstenstr. 111.  
Auslandsbezug wird auch durch den  
Buchexport Volkseigener Außen-  
handelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik,  
DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16,  
und den Verlag vermittelt.



**Leser meinen ...**

**Solidarität einmal anders**

Während unseres Urlaubs entdeckten wir in der Unterführung des Bahnhofs Wismar eine Modellbahnanlage nicht alltäglicher Art: Die dortige AG 6/13 hat in einer Vitrine eine Anlage in der Nenngröße N aufgebaut, die jedermann bedienen kann. Dazu gibt es einen Münzeinwurf. Solange die Bahn steht und Geld eingeworfen werden kann, blinkt ein grünes Licht („frei“). Nach dem Einwurf setzen sich je nach Betragshöhe verschiedene Züge in Bewegung und befahren eine recht beachtliche Strecke. Während der Fahrzeit leuchtet es am Einwurf rot auf. Es können Münzen ab 0,10 M eingeworfen werden. Für 0,20 M verkehren bereits zwei Einheiten. Da die Anlage aus zwei getrennt geschalteten Kreisen besteht, herrscht ab 0,50 M reger Zugverkehr. Das Nichtalltägliche dabei: Der Erlös dient der Solidarität! Die AG 6/13 hat sich etwas einfallen lassen! Und obendrein: nachahmenswert für andere Arbeitsgemeinschaften des DMV.  
*R. Schmalstieg, Leipzig*

**Leser schreiben ...**

**Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft: AG 7/12 Thale (Harz)**

1984 bestand die Arbeitsgemeinschaft 7/12 des DMV der DDR in Thale 20 Jahre. Anlässlich dieses Jubiläums sollen die Leser unserer Zeitschrift Näheres über die Entwicklung unserer AG erfahren.  
1964 gegründet. Die Mitglieder: sieben Erwachsene, vier Jugendliche;  
1966: Ausstellung einer Großanlage und einiger Heimanlagen der Mitglieder;  
1967: Teilnahme an der internationalen Ausstellung in Katowice (Polen);  
1968: Grundstein für Jugendarbeit gelegt;  
1979: erstmals 4 000 Besucher während einer Modellbahnausstellung; Titel „Hervorragendes Volkskunstkollektiv“ erhalten;  
1981: nunmehr 7 000 Ausstellungsbesucher;  
6. Mai 1984: Anlässlich der Wahlen „Tag der offenen Tür“;  
1984: Anzahl der Mitglieder 50;

Natürlich gab es in unserer AG Höhen und Tiefen. Zahlreiche freiwillige Arbeitseinsätze der Mitglieder waren und sind notwendig, um den Arbeitsraum in der Juli-Gagarin-Oberschule so zweckmäßig wie möglich auszubauen. Exkursionen, Erfahrungsaustausche u. a. mit den Arbeitsgemeinschaften in Meiningen, Wernigerode und Köthen. Die Teilnahme der Jugendlichen an der Schul-MMM entwickelte sich zu einem besonderen Höhepunkt. Über die Öffentlichkeitsarbeit berichteten wir in der Bezirkspresse, in Betriebszeitungen und auf Plakaten. Eine enge Zusammenarbeit gibt es mit den staatlichen Organen. Die Auszeichnung der AG 7/12 im Jahre 1979 anlässlich des 30. Jahrestages unserer Republik mit dem Titel „Hervorragendes Volkskunstkollektiv“ spricht für sich. Sie verdeutlicht, welchen wesentlichen Beitrag zur kulturellen und niveauvollen Gestaltung alle Freunde geleistet hatten. Im vergangenen Jahr fand eine Jubiläumsausstellung unter dem Motto „35 Jahre DDR – 35 Jahre erfolgreicher Aufbau des Sozialismus“ großen Anklang. 1985 steht nicht nur die würdige Vorbereitung des 40. Jahrestages der Befreiung, sondern auch die 300-Jahr-Feier des heutigen VEB EHW in Thale bevor.  
*W. Effenberg, Quedlinburg*

**30 Jahre AG 7/1 Wernigerode**

Mitte der 50er Jahre trafen sich erstmals vier Modellbahnfreunde in einem Keller des Kreiskulturhauses. Mit wenig Material sollte eine kleine Gemeinschaftsanlage entstehen. Damals ahnte noch niemand, daß sich hieraus eine der erfolgreichsten Arbeitsgemeinschaften des Bezirkes Magdeburg entwickeln würde. Die erste Gemeinschaftsanlage entstand 1955 auf alten wackligen Tischen. Aus Pappe liebevoll gefertigte Häuser, Berge aus Gips: Das war Landschaftsgestaltung, die noch in den Kinderschuhen steckte! 1957 konnten die nunmehr acht Mitglieder mit finanzieller Hilfe des Kulturhauses zum Tag des Eisenbahners ihre erste öffentliche Ausstellung organisieren. Am 7. April 1962 schlossen sich diese Freunde als erste Arbeitsgemeinschaft dem neu gegründeten Bezirksverband Magdeburg des DMV der DDR an. Mit Elan ging es an neue Aufgaben, und endlich wurde die Idee, un-

sere Harzquerbahn nachzubauen, Realität. Eine 25 m<sup>2</sup> große Anlage entstand in rund 5 000 Stunden. Auf ihr sind der historische Stadtkern Wernigerodes und die Harzquerbahn von Wernigerode bis zum Thumkühlenkopf vorbildgerecht nachgebildet. Einen besonderen Höhepunkt gab es 1966. Die Gemeinschaftsanlage wurde anlässlich des Internationalen Modellbahnwettbewerbs in Budapest ausgestellt, 21 Mitglieder zählte unsere AG damals. Ein Jahr später stellten die Freunde den Fischtransport vom Kutter bis zum Verbraucher auf Bildtafeln dar. Diese Dokumentation fand auf der Ostseemesse in Rostock großen Zuspruch. Das 75jährige Bestehen der Harzquerbahn wurde u. a. durch 10 Vitrinenmodelle und einer längeren Ausstellung gewürdigt. Öffentliche Treffen „Modell-eisenbahn“ kamen 1974 hinzu. Zur 750-Jahr-Feier von Wernigerode fand die Gartenbahn des Freundes Klaeden mit exakt gebauten Harzquerbahn-Fahrzeugmodellen viel Interesse. Freundschaftliche Beziehungen bestehen zu den Arbeitsgemeinschaften 7/44 „Freunde der Eisenbahn“ Wernigerode sowie den Freunden aus Thale und Ilseburg. Im 30. Jahr des AG-Bestehens haben die Freunde erstmalig ihre Anlage mit den Bahnhöfen Rennsteig und Frauenwald der Öffentlichkeit vorgestellt. Aber was wäre die Arbeitsgemeinschaft ohne ihren langjährigen Vorsitzenden, dem Freund Fritz Seeger? Er verstand es immer wieder, mit seinem Leitungskollektiv die Modellbahnfreunde über alle Höhen und Tiefen zum Erfolg zu führen. Dafür sei ihm an dieser Stelle herzlich gedankt.  
*H. Röper, Wernigerode*

**Leser antworten ...**

**Ergänzungen zur N.F.E.-Liste**  
Nachstehend einige Ergänzungen zu der im „me“ 11/84 auf Seite 7 veröffentlichten Lokliste über die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn. Auf dieser Bahn gab es eine weitere Cn2t-Lok. Es war die FRIEDRICH WILHELM, gebaut von Jung 1894 mit der Fabrik-Nr. 202. Ihr Verbleib ist mir nicht bekannt. Die Mallet-Lok NEU-BRANDENBURG wurde 1904 mit

der Fabrik-Nr. 755 ausgeliefert und gehörte später zur Wutha-Ruhlaer Eisenbahn mit der Theag-Nr. 86. Die erwähnte Diesellok hatte die Theag-Nr. 2 und wurde 1939 mit der Fabrik-Nr. 655 von den Deutschen Werken Kiel (D.W.K.) an die Weimar-Blankenhainer Eisenbahn geliefert und befand sich nach 1945 in Friedland.  
*K.-P. Quill, Frankfurt (Main)*

Die Lok 42 wurde mit der Fabrik-Nr. 22558 ausgeliefert und nicht, wie versehentlich gedruckt, mit der Fabrik-Nr. 22258. Die Cn2t-Lok 36 hatte vor Übernahme durch die DRG die Bezeichnung Ebf 6818 (nicht Erf 6818)! Lok 37 wurde 1921 übernommen und lief vorher als Berlin 6816.  
*D. Schipke, Dresden*

**Dampfzylinder unter dem Führerhaus?**

Zum „me“ 9/84, S. 2, „Leser fragen ...“: Wenn man sich noch einmal die Farbaufnahmen von den Dampfspeicherlokomotiven im „me“ 5/84 anschaut, so fallen das geräumige Führerhaus und der große Speicherkessel besonders ins Auge. Um nun eine gleichmäßige Belastung aller Achsen zu gewährleisten, mußten die Zylinder am entgegengesetzten Rahmenende unter dem Führerhaus angeordnet werden.  
*F. Hibsich, Halle*

**Nach wie vor ein Zugpaar**

Zwischen Wüstenbrand und Neuoelsnitz – „me“ berichtete über diese Strecke in Heft 12/84 auf Seite 16 – verkehrt noch immer ein Reisezugpaar. Die Züge 17692 und 17691 fahren montags bis freitags nach wie vor auf dieser Strecke. Die Fahrten 17690 sowie 17695 bis 17698 werden von Kraftomnibussen im Schienenersatzverkehr übernommen.  
*T. Holl, Oelsnitz (Erzgeb.)*

**Verboten ist verboten**



Fotografiert im Bahnhof Muegeln (b. Oschatz) und eingesandt von M. Reimer, Berlin



Dipl.-Ing.-Ök. Uwe Erler, Dresden

## Verlierer waren die Kunden

Der preußisch-sächsische Eisenbahnkrieg

Die bevorstehenden Jubiläen „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ sind Anlaß, interessante Beiträge über die Geschichte der Eisenbahn zu veröffentlichen, die für Sie, liebe Leser, von besonderem Interesse sein dürften. Dabei wird nicht nur die technische Entwicklung, sondern es werden auch verkehrspolitische Themen aus der 150jährigen Geschichte der Eisenbahnen auf deutschem Boden berücksichtigt.

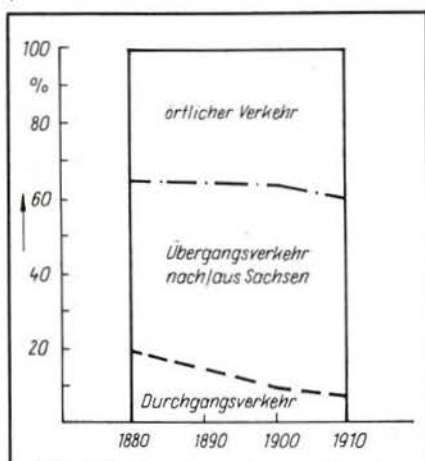


Zwischen den Ländern Preußen und Sachsen gab es in der Vergangenheit nicht nur politische Auseinandersetzungen auf Regierungsebene über allgemeine Fragen. Im Ergebnis der Befreiung von der napoleonischen Fremdherrschaft stieg Preußen zu einer politisch führenden Macht in Mitteleuropa auf. Es nutzte diese Position in den Folgejahren, um eine politische und ökonomische Vorherrschaft in Deutschland anzustreben. Dabei sollte der ökonomisch stärkere Konkurrent Sachsen geschwächt werden. Dieses Kapital deutscher Wirtschaftsgeschichte hinterließ seine Spuren auch im Eisenbahnwesen.

### Einzelinteressen mußten zurückgesteckt werden

Während der Entstehung des Eisenbahngrundnetzes richteten sich die Auseinandersetzungen auf die traditio-

nellen Handelswege und die neuen Eisenbahnstrecken, die miteinander konkurrierten. Sachsen fürchtete aufgrund seiner geographischen Lage eine Umgehung und dadurch eine ökonomische Schwächung. Folglich bezogen sich die Meinungsverschiedenheiten auf das Zustandekommen von Eisenbahnanschlüssen zwischen den Ländern, von denen die Führung der Fernbahnen abhing. Die Rängeleien konnten das Zustandekommen eines den Erfordernissen der deutschen Wirtschaft adäquaten Eisenbahnnetzes zwar verzögern, nicht aber verhindern. Der sich



1 Anteile der Verkehrsarten an den Einnahmen des Güterverkehrs in Sachsen. Die Gütertransportleistung hat sich übrigens hier während dieses Zeitraums in kontinuierlicher Entwicklung verdreifacht.

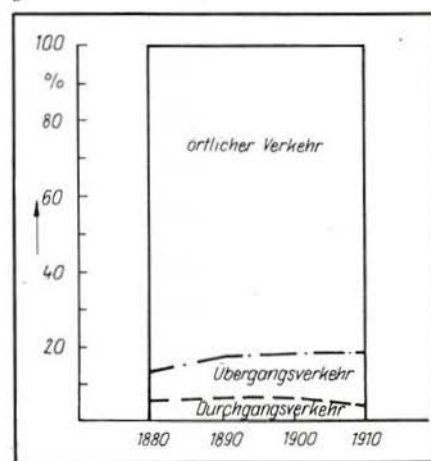
entfaltende Kapitalismus erforderte einen nationalen Markt und dafür ein zusammenhängendes Transportsystem. Durch die nicht mehr zeitgemäßen Einzelinteressen der Länderregierungen entstanden in zunehmendem Maße Probleme. Das hielt die Regierungen jedoch nicht davon ab, ihren ökonomischen Auseinandersetzungen um die Vorherrschaft neue Möglichkeiten des Austragens zu erschließen. War jetzt der Bau von Eisenbahnen kaum noch dazu tauglich, so mußte die Betriebsführung erhalten.

### Verkehrsströme wurden systematisch umgelenkt

Um 1875 setzte ein erbitterter Konkurrenzkampf zwischen den sächsischen und preußischen Eisenbahnverwaltungen ein. Mit Herausbildung der geschlossenen Staatsbahnsysteme in Sachsen ab 1876 und in Preußen ab 1879 erfuhr er eine Zuspitzung, der bis in den ersten Weltkrieg hinein andauerte. Zeitgenossen schätzten ein, daß dieser „preußisch-sächsische Eisenbahnkrieg“ die Gewinne der Sächsischen Staatseisenbahnen jährlich um

Millionen Mark schmälerte. Preußen ließ sich die Umlenkung von Verkehrsströmen etwas kosten, mit dem Ziel, das Loch in der sächsischen Staatskasse zu vergrößern.

Die von Sachsen seit der Eisenbahnfrühzeit gefürchtete Umgehung war mit der Errichtung der Streckennetze keineswegs gebannt. Sie wirkte sich jetzt kaum noch auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung aus. Doch die Gewinnrate wurde geringer, da die Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr immer spärlicher flossen. Im Durchschnitt der Jahre 1897 bis 1909 erzielte Sachsen Ge-



2 Anteile der Verkehrsarten an den Einnahmen des Personenverkehrs in Sachsen bei Verfünfachung der Personenbeförderungsleistungen im dargestellten Zeitraum.

winne von 4,37 % des in der Eisenbahn angelegten Kapitals, die preußisch-hessische Eisenbahn-Verwaltung hingegen 6,54 %. Das ist natürlich nicht allein Ergebnis der Konkurrenz. Wie stark sie jedoch beteiligt war, zeigt die Entwicklung der Verkehrseinnahmen (Abb. 1). Die Einnahmen aus dem Güterdurchgangsverkehr beispielsweise gingen von anteilmäßig 18,8 % im Jahre 1880 auf 7,5 % nach 1900 zurück. Von diesen Einnahmen entfielen um die Jahrhundertwende wiederum 80 % auf den Kohleverkehr Österreich-Preußen, wo Sachsen schwerlich zu umgehen war.

### Sachsen wurde umfahren

Der Rückgang des Durchgangsverkehrs, den die Tendenz der Einnahmen widerspiegelt, war das Ergebnis eines groß angelegten Umfahrens Sachsens. Die durchschnittliche Versandweite der Güter ist in diesem Zeitraum durch die Entfaltung der großindustriellen Produktion mit immer weitläufigeren Lieferbeziehungen ständig gestiegen. Der wachsende Durchgangsverkehr wurde aber von sächsischen Strecken ferngehalten. Preußen hatte für die Umlenkung des



Güterverkehrs sogar eine Legitimation, da sich die beiden Rivalen entsprechend einer Regierungsabmachung von 1885 jeweils 20 % Umwege für die Lenkung der Güterströme gestatteten. Leidtragende waren die Transportkunden. Sie mußten die längeren Transportzeiten hinnehmen. Das häufige Umstellen der Wagen oder das Umladen der Stückgüter führten außerdem vermehrt zu Beschädigungen oder Verlusten der Güter. Schließlich hatten die Kunden entsprechend den Beförderungsbedingungen häufig sogar noch die Umwege zu bezahlen. Manchmal erhielten sie

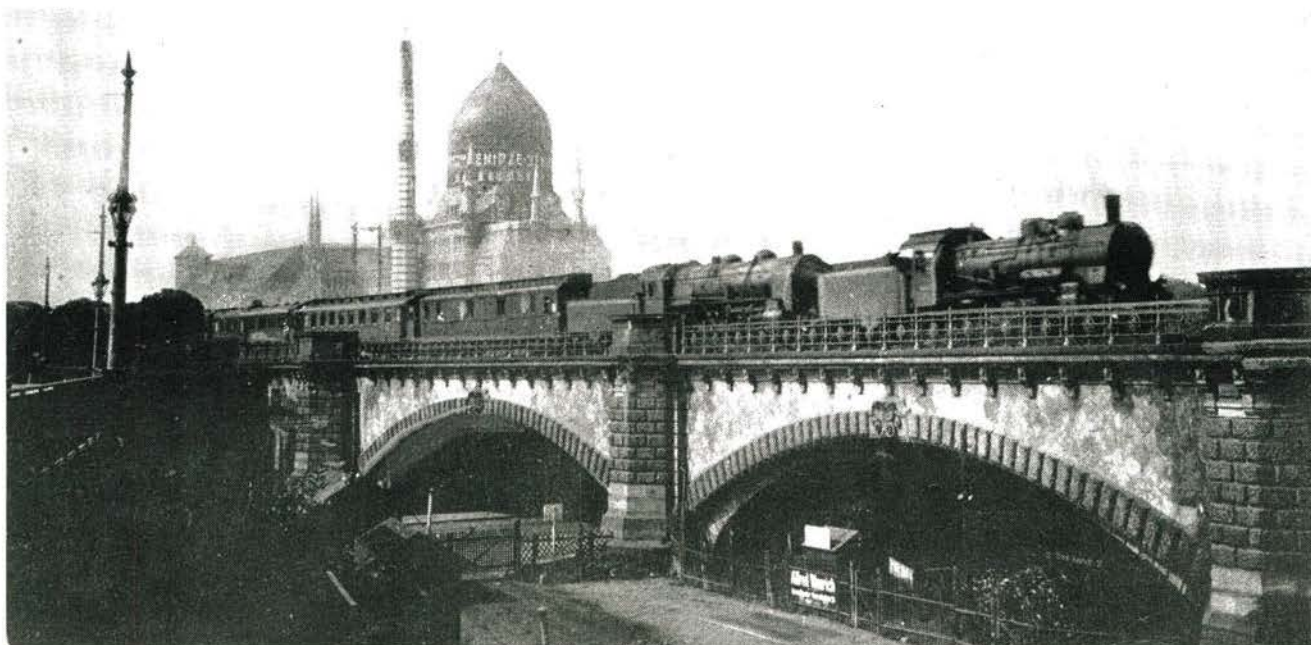
### Leipzig entwickelte sich zum Zentrum des Kriegs

In besserer Lage befanden sich hingegen die Leipziger Fabrikanten, da sie seit 1867 ihre Güter zur Abfertigung preußischen Eisenbahngesellschaften übergeben konnten. Das kam folgendermaßen zustande: 1866 führten Preußen und Österreich einen Krieg, in welchem Sachsen in „aktiver Neutralität“ zu Österreich stand. Österreich verlor ihn, und Sachsen war mit von den Folgen des Friedensvertrages betroffen. Unter anderem konnten fortan Preußen selbst oder von diesem Staat konzessionierte

3 Schnellzug Dresden–Berlin auf der Elbbrücke in Dresden. Als Vorspann eine P 8, dahinter eine 18er. Die Aufnahme entstand im September 1926. Zu dieser Zeit gab es keinen sächsisch-preußischen Eisenbahnkrieg mehr, der seinerzeit auch die Betriebsführung auf der Strecke Berlin–Dresden betraf.

4 Eine ehemals preußische Lok (38 2929 des Bw Zittau am 7. August 1971) im Bahnhof Dresden-Neustadt vor einem Eilzug nach Zittau. Auch das war aufgrund der Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Sachsen vor dem ersten Weltkrieg kaum möglich: eine preußische Lok im sächsischen Bahnhof.

Zeichnungen: Verfasser; Fotos: R. Thümmler, Leipzig (2) und F. Ebert, Dresden (4)



aber auch aus Konkurrenzgründen Rückerstattungen. Erst ab 1913 erfolgte die Tarifberechnung generell nach der kürzesten Bahnroute.

Von solchen Umwegen waren auch Kunden der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn betroffen, wie überhaupt letztere kräftig im Konkurrenzkampf mitmischte und dabei kaum Rücksicht auf ihre Kunden nahm. Güter im gebrochenen Transport Eisenbahn/Binnenschiffahrt nach Hamburg wurden prinzipiell nur nach Dresden oder Riesa abgefertigt, um den Eisenbahntransport lange über sächsische Strecken zu führen. Besonders nachteilig wirkte sich dies für Versender im Raum Westsachsen und dem östlichsten Thüringen, das mit von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erschlossen war, aus. Für sie wäre zweifellos Magdeburg der günstigere Umschlagplatz gewesen.

Privatbahnen in Leipzig uneingeschränkt Eisenbahnverkehr betreiben und somit auch Bahnhöfe einrichten. Zuvor fungierte der sächsische Staat als Aufsichtsbehörde für die Anlagen auswärtiger Bahnverwaltungen in Leipzig. Noch bei den Umbauten des Eisenbahnknotens Leipzig bis 1915 erhob Preußen auf dieses Vorrecht Anspruch. Dadurch kam es übrigens auch zur Teilung des Hauptbahnhofs in eine preußische und eine sächsische Hälfte. Unter diesen Umständen entwickelte sich Leipzig zu einem besonderen Schwerpunkt im „Eisenbahnkrieg“.

Neben dem Wettbewerb in Leipzig lenkte Preußen systematisch den Verkehr ab, indem es bis 1894 in 37 km Entfernung den „Konkurrenzknoten“ Halle ausbaute. Die wichtigsten sächsischen Magistralen (Erfurt–) Leipzig–Dresden–Görlitz (–Breslau; heute Wrocław, VR Polen) und Leipzig–Hof verloren ihren Durchgangsverkehr an die preußischen Konkurrenzstrecken Halle (Saale)–Falkenberg (Elster)–Cottbus (–Breslau) und

Halle (Saale)–Saalfeld–Probstzella, für deren Ausbau erheblich investiert wurde. Den Güterverkehr von Halle (Saale) bzw. Falkenberg (Elster) nach Böhmen versuchte Preußen über Schlesien umzuleiten.

Beide rivalisierende Bahnverwaltungen wiesen Beschwerden der Öffentlichkeit über die unlautere Konkurrenz und deren Folgen ständig ab. Sie rechtfertigten ihr Handeln stets mit entsprechenden Verträgen. Regierungsamtliche Stellen attackierten zuweilen sogar Presseberichte über den „preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieg“. Daß jedoch in bezug auf die Betriebes- und Verkehrsführung tatsächlich „Schlachten“ ausgefochten wurden, ließ sich auf die Dauer nicht verleugnen. Der sächsische Landtag sah sich 1901 und 1902 dann doch einmal zur Kritik an Preußen genötigt, weil es „einen unlauteren Wettbewerb gegen Sachsen“ führe.

### Preußen und Bayern gegen Sachsen

Im Güterverkehr ließ sich der Konkur-



renzkampf leicht organisieren, da die Bahnverwaltungen den Transportweg festlegten. Sie waren nur an die Umwegklause und an Lieferfristen gebunden. Doch auch im Reiseverkehr wurde der „Eisenbahnkrieg“ mit ganzer Härte geführt. Die Auseinandersetzungen richteten sich vor allem auf die Relation des stärksten Verkehrs durch Sachsen, Berlin–München. Dabei kooperierten Preußen und Bayern in der Konkurrenz gegen Sachsen. Es galt, die Reisenden zur Benutzung der Strecken der einen oder anderen Bahnverwaltung zu bewegen, was Preußen für seinen Konkur-

lich Sächsische Staatseisenbahn nicht, ihre komplizierten Betriebsbedingungen zu bewältigen und einen modernen Schnellverkehr aufzubauen. Beispielsweise benötigte der internationale Schnellzug Karlsbad (heute Karlovy Vary, ČSSR)–Paris 1910 auf den 127 km der Sächsischen Staatsbahn von Eger (heute Cheb, ČSSR) nach Gera 3 Stunden und 15 Minuten. Er hielt auf solch kleinen Stationen wie Weichlitz, Berka und Wünschendorf. Die Verbindung Breslau–München erforderte auf der kürzeren Route über Görlitz–Dresden–Plauen eine um 1 1/4 Stunden längere

Bahnverwaltung vermochten nichts dagegen zu unternehmen.

### Veränderte Situation im ersten Weltkrieg

Zu einer Beruhigung in den preußisch-sächsischen Auseinandersetzungen kam es erst während des ersten Weltkriegs, obwohl die sieben Länderbahnen selbständig blieben. Das einheitliche Handeln wurde durch die Unterstellung unter militärische Befehlsgewalt koordiniert. Unter den Ereignissen des Krieges zeigte sich besonders drastisch, daß die über die Eisenbahnen ausgetragenen Streitereien der Länder den Ansprüchen an das Eisenbahntransportwesen nicht länger hinderlich sein durften.

Einige Länderregierungen waren aber immer noch stark genug, die Zusammenführung der Bahnen in Richtung eines Bundes der weiter selbständigen Staatsbahnverwaltungen lenken zu wollen. Sachsen machte seinen Beitritt zu diesem Bund von der Lösung der Verkehrsstreitigkeiten abhängig. Preußen willigte ein, da Aufwand und Nutzen seines Konkurrenzkampfes langsam der Vernunft zum Vorzug verhalfen. In Vorbereitung des Bundes wurde für den Güterverkehr ein Vertrag zum Ausschluß aller Umlenkungen aus Konkurrenzgründen abgeschlossen. Für den Reiseverkehr auf der Relation Halle (Saale)/Leipzig–München kam es zur Gründung eines regelrechten Syndikats zwischen den beiden Staatsbahnen. Das „Abkommen zur Finanzgemeinschaft für den Schnellzugverkehr Berlin–München“ vom August 1918 sah auf beiden Strecken über Hof und Probstzella eine gleiche Anzahl guter Verbindungen vor. Der Gewinn beider Relationen wurde unabhängig von der Benutzung je zur Hälfte aufgeteilt. Kurz vor Bildung der Reichseisenbahnen (später DRG) kam es zwischen den beiden Länderbahnen noch zu einer monopolistischen Vereinigung und somit zur Aufhebung der Konkurrenz!

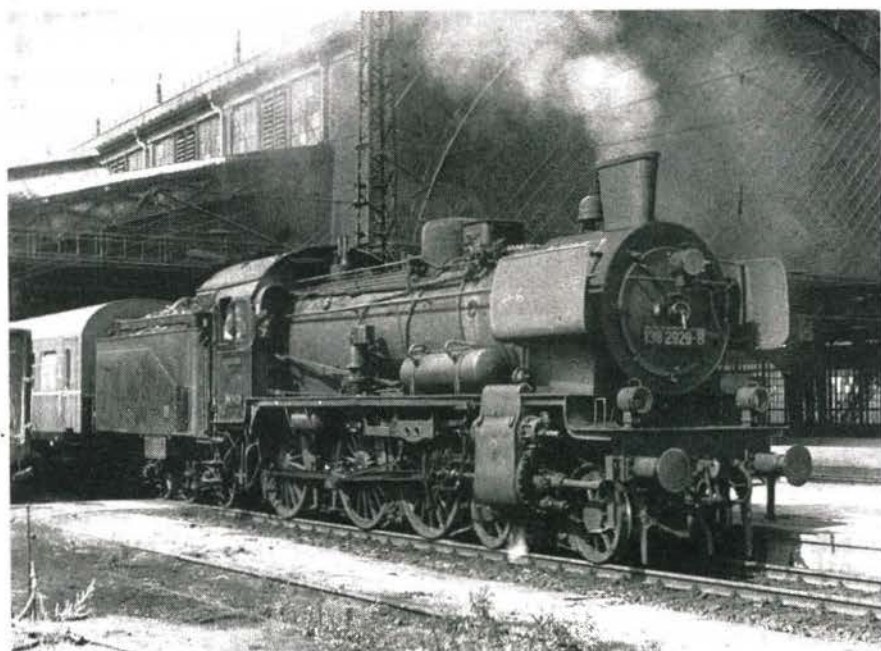
Das Ende des ersten Weltkrieges und die Novemberrevolution bewirkten auch eine nachhaltige Veränderung der verkehrspolitischen Situation. Der Weg zu einer einheitlichen deutschen Bahnverwaltung war frei. Ihre Gründung erwies sich für die Weimarer Republik als eine dringliche politische Aufgabe.

#### Quellenangaben

(1) Kittel, Theodor: Der Plan des „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen“, das Ende des preußisch-sächsischen Eisenbahnkriegs, Berlin um 1918

(2) Kottmar, Heinz: Sächsische Eisenbahnwünsche, Dresden 1913

(3) Wiedemann, Albert: Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig um 1903



renzkampf gut verstand. Beim Kriterium Geschwindigkeit schnitt Preußen mit seinen jüngeren und topographisch günstigeren Eisenbahntrassen besser ab. Der größere Abstand zwischen den Stationen und Knoten erhöhte diesen Vorzug. Dem Reisenden mußte nur noch der Umweg auf preußischen Bahnen schmackhaft gemacht werden. Zunächst gestattete Preußen, mit Fahrkarten für den kürzeren Weg durch Sachsen auch die längere Route zu benutzen. Dabei wurde versucht, einen höheren Komfort zu bieten und die Anschlüsse zu den preußischen „Umgehungsziügen“ günstiger zu gestalten. Andererseits verminderten preußische und bayerische Aktivitäten die Reisegeschwindigkeiten über die sächsische Route. So wurde entsprechende Lokomotivdurchläufe boykottiert, Anschlüsse geschnitten und an den „Grenzstationen“ – 1871 erfolgte die Gründung des geeinten Deutschen Reiches (!) – lange Aufenthalte „organisiert“. Allerdings verstand es auch die König-

Fahrzeit als über Cottbus–Halle (Saale). Technische Behinderungen vermochte die Sächsische Staatsbahn nicht zu überwinden, und selbst bei Organisatorischem tat sie sich sehr schwer.

### Expreszüge nicht über Dresden

Mit teilweise extrem unlauteren Mitteln schnitt Preußen seinen Konkurrenten vom internationalen Verkehr ab. Preußische Einflüsse bewirkten, daß 1910 kein einziger Expreszug Dresden berührte. Die Elbmetropole mit ihrer zentralen Lage in Mitteleuropa war damit die einzige deutsche Landeshauptstadt ohne diese Anbindung. Sächsische Kurswagen nahm Preußen kaum an, noch seltener Schlafwagen. Den wenigen Kurswagen wurde in Halle (Saale) ein ungünstiger Anschluß organisiert, oder Preußen beförderte sie zur Fahrzeitverlängerung über Nebenstrecken. Nach zeitgenössischen Berichten (2), soll Dresden in dieser Zeit ein spürbares Nachlassen des Fremdenverkehrs verzeichnet haben. Die sächsische Regierung und ihre



Carsten Liesenberg, Mühlhausen

**Die ehemalige Mühlhäuser Straßenbahn**

Bekanntlich gibt es in Mühlhausen Thomas-Müntzer-Stadt keine Straßenbahn mehr. Die letzte Strecke des ehemals meterspurigen Netzes wurde 1969 stillgelegt. Mühlhausen gehört also zu den wenigen Städten unseres Landes, wo die Straßenbahn zugunsten des Kraftomnibusses gänzlich verschwand. Mühlhausen ist eine mittlere Industriestadt am Nordwestrand des Thüringer Beckens im Bezirk Erfurt. Die heute dominierende Textilindustrie entstand Mitte des vorigen Jahrhunderts, wobei die Stadt bereits zu Beginn des 15. Jahrhunderts bekannt war durch Wollwaren- und Leinenexporte. Die 1870 eröffnete Eisenbahn von Leinefelde (Eichsfeld) über Mühlhausen nach Gotha begünstigte den Handel auch in Mühlhausen. Die Einwohnerzahl stieg von rund 10 000 1850 auf etwa 30 000 im Jahre 1900 an.

**Gas- und Elektrizitätswerk in Konkurrenz?**

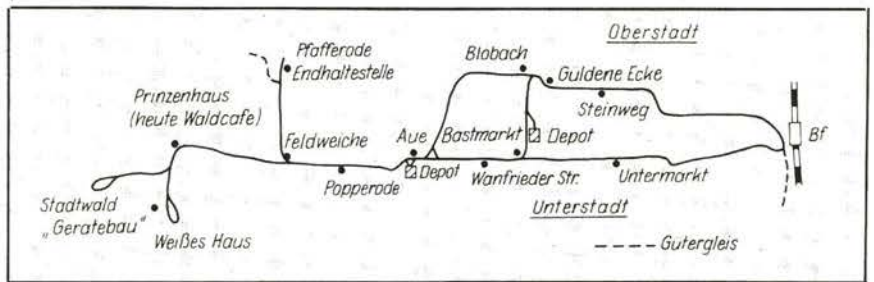
Nun forderte ein Teil des in der ehemaligen Freien Reichsstadt – die 1802 an Preußen fiel – ansässigen Bürgertums die Einrichtung einer elektrisch betriebenen Straßenbahn. So hoffte z. B. der „Wald-Verein“ auf eine günstige Verbindung zum nahegelegenen Stadtwald, dem zweitgrößten Stadtforst im damaligen Deutschen Reich. Zunächst lehnten die Stadtväter ein derartiges Vorhaben ab. Man vermutete nämlich, daß das bereits vorhandene Gaswerk dann mit einem dann erforderlichen Elektrizitätswerk in einen Konkurrenzkampf geraten könnte. Da aber schließlich auch mehrere Industriebetriebe einen Elektrizitätsanschluß forderten, schloß am 13. Juli 1897 der Stadtrat mit der späteren Siemens-Tochterfirma Schuckert & Co in Nürnberg einen Vertrag ab über den Bau eines Elektrizitätswerks und einer elektrischen Straßenbahn. Das Elektrizitätswerk sollte nicht nur die Straßenbahn und Industrie, sondern auch die Haushalte versorgen und die Straßenbeleuchtung elektrisch ermöglichen. Die Stadt erteilte den Schuckert-Werken alle Betriebsrechte für eine Zeitdauer von 50 Jahren, behielt sich aber einen Gewinnanteil vor.

Im Februar 1898 begannen die Bauarbeiten, am 1. September 1898 wurde das Elektrizitätswerk in Betrieb genommen und am 20. Dezember 1898 fand nach landespolizeilicher Abnahme der ersten fertiggestellten Teilstrecke die feierliche Probefahrt statt.

**Ausflugsgebiet wurde mit erschlossen**

Ein Tag später erfolgte die offizielle Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke Bahnhof–Bastmarkt–Popperode (Unterstadlinie). Sie war eingleisig und mit acht Ausweichstellen (später durch Verlegen geändert) angelegt. Vom Bahnhof verlief das Gleis durch die untere Altstadt zum Bastmarkt, wo das Depot

fürte eingleisig mit mehreren Steigungsabschnitten und einigen engen Kurven durch die Hauptgeschäftsstraße der Oberstadt. Endgültig ausgebaut war diese Linie erst am 1. November 1901. Da die Landespolizei eine Verstärkung des Gleisunterbaus der Reststrecke bis zur Aue gefordert hatte, wurde dieser Abschnitt erst am 2. November 1901 übergeben. Im Jahre 1903 ging der ebenfalls eingleisige Anschluß der Oberstadlinie vom Blobach an das Depot Bastmarkt in Betrieb. Den Vorschlag, eine Strecke nach Popperode zu bauen, reichte der Stadtverordnete Wiesenthal ein. Er setzte sich schon vor 1898 für eine elektrische



entstand. Von hier aus fuhr die Straßenbahn über die Vorstadt zum Schwanenteich und schließlich weiter bis Popperode. Als Überlandbahn mit eigenem Bahnkörper wurde die Strecke mit der höchstzulässigen Steigung zum Weißen Haus – einem heute noch beliebten Ausflugsziel am Stadtwald – fortgesetzt. Am 24. Januar 1899 konnte diese Strecke durch den damaligen Mühlhäuser Oberbürgermeister Lentze dem Verkehr übergeben werden. Ein zweimaliger Wechsel der Eigentümer in den Jahren 1899 und 1901 verhinderte weitere Pläne zum Ausbau des Liniennetzes. Die Schuckert-Werke hatten die Konzession an die Elektra-Gesellschaft verkauft. Letztere gaben sie an die Continentale-Gesellschaft in Nürnberg ab. Erst am 4. April 1901 wurde die Oberstadlinie bis zur Guldene Ecke eröffnet. Sie

Straßenbahn in Mühlhausen ein. Nun sprach sich Wiesenthal für eine 30 km lange Überlandstraßenbahn Mühlhausen–Pfefferode–Eigenrieden–Diedorf–Treffurt und ein Versorgungs-Wasserkraftwerk an der Werra aus. Die Vorhaben scheiterten an technischen und finanziellen Schwierigkeiten sowie am Desinteresse der betroffenen Ortschaften.

1911 bildete sich eine sogenannte Bürgervereinigung in Pfefferode. Sie hatte einen so weitreichenden Einfluß, daß der Bau einer Straßenbahnverbindung nach Pfefferode durchgesetzt wurde. Die im Entstehen begriffene Landesheilanstalt Pfefferode förderte dieses Vorhaben. Von vier Trassenvarianten wählte man die kürzeste (Feldweiche–Pfefferode, Stichstrecke) und begann unverzüglich mit dem Bau.



## Güterverkehr kam hinzu

Noch im selben Jahr konnte die Strecke für den Güterverkehr freigegeben werden, der hauptsächlich aus Kohlentransporten für das Elektrizitätswerk, das Depot und die Pfaffenroder Landesheilanstalt bestand. Die Kohlen wurden an einer Rampe nahe des Bahnhofs aufgeladen und zu den Verbrauchern transportiert.

Bei Bedarf waren auch andere Gütertransportleistungen möglich. Die Güterloren wurden dann gelegentlich auch bei fahrplanmäßigen Personalfahrten mitgenommen.

Ebenfalls im Jahre 1911 kam ein neues Depot an der Aue hinzu; das alte konnte

1 Streckennetz der Straßenbahn in Mühlhausen (unmaßstäblich)

2 Im Eröffnungsjahr der Mühlhäuser Straßenbahn entstand diese Aufnahme, auf der offensichtlich gesamte „Personalbestand“ verewigt wurde.

3 Triebwagen 12(II), ex Nordhausen, mit verglasten Plattformen um 1935 auf der Außenstrecke. Der Schaffner trägt die damals üblich gewesenen „Utensilien“

4 Typisch für Mühlhausen waren viele Jahre die Stangenstromabnehmer. Triebwagen 42 um 1930 am Weißen Haus.

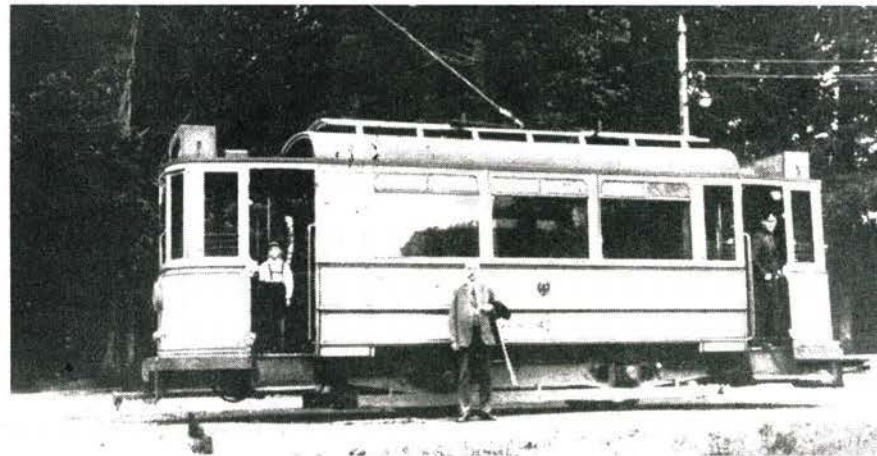
4

sonen beschäftigt, davon arbeiteten 64 im Fahrdienst (Fahrer und Schaffner), und der Rest gehörte zum Depot.

Im Jahre 1912 wurde die Strecke nach Pfafferode für den Personenverkehr eröffnet. Den ersten öffentlichen Fahrplan für die neue Linie gab es aber erst 1913.

## Straßenbahn wurde städtisches Eigentum

Aufgrund der Kohleknappheit während des ersten Weltkrieges waren radikale Fahrpläneinschränkungen an der Tagesordnung, und trotzdem wurde 1917 die doppelte Anzahl an Fahrgästen gegenüber 1911 befördert. 1917/18 mußten zusätzlich noch Verwundete zur



dadurch entlastet werden. Die Straßenbahn hatte damals eine Streckenlänge von 12,6km. Mit 38 Fahrzeugen wurden im 7,5-Minuten-Betrieb jährlich 1,5 Millionen Personen befördert, und es verkehrten folgende Linien (ohne Nummern):

Bahnhof–Bastmarkt–Weißes Haus (Außenstrecke),  
Bahnhof–Bastmarkt–Aue (Unterstadtlinie) sowie

Bahnhof–Blobach–Aue (Oberstadtlinie). Der Protest der Oberstadtbevölkerung führte noch im gleichen Jahr dazu, daß die Linie Bahnhof–Weißes Haus auf der Rückfahrt über die Oberstadt geführt werden mußte. Es galt folgender Fahrtaf: Ringbahn 10 Rpf, Bastmarkt–Weißes Haus 15 Rpf und die ganze Strecke 20 Rpf.

Bei der Straßenbahn waren etwa 80 Per-

Landesheilanstalt Pfafferode transportiert werden.

Am 1. Januar 1919 kaufte die Stadt den Straßenbahnbetrieb von der Elektra-Gesellschaft auf, nachdem die Betriebsführung schon seit 1910 in städtischer Regie lag. Im Sommer 1919 wurde der 15-Minuten-Verkehr eingeführt. 1921 konnte das alte Depot gänzlich geschlossen werden.

## „Bürgervereinigung“ verhinderte den Abbau der Bahn

Doch nun wirkte sich die Inflation auch auf die Mühlhäuser Straßenbahn aus. Ab 1. Dezember 1922 mußte der gesamte Straßenbahnbetrieb eingestellt werden. Ab 1. März 1923 wurde wieder ein eingeschränkter Betrieb aufgenommen, dem ab 1. September 1923 eine erneute Stilllegung folgte. Der bereits

erwähnten „Bürgervereinigung“ aus Pfafferode ist es zu verdanken, daß der inzwischen vorgesehene Abbruch und Verkauf der Straßenbahn nicht zustande kam. Hier war die Straßenbahn zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel geworden. Die „Bürgervereinigung“ erreichte durch eine vertragliche Vereinbarung, daß bis zum 31. Juli 1924 die Provinz Sachsen die Unkosten, und die Stadt Mühlhausen die Unterhaltung der Betriebsmittel der Strecke nach Pfafferode zu finanzieren hatte.

Am 13. Dezember 1923 mußte daher der Betrieb nach Pfafferode wieder aufgenommen werden. Ab 1. März 1924 fuhren bereits alle Linien. Nun wurde die Straßenbahn sehr stark genutzt. Anlagen und Fahrzeuge waren jedoch veraltet.

Nach und nach wurden Gleise und Wagen wieder instand gesetzt. 1933 faßte die Stadtverwaltung alle städtischen Betriebe – dazu gehörten Gaswerk, Elektrizitätswerk und Straßenbahn – zu den Stadtwerken zusammen. Später folgte die Vereinigung mit der Überlandzentrale zur „Elektrizitätswerk- und Überlandzentrale Mühlhausen/Thüringen G.m.b.H.“. Hierzu gehörten dann auch die Wasserkraftwerke Mihla und Falten an der Werra.

## Im Dienst des zweiten Weltkriegs

1937 kamen ein Omnibus-Zubringer-Betrieb, der die jahrelang versäumten Netzerweiterungen ausgleichen sollte, und eine Wendeschleife der Straßenbahn am Weißen Haus hinzu. Die Vorbereitung des verbrecherischen zweiten Weltkrieges ging an der Mühlhäuser Straßenbahn nicht spurlos vorüber.

Für die Produktion von Munition entstand im Stadtwald die „Gerätebau G.m.b.H.“ als Zweigwerk der Firmen Walther & Co. (Suhl) und der Ruhlaer Uhrenwerke. 1939 erhielt der Betrieb einen eingleisigen Straßenbahnanschluß mit einer Wendeschleife. Für den Mühlhäuser Straßenbahnbetrieb ergaben sich nun bisher ungekannt hohe Anforderungen an die Personenbeförderung, ebenfalls nahm der Güterverkehr stark zu. Der Verschleiß von Wagen und Anlagen war dementsprechend hoch. Auf der Hintour zum „Gerätebau“ wurden Brennstoffe und Werkstoffe und auf der Rücktour die dort hergestellte Munition zum Bahnhof Mühlhausen transportiert. Nach einem Großalarm am 3. April 1945 kam es zur Stilllegung des Straßenbahnbetriebs. Bereits am Abend des folgenden Tages gehörte die faschistische Diktatur in Mühlhausen der Vergangenheit an.

## Ein neuer Anfang

Am 14. Mai 1945 wurde der Güterverkehr und am 5. Juli 1945 der Personenverkehr wieder eröffnet. Die Zeit der Kriegsproduktion war vorüber, die Strecke zum „Gerätebau“ überflüssig geworden. 1946 erfolgte der Abbau des



Abschnitts Prinzenhaus-„Gerätebau“. Die Schienen wurden zur Erneuerung des übrigen Streckennetzes verwendet. 1948 konnte der Betrieb auf allen anderen Linien wieder voll aufgenommen werden. Die Straßenbahn gehörte von nun ab zum Energiekombinat Süd mit dem Sitz in Bleicherode. Ein Jahr nach der Übergabe der Straßenbahn an die Stadt im Jahre 1952 wurde der „VEB (K) Städtischer Verkehr“ gegründet. Der Fahrzeugbestand wurde mit zwei Taxis und 1954 zusätzlich einem Bus ergänzt. Die Feierlichkeiten zum 65jährigen Bestehen der Mühlhäuser Straßenbahn fielen mit dem 1. Platz des „VEB (K) Städtischer Verkehr Mühlhausen“ im Wettbewerb der Nahverkehrsbetriebe der DDR zusammen. Noch im gleichen Jahr gab es Bestrebungen, den Personenverkehr nach Pfafferode durch Busse zu ersetzen. Wegen fehlender Kapazitäten mußte er noch bis 1965 aufrechterhalten werden. Der Güterverkehr blieb bis 1968/69 bestehen.

**Kraftverkehr übernahm die Beförderungsaufgaben**

Die jährliche Beförderungsleistung war auf rund 3,7 Millionen Personen angestiegen. 1965 wurde der schaffnerlose Betrieb zunächst auf der Oberstadtlinie, später dann auch in verkehrsarmen Zeiten auf der Unterstadtlinie, eingeführt. Nach der Einstellung der Linie Bastmarkt-Pfafferode bestanden folgende Linien (ohne Nummern): Bahnhof – Weißes Haus (Außenstrecke), Bahnhof – Aue (Unterstadtlinie und Bahnhof – Aue (Oberstadtlinie).

Untersuchungen über die Beibehaltung der Straßenbahn ergaben, daß für die Rekonstruktion dieses Verkehrsmittels in Mühlhausen rund 10 Mill. Mark erforderlich gewesen wären. Die Einrichtung eines Omnibus-Stadtverkehrs verursachte damals einen Kostenaufwand von 2 Mill. Mark. Der überalterte Wagenpark und der aus damaliger Sicht rationellere Busverkehr führten zu der Entscheidung, die Straßenbahn endgültig stillzulegen.

Am 8. Juli 1968 war es dann soweit: Die Oberstadtlinie wurde eingestellt. Ein gutes Jahr später folgten die Unterstadtlinie und die Außenstrecke. Obwohl der Betrieb ab 27. Juni 1969 ruhen sollte, mußte er doch noch bis zum 29. September 1969 weiter rollen. Kraftomnibusse übernahmen den Mühlhäuser Nahverkehr, und heute erinnern nur noch einige Gleisreste an den ehemaligen Straßenbahnbetrieb in der Thomas-Münzer-Stadt.

**Vielfältige Trieb- und Beiwagentypen**

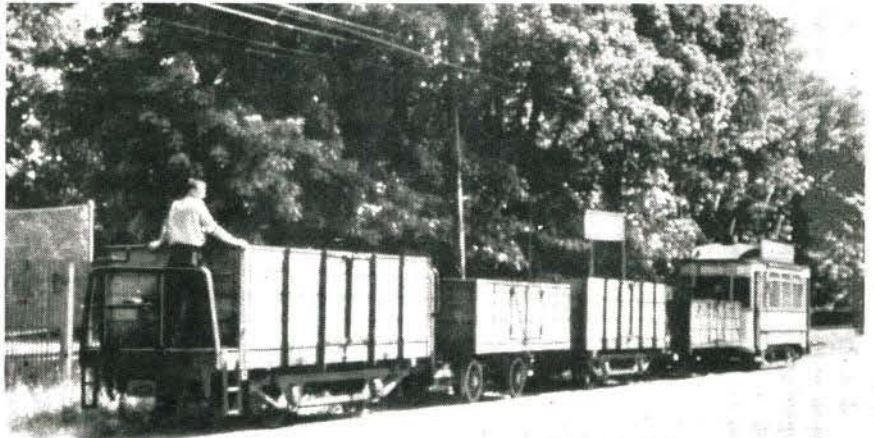
Zur Eröffnung des Straßenbahnbetriebs standen elf Triebwagen der Firma Bothmann & Glück, Gotha, sowie etwa zehn Sommerbeiwagen zur Verfügung. 1911 waren es bereits 21 Trieb- und 17 Beiwagen. In den 20er Jahren fertigten arbeitslose Straßenbahner im Rahmen

5 Straßenbahn-Güterverkehr gab es in Mühlhausen bis in die 60er Jahre hinein. Hierbei ging es insbesondere um die Versorgung der früheren Landesheilanstalt mit Kohle. Auf dem letzten Güterwagen ein Bremser. Diese Aufnahme ist aus dem Jahre 1963.

6 Triebwagen 46, gebaut von MAN im Jahre 1928, am Obermarkt im Juni 1965

7 Triebwagen 39 als Arbeitsfahrzeug im Depot. Dieser Wagen wurde 1913 in Werdau gebaut und war zuvor in Erfurt und Leipzig im Einsatz.

8 Triebwagen 58 – er wurde 1961 aus Erfurt über-



eines Beschäftigungsprogramms in eigener Werkstatt fünf Triebwagen an, die zusammen mit sieben modernisierten älteren bzw. MAN-Triebwagen der Baujahre 1911–1928 bis 1969 in Betrieb waren.

Oft wurden aber auch Fahrzeuge aus Erfurt umgesetzt, die dort durch Einheits-Triebwagen der Typen T 2 und G 4 abgelöst worden waren. Unter den insgesamt 13 ehemals Erfurter Triebwagen (Tw) befanden sich auch vier jüngere. Es handelte sich um die 58(II) und 82 bis 84, gebaut 1936 von der Gothaer Waggonfabrik A.G.

Mit den ersten, Anfang des zweiten Weltkriegs aus Erfurt umgesetzten Fahrzeugen setzte erst relativ spät die Umrüstung von Stangen- auf Scherenstromabnehmer ein. Nach Mühlhausen war noch 1928 ein Triebwagen mit Stangenstromabnehmer geliefert worden. Die Erfurter Triebwagen besaßen bereits die Scherenstromabnehmer. Während und kurz nach dem zweiten Weltkrieg wurden alle vorhandenen Fahrzeuge umgerüstet. Auslöser für diese Modernisierung war auch ein Unfall auf der Außenstrecke: Die Stromabnehmerrolle eines Stangenstromabnehmer-Triebwagens war an der Feldweiche herausgesprungen. Die Fahrzeugbeleuchtung erlosch. Ein Triebwagen aus Richtung Wald fuhr auf diesen unbeleuchteten Triebwagen auf. Alle Triebwagen fügten über Hand- und elektrische Bremsen und waren oft mit Fahrtzielanzeigekästen ausgerüstet. Außer den ersten elf Triebwagen und der ersten Er-

nommen und fuhr dort mit der Nr. 63 – an der Haltestelle Aue im Jahre 1965 kurz vor seiner Ausmusterung.

9 Triebwagen 43 mit Beiwagen 36 an der Endstelle „Zum Wald“ (Stadtwald) Ende der 50er Jahre. Der Beiwagen wurde übrigens im Jahre 1900 in der Waggonfabrik Rastatt für die Wiesbadener Straßenbahn gebaut. 1938 kam er nach Mühlhausen und war hier bis 1969 im Dienst.

10 Abtransport des Beiwagens 37 (ex Wiesbaden) am 28. Juni 1969.

Zeichnung: Verfasser; Fotos: Sammlung Verfasser (3 und 4), W. Schreiner, Leipzig (2, 5 bis 10)

furter Serie, die Längssitze besaßen, hatten alle anderen Fahrzeuge Quersitze.

Außerdem waren aus ehemaligen Sommerwagen entstandene Beiwagen, vier 1898 gebaute und 1956/57 ausgemusterte sowie vier 1938 aus Wiesbaden übernommene Beiwagen vorhanden.

Von 1911 bis 1928 kamen insgesamt zehn Güterloren hinzu. Knapp 50 Triebwagen, rund 25 Beiwagen sowie 15 Güter- und Arbeitsloren verkehrten in der gesamten Betriebszeit. Es waren ausschließlich zweiachsige Fahrzeuge.

Leider konnte bis jetzt noch keine lückenlose Fahrzeugliste aufgestellt werden. Von den verbliebenen Trieb- und Beiwagen wurden von 1967 bis 1969 die Wagenaufbauten zum größten Teil verkauft und meist als Bauunterkünfte oder Gartenlauben verwendet.

**Quellenangaben**

- (1) Unterlagen aus dem Stadtarchiv Mühlhausen
- (2) Straßenbahn-Archiv transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1978, S. 445–451
- (3) „Die Provinz Sachsen in Wort und Bild“, Klinkhardt-Verlag, Berlin, 1900
- (4) Hinweise von B. Mahr, Mühlhausen
- (5) Chronik der Stadt Mühlhausen i. Thür., Willmann-Verlag, Magdeburg, 1931