

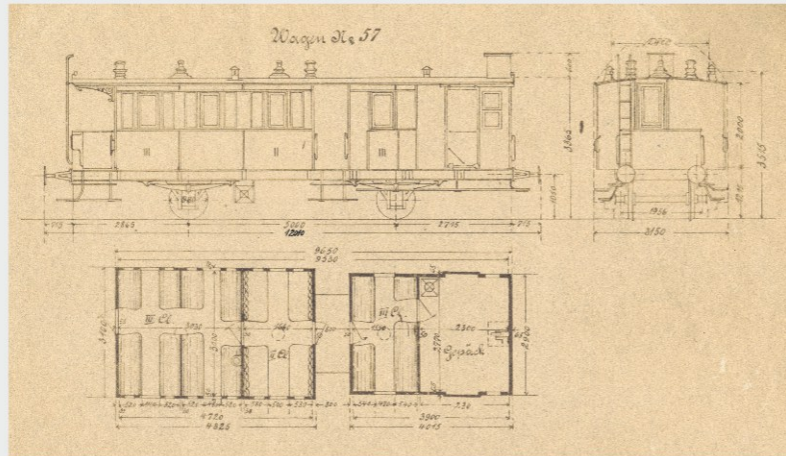
# Eisenbahn Weimar - Bad Berka - Blankenhain

## Reisezugwagen

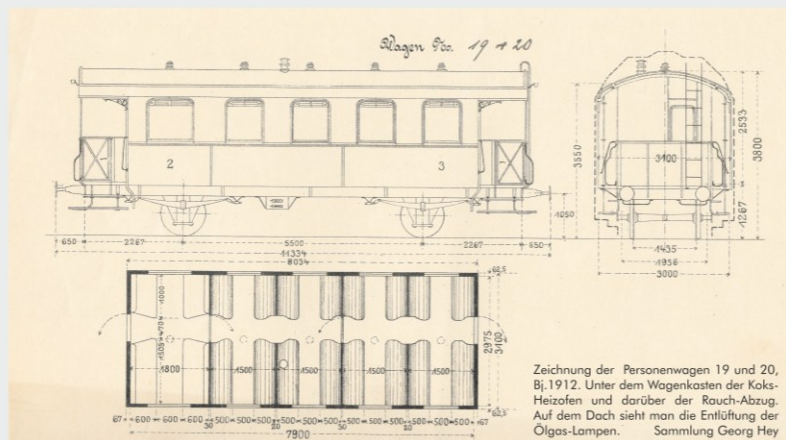
Der Personenverkehr auf der WBBIE begann 1887 mit sechs kombinierten Personenwagen 2./3. Klasse und drei Gepäckwagen, von denen zwei mit Sitzplätzen 2. und 3. Klasse in sechs Halbbahnen ausgestattet waren. Diese Wagen hatten Mittelgang, zwei offene Bühnen mit Übergangsklappen, ein flach gewölbtes Dach, Gasbeleuchtung und Ofenheizung. Die Bremsung erfolgte über Hand- bzw. Heberleinbremse (Seilzugbremse). Diese kleinen, leichten Wagen waren etwa 12 m lang und 9 t schwer.



Sitz-Gepäckwagen 57 als 311-201 der DR, Baujahr 1886 am 20.8.1968 im Bhf. Wulha Foto: Günter Meyer  
Aus: Meisterfotos aus der Dampfzeit Erlebnis DR Band 2. Freiburg: Eisenbahn-Kurier-Verlag 1998



Zeichnung des Sitz-Gepäckwagens Nr. 57, Bj. 1886 Unter dem Wagenkasten der Heizungsöfen u. im Gepäckraum ein zweiter. Im Dachaufsatz erkennt man eine Seilrolle für die Heberleinbremse. Sammlung Georg Hey



Zeichnung der Personenwagen 19 und 20, Bj. 1912. Unter dem Wagenkasten der Koks-Heizöfen und darüber der Rauch-Abzug. Auf dem Dach sieht man die Entlüftung der Ölgas-Lampen. Sammlung Georg Hey

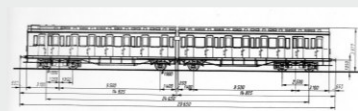
Die nächste Generation von Durchgangswagen erschien nach 1912 mit drei Wagen 2./3. Klasse und einem wiederum kombinierten Gepäckwagen.

1926 bestellte die Verwaltung vier neue Personenwagen mit Wölbdach, Eichenholzgerippe mit Außenblechung, Dampfheizung und elektrischer Beleuchtung, die wegen der großen Seitenfenster als Aussichtswagen bezeichnet wurden. Diese C- bzw. BC-Wagen hatten geschlossene Bühnen ohne Übergänge und als erste eine Druckluftbremse und einen Abort.



Aussichtswagen Nr. 33, 3. Klasse vom Waggonbau Weimar, Baujahr 1926 Foto: Sammlung Stadtmuseum Weimar

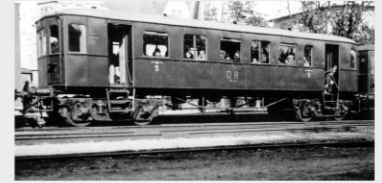
Zwischenzeitlich gab es noch weitere Wagen, die altbrauchbar von anderen Privatbahnen stammten. 1940 und 1944 kamen zwei ehemalige Wechselstromtriebwagen der Hamburger S-Bahn, zweiteilig mit äußeren Drehgestellen und Einzelachsen am Kurzkuppelungsende (BC6) nach Weimar.



Zeichnung der Hamburger Doppelwagen 101/102 bzw. 103/104 Baujahr 1910  
Zeichnung Andreas Schaldach nach Vorlage im Triebwagen-Archiv, Berlin: Transpress-Verlag 1970

1946 waren fünf Personenwagen 2./3. Klasse, beide Doppelwagen 2./3. Klasse (Bauart Hamburg), zwei 3. Klasse und zwei Personen-Gepäck-Postwagen vorhanden.

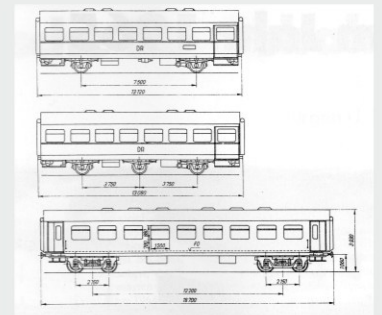
1947 entstanden aus drei Wagenkästen der ehemaligen meterspurigen Köln-Bonner-Eb. (Vorgebirgsbahn) und normalspurigen Drehgestellen die Wagen Nr. 106 und 107 als Sitzwagen bzw. Nr. 108 als Sitz/Gepäckwagen 3. Klasse.



Umbauwagen 79522 Erfurt der DR, ehem. Nr. 106 auf dem Berkaer Bahnhof in Weimar Foto: Georg Hey

Der Güterwagenbestand entwickelte sich von 11 im Jahr 1894 auf 59 im Jahr 1941. Diese Eigentumswagen waren entsprechend dem Güterumschlag auf der WBBIE in den Park der Preußischen Staatsbahn bzw. der Deutschen Reichsbahn eingestellt. Hinzu kamen ursprünglich einige Güterwagen für den Binnenverkehr und später auch für den Baudienst und als Hilfsgerätewagen.

Nach der Reichsbahn-Übernahme wurden vorerst die vorhandenen Personenwagen weiter genutzt. 1952 setzte man alle Wagen mit elektrischer Beleuchtung nach Ebeleben um. Den Bestand ergänzten dann andere gasbeleuchtete Wagen. Es gab 2- und 3-achsige preußische Personenwagen mit Oberlichtaufsatz, 3-achsige kurze preußische Abteilwagen, 2-achsige Einheits-Personenwagen mit Wölb- oder Tonnendach, einen preußischen Packwagen, einen württembergischen und auch die Neubau-Gepäckwagen des Baujahres 1956.



Die zwei-, drei- und vierachsigen Rekowagen wurden auf Unterstellern von alten Länderbahnwagen aufgebaut und mit einheitlichen neuen Wagenkästen 2. Klasse versehen. Aus: Eisenbahn-Kurier EK-Themen 2. Freiburg 1991

Die letzten Altbau-Fahrzeuge beider nach 1966 eingesetzten Trains wurden 1970 durch 2- und 3-achsige Rekowagen ersetzt. Ab 1975 fuhren in jedem Personenzug je zwei 4-achsige Rekowagen, die nochmals im Winterfahrplanabschnitt 1981/1982 getauscht wurden. Zum Einsatz kamen 4-achsige Liegewagen, die man 1950 aus Schnellzugwagen der 1930er Jahre umgebaut hatte. Nochmals wurden 1984 die 4-achsigen Rekowagen kurzzeitig durch die zweiachsigen abgelöst. Danach hielten sie sich bis zum Anfang des Triebwagenverkehrs 1992. Zwischenzeitlich kamen für Sonderleistungen auch Doppelstock-Einheiten und 1990 ein Doppelstock-Einzelwagen auf die Strecke. Zu Himmelfahrt 1998 verkehrte als letzter Personenwagen ein grau/grüner vierachsiger Nahverkehrswagen zwischen zwei Dieselloks der BR 204 auf der Strecke Weimar-Kranichfeld.



Diesellok 112 374 mit 3 Reko- und einem Gepäckwagen 1984 in Bad Berka Foto: Andreas Schaldach