

# Eisenbahn Weimar - Bad Berka - Blankenhain

## Dampflokomotiven und Diesellokomotiven nach 1945

DR BR

Am 9. April 1945 sah der Lokbestand folgendermaßen aus:

- Lok 20, 21 und 98 mit dem Triebwagen T05 im Räumungszug in Richtung Aue unterwegs
- Lok 84 in Tannroda nach einem Bombenangriff mit Beschädigung von ca. 600 m Streckengleis am Lufttanklager „eingeschlossen“
- Lok 91 in Holzdorf abgestellt, Radreifen gerissen
- Lok 92 und 97 im Einsatz
- Lok 96 kommt aus der Hauptwerkstatt Weimar Berkaer Bahnhof
- Lok 95 in der Hauptwerkstatt in Arbeit
- Reichsbahnlok 93 709 im Einsatz
- Reichsbahnlok 93 850 abgestellt, durch Fliegerbeschuss in Legefeld beschädigt.

94.5 - 12

Mit der Übernahme der ehemaligen Privat-eisenbahnen in der DDR zur Deutschen Reichsbahn zum 1. Januar 1950 wurden auch die Lokomotiven und Triebwagen umgezeichnet. Die Hauptwerkstatt auf dem Berkaer Bahnhof in Weimar löste man zum 31. Dezember 1951 auf. Alle Lokomotiven und der verbliebene Triebwagen T 05 gehörten künftig zum Bahnbetriebswerk Weimar. Später stationierte die Reichsbahn die ehemaligen Privatbahnloks um und nur die Lok 94 war noch in den 1960er Jahren als Rangierlok in Weimar beheimatet.

58.10 - 21



94 717 auf dem Berkaer Bahnhof in Weimar 1950  
Foto: Georg Hey

74.0 - 3

Mit der Wiederaufnahme der Produktion im Zementwerk Bad Berka stieg der Bedarf an leistungsfähigen Lokomotiven für die Güterzüge. Vorerst behalf man sich mit Lokomotiven der Baureihe 94.5 18, die aber wegen der relativ hohen Achslast von 17 t den inzwischen verschlissenen Oberbau (Schienen, Schwellen, Befestigungsmittel) zu stark beanspruchten.

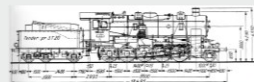
V 36



58 1087 mit Drehgestellender 2'2T20 preußischer Bauart  
Bad Berka Sommer 1969  
Foto: Hermannfried Meß

Theag

Kö Nr. 6



Zeichnung der Rb-Schleppenderlok  
BR 58.10-21 mit dreiaxligem Tender, ehemalige  
Gattung G 12 der Preußischen Staatsbahn  
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 7c

So kam schon in der Jahresmitte 1950 die Baureihe 58.10-21, eine Schleppenderlok, zum Einsatz. Sie konnten bis zu 400 t schwere Züge über die Strecke befördern. Um der Entgleisungsgefahr bei Rückwärtsfahrt zu begegnen, rüstete man die Lokomotiven mit vierachsigen Tendern aus. Die dreiaxigen Tender mit 20 m³ Wasservorrat waren den sehr kleinen Gleisradien auf der Strecke nur unzureichend gewachsen. Für den Planbetrieb wurden täglich vier Loks der BR 58 benötigt, die man bei Bedarf durch weitere aus dem Weimarer Bestand verstärkte. Die Rangierloks des Bahnhofs Weimar kamen gelegentlich auch zum Nachschieben schwerer Güterzüge zum Einsatz.

V100/ 110

112

Um das Lokpersonal bei Rückwärtsfahrt vor Zugluft zu schützen, erprobte man um 1960 den Einsatz der Tenderloks der BR 93.5-12 (s.o.) Für die Güterzüge reichte deren Leistung nicht aus, so dass es bei der BR 58.10 21 blieb.

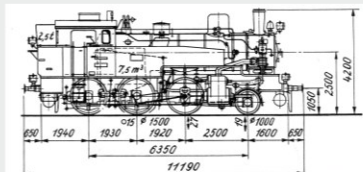


Mit weiteren fünf ehem. preuß. T 14.1 war 93 761 im Jahr 1960 im Bw Weimar beheimatet.  
Aus Moll/Wenzel.  
Die Baureihe 93. Freiburg i.Br.: Eisenbahn-Kurier Verlag 1979

Für den Stückgut-Schnellverkehr beförderten Tenderloks der BR 74.0-3 oder eine V 36 des Bahnbetriebswerkes Erfurt-P den „leichten Eilgüterzug“ (Leig) über die Strecke. Diese Leistungen endeten etwa 1960.



Personenzug-Tenderlok 74 140 des Bw Erfurt-P vor dem Leig im Bf Weimar-B 1953. Als 1°C-Nassdampflok mit Treibrädern von 1500 mm Durchmesser waren diese für die „Berkaer Schiene“ denkbar schlecht geeignet  
Foto: Georg Hey

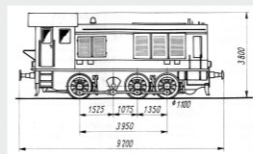


Zeichnung der Tenderlok-Baureihe 74. 0-3, ehem. preuß. T11  
Aus: Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 7c

Die erste Diesellok fuhr schon 1939 auf der Strecke. Für den Rangierbetrieb im Tanklager zwischen Bad Berka und München beschaffte die Luftwaffe eine sog. Wehrmachts-Diesellok vom Typ WR 360 C14, eine dreiachsige Diesellok mit Stangenantrieb, 360 PS-Dieselmotor und hydraulischer Kraftübertragung. Sie wurde 1939 in Berlin gebaut und 1956 in V 36 021 umbenannt. Für die schweren Kesselwagenzüge musste sie oftmals als Vorspannlok aushelfen. Im April 1945 war diese Lok betriebsfähig.

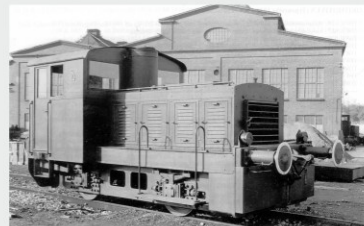


V36 027 hat als Museumslok bis heute überlebt, Erfurt-West 1985.  
Foto: Andreas Schaldach



Zeichnung der Rangier-Diesellok der Reichsbahn-Baureihe V36, gebaut für die Deutsche Wehrmacht u. die Rüstungsindustrie  
Aus: Diesellok-Archiv, Berlin: Transpress-Verlag 1969

Die zweite Diesellok gehörte zum Typ DWK 110 B. Die Deutschen Werke Kiel bauten diese Diesellok-Kleinlokomotive 1939 für die Theag, die Thüringische Eisenbahn AG, zu der auch die WBBIE gehörte. Die Technik bestand aus einem 110 PS-Dieselmotor mit mechanischer Kraftübertragung und Kettenantrieb auf beide Achsen. Sie trug die Betriebsnummer 6 und war hauptsächlich in Weimar-Nord und in den Betriebsanschlussbahnen und um 1948 auch in Bad Berka tätig. Diese Kleinlok hat als einziges Eisenbahnfahrzeug der Theag die Jahre überdauert. Sie steht heute im Eisenbahnmuseum in Prora auf der Insel Rügen.



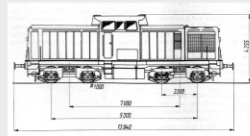
Werkfoto DWK des Typs 110 B  
aus Lauscher: Die Diesellokomotiven der Wehrmacht. Freiburg i.Br.: Eisenbahn-Kurier Verlag 1999

In der zweiten Jahreshälfte 1969 begann der endgültige Übergang vom Dampf- zum Diesetrieb zwischen Weimar und Kranichfeld und zwar mit der V 100 144. Zusammen mit den Loks V 100 153, 171 und 002 der ersten Bauserie dauerte der Einsatz bis 1978/79. Danach kamen weitere Loks der BR 110 der höheren Bauserien. Ab 1982 waren die verstärkten Dieselloks der Baureihe 112 im Einsatz. Zum Planbestand auf der Strecke gehörten immer vier Dieselloks, die bei Bedarf durch weitere, auch durch Rangierloks der Baureihe 106, ergänzt wurden.

Die BR 110 mit Stufengetriebe (bis zur 110 171) konnten 250 t, alle später gebauten 210 t und die 112er 260 t Wagenzuggewicht alleine von Weimar/Berkaer Bahnhof bis Bad Berka befördern. Alle schwereren Güterzüge mussten mit Schiebelok nachgeschoben werden. Der Güterverkehr endete mit einer 202 der DB AG (ehem. 112 DR) und einem Schiebewagen für die Firma Mühl in Kranichfeld im Mai 1995. Danach wurden Dieselloks nur noch für Bauwecke und Sonderleistungen eingesetzt.



Die zweite Lok, V 100 153, im Bf. Weimar-B 1969  
Foto: Georg Hey



Zeichnung der Streckendiesellok  
BR V 100/110 der DR  
Aus: Diesellok-Archiv, Berlin: Transpress-Verlag 1969



112 559-0 mit 1200 PS-Motor in Bad Berka 1987  
Foto: Haase