

Eisenbahn Weimar - Bad Berka - Blankenhain

Dampflokomotiven bis 1945

WBBLE

"Weimar"

"Berka"

"Blankenhain"

"Tannroda"

Nr. 81

Nr. 84

Nr. 85

Nr. 86

Nr. 71

Nr. 72

Nr. 74

Theag

Nr. 91

Nr. 94

Nr. 95

Nr. 92

Nr. 93

DR-BR

57.10 - 40

91.3 - 18

93.5 - 12

94.5 - 18

94.5 - 18

Theag

Nr. 96

Nr. 97

Nr. 98

Nr. 20

Nr. 21

Die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn (WBBLE) eröffnete am 15. Mai 1887 den Personen- und am 13. Juni 1887 den Güterverkehr auf den Strecken von Weimar/Thüringer Bahnhof - Weimar/Berkaer Bahnhof - Erfurter Tor und Weimar/Berkaer Bahnhof - Berka - Blankenhain. Dazu kamen die Strecken Berka - Tannroda und am 14. Oktober 1888 Tannroda - Kranichfeld.

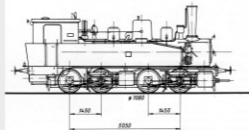


Lok Nr. 4 „Berka“ in Kranichfeld um 1906.
Foto: Sammlung Jürgen Schröer

Als Erstausrüstung beschaffte Herrmann Bachstein vier gleichartige, dreifach gekuppelte Nassdampf-Tenderlokomotiven bei der Firma Krauss in München, die die Namen Weimar, Berka, Blankenhain, Tannroda und nach dem Eigentumswechsel die Betriebsnummern 3 bis 6 erhielten. Diese kleinen Cn2t-Loks hatten nur 23 Tonnen Betriebsgewicht, also weniger als 8 t pro Achse. Bei vollen Vorräten konnten sie etwa 100 t Zuggewicht über die Strecke bringen.



Mallet-Lok 82 als 98 6051 im Bahnbetriebswerk Weimar im Jahr 1950
Foto: Georg Hey

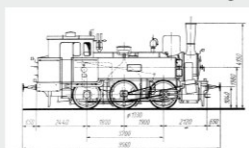


Zeichnung der Mallet-Lok 81-86
Aus: Archiv deutscher Klein- und Privatbahnen Thüringen-Sachsen, Berlin: Transpress-Verlag 1994

Die gestiegenen Verkehrsanforderungen machten sich schon 1899 bemerkbar, so dass 1901 die erste nach dem System Mallet gebaute Nassdampf-Verbund-Tenderlokomotive mit vorderem Dampf-drehgestell zum Einsatz kam. Diese hatte die Firma Jung in Jüngenthal bei Kirchen a.d. Sieg gebaut. Sie bekam die Betriebsnummer 81. Bis 1907 folgten drei weitere im Volksmund „Malletter“ genannte mit den Nummern 84 bis 86. Diese Lokomotiven konnten Züge von 110 t, bei trockenem Wetter und guter Kohle maximal 150 t befördern.



Auch die 1890 gebaute Lok 372 der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DR 896401) gehörte zur preußischen Gattung T7.
Foto: Wiegner

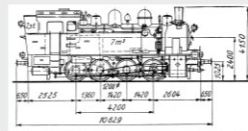


Zeichnung der preußischen T7
Aus: Dampflok-Archiv 3, Berlin: Transpress-Verlag 1978

Nach dem ersten Weltkrieg machte sich eine weitere Verstärkung des Lokomotivparks notwendig. 1922/23 kaufte man drei dreifach gekuppelte Nassdampfloks der ehemaligen Preußischen Staatsbahn vom „Typ“ T 7. Diese 1890 und 1892 gebauten Loks konnten Züge von etwa 150 t befördern. Sie wurden allerdings wegen ihres Alters und der Bauart bald aufwändig im Unterhalt und im Kohlenverbrauch.



Lok 95 der Theag am Anfang der 1930er Jahre im Bahnhof Weimar-B, Ursprungszustand. Foto: Sammlung Andreas Schaldach



Zeichnung der Lok 94 und 95 im Zustand bei der DR
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 9

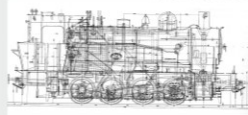
Bei den Lokomotiv-Dampfkesseln hatte sich in Deutschland inzwischen die Dampfüberhitzung mittels Rauchrohrüberhitzer Bauart Schmidt durchgesetzt.

So konnte man den Dampfbetrieb wirtschaftlicher gestalten, Kohle und Wasser sparen.

1925 lieferte die Lokfabrik Orenstein und Koppel in Drewitz bei Potsdam die erste vierfach gekuppelte Tenderlok mit der Nr. 91. Dieser folgten 1927 zwei fast baugleiche Loks vom gleichen Hersteller (94/95).



Lok 92 6579 ehem. Theag 92 entgleist im Juli 1950 auf der Dürrbach-Brücke Strecke Weimar-Nord-Schöndorf.
Foto: Ernst Schäfer

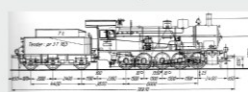


Henschel-Zeichnung der späteren Lok 93 noch als Dn2t-Lok der MfWE
aus Quell/Ebel Privatbahnen in der DDR, seit 1949 im Reichsbahn-Eigenum, Kallmann-Verlag 1982

Noch 1925 kaufte die Verwaltung in Berlin für die WBBLE zwei weitere, allerdings schon 1922 für die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn gebaute, D-Kuppler. Beide stammten von der Fa. Henschel. Deren Kessel wurden beim Hersteller in Kassel 1927/28 auf Heißdampfbetrieb umgerüstet (92 und 93).



Die heute nicht mehr betriebsfähige Museumslok 573297
Foto: Sammlung Andreas Schaldach

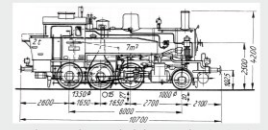


Zeichnung der Rb-Locomotiven der Baureihe 57.10-40 ehem. preuß. G 10
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 9

Nach 1928 wurden die meisten der alten Maschinen ausgemustert und verkauft. Neben einer der Mallet-Loks und einer T 7-Reservelok gab es nur noch vierachsige Loks im Bestand. Mit dem Autobahnbau und dem Bau des Tanklagers bei München nahm der Güterverkehr große Ausmaße an. Auch der Personenverkehr stieg wegen der zunehmenden Kriegsrüstung ständig, so dass bis zum Ende des 2. Weltkrieges immer wieder Leih-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn eingesetzt wurden. Das betraf die Rb-Baureihen 57.10, 91.3-18, 93.5-12 und 94.5-18.



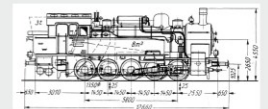
Rb-Lok 91 1276 bei Legefeld 1939
Foto: Haase



Zeichnung der Tenderlok Baureihe 91.3-18 der DR, ehem. preuß. T 9.3.
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 9



Zeichnung der Reichsbahn Dampflok Baureihe 93.5-12
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 9



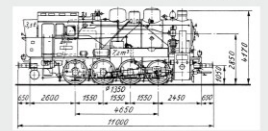
Zeichnung der Rb-Tenderlokomotive Baureihe 94.5-18
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 9

Im Zusammenhang mit der Betriebsführung auf der Buchenwaldbahn wurden weitere Lokomotiven benötigt. So kaufte die Firma Bachstein mit Wirkung vom 1. Januar 1945 die Reichsbahndampfloks 92 435 92 437 und 93 1611 93 1612. Diese fünf Lokomotiven stammten von der Lübeck Büchener Eisenbahn bzw. von der Prignitzer Eisenbahn. Sie bekamen die neuen Betriebsnummern 96 98 und 20 21. Lok 91 und 94 wurden dafür nach Ebeleben umgesetzt.

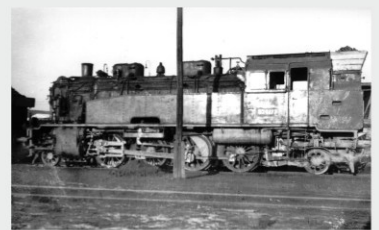
Alle vierachsigen Loks konnten Züge bis zu 200 t Gewicht auf der Strecke WBBL befördern, die beiden „großen Loks“ 20 und 21 sogar bis zu 275 Tonnen Wagenzuggewicht.



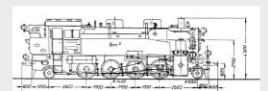
Die ehemalige Lok 97 auf der Drehscheibe im Bahnbetriebswerk Weimar 1952
Foto: Georg Hey



Zeichnung der Theag-Loks 96-98, Bj. 1930
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 9



Theag-Lok 21 als 936677 im Bahnhof Weimar B 1950.
Foto: Georg Hey



Zeichnung der Lok 20 Baujahr 1935
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 9