Eisenbahngeschichte (Teil 1)

Verkehrs-Schnittpunkte & ein Eisenbahn-Museum mit Gleisanschluss

Abb. 1:
Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Kötzschau mit dem Eisenbahnmuseum.

Abb. 2:
Die Vertreter von Politik und DB AG nehmen symbolisch die neugestaltete Verkehrsstation Bad Dürrenberg in Betrieb.

Am 11. Februar 2014 wurde unter Teilnahme zahlreicher Vertreter der Öffentlichkeit sowie der DB AG in feierlicher Form die „neugestaltete Verkehrsstation Bad Dürrenberg" übergeben. Die Redner würdigten – wie üblich – das Geschaffene. Und von allen wurde dabei die hier vorhandene ideale Schnittstelle zwischen Bahn, Bus und Straßenbahn hervorgehoben und als Vorbild für andere Bahnhöfe und Verkehrsstationen dargestellt. In diesem Zusammenhang durfte natürlich ein Flyer nicht fehlen, in dem diese Vorzüge entsprechend aufgezeigt wurden.

Doch nun der Reihe nach: Wir verlassen zunächst an dieser Stelle diese Veranstaltung. Der Blick geht zurück in die Geschichte des Verkehrsmittels Eisenbahn. Bahnhöfe gehören, seit es das Verkehrsmittel Eisenbahn gibt, zu den Schnittstellen im Verkehrswesen. Das begann bereits beim Bau der ersten Eisenbahnstrecken im 19. Jahrhundert. Später wurden diese Schnittstellen entsprechend dem jeweiligen Verkehrsaufkommen immer weiter ausgebaut. Dabei spielten natürlich Größe und Wichtigkeit des jeweiligen Bahnhofes eine entscheidende Rolle. Dass es dabei auch Unterschiede zwischen Stadt und Land gab, ist logisch. Entsprechend waren die Anlagen auf der Straßenseite des Empfangsgebäudes ausgeführt. Allerdings spielte dabei auch der Platz bereits früher eine sehr wichtige Rolle. Ein Problem, das auch jeder Modelleisenbahner zur Genüge kennt.

Damit zurück zum ehemaligen Bahnhof Bad Dürrenberg, der mit dem Bau der Eisenbahnstrecke Leipzig – Corbetha (ab 1933 Großkorbetha) entstand und im Jahr 1856 eingeweiht wurde. Allerdings gab es viele Probleme, bevor die Strecke überhaupt gebaut wurde. Hier spielten vor allem die Interessen zwischen Sachsen und Preußen eine sehr wichtige Rolle. Bereits im Jahr 1826 gab es ein konkretes Projekt zum Bau einer Pferdeeisenbahn zwischen Dürrenberg

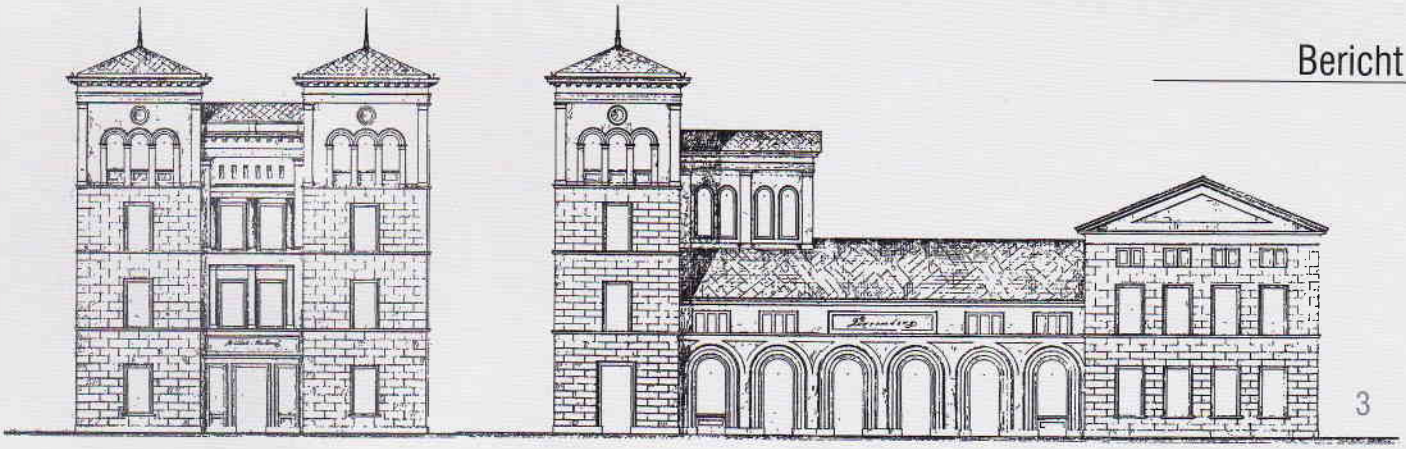


Abb. 3: Bauzeichnung vom Empfangsgebäude des Bahnhofs Dürrenberg aus dem Jahre 1856.

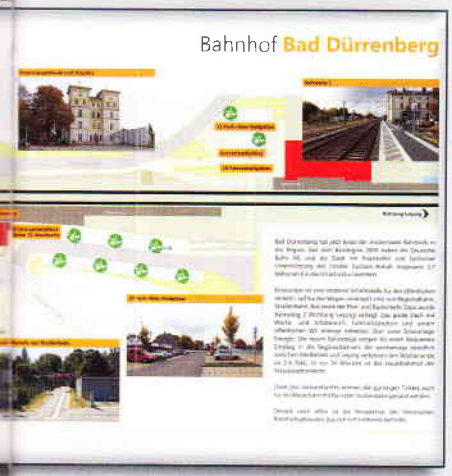


Abb. 4: Ausschnitt aus dem Flyer zur neuen Verkehrsstation.

und Leipzig. Und diese Strecke sollte noch über die Saale erweitert werden. Zwischen 1834 und 1845 wurden immer wieder Forderungen nach dem Bau einer Eisenbahnstrecke laut. Ein starkes Interesse am Bau dieser Bahnlinie hatte auch der damalige Bergrat und langjährige Direktor der Saline Dürrenberg, Christian Gottlieb Anton Backs, der damit eine Möglichkeit sah, das Dürrenberger Salz (jährlich 350.000 Zentner) billig per Bahn zu befördern. Doch er wurde mit der Bemerkung, dass er überlegen solle, in welchen Diensten er stehe, von der preußischen Seite zurück gepfiffen. Und man verwies in Berlin darauf, dass von einer derartigen Linie nur Sachsen Vorteile hätte. Diese Haltung Preußens führte damals sogar zum sogenannten preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieg, der freilich ein kalter war. Sachsen wollte die Strecke von Leipzig in Richtung Weißenfels, Preußen aber nicht. Preußen wollte eine Strecke von Jüterbog nach Sachsen, Sachsen aber nicht. Also hatte man sich gegenseitig in der Hand. Erst in den Verhandlungen 1846/47 zwischen beiden Königreichen einigte man sich auf den Bau von Eisenbahnstrecken in das jeweils andere Land und fixierte diese Absicht in einem am 06.03.1848 von beiden Seiten geschlossenen Staatsvertrag.

Das bemerkenswerteste Bauwerk des Bahnhofes Bad Dürrenberg ist noch immer das Empfangsgebäude mit seinen beiden Türmen. Das spätklassizistische Gebäude entstand um 1855/56 im Rahmen der Errichtung der genannten Eisenbahnstrecke. Die auf der Westseite des Gebäudes angeordneten Turmgebäude erinnerten in Form und Aussehen an das Empfangsgebäude des früheren Thüringer Bahnhofs in Leipzig. Die ersten Erweiterungen gab es dann im Jahr 1906. Bereits vier Jahre später erfolgten westlich der Türme der Anbau eines Zwischenbaus mit der Fahrkartenausgabe und des Güterschuppens. Die baulichen Veränderungen führten auch immer wieder zu Veränderungen des Gleisbildes, so z.B. mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Leipzig und Corbetha. Die Prinzipskizze des Bahnhofes, wie der Gleisplan ab Ende der 1960er Jahre aussah, war bereits auf Seite 11 des Clubmagazins 1/2014 zu finden. Dieser Gleisplan prägte den Bahnhof im Wesentlichen bis ca. 1995. Ausgangspunkt für den letzten Umbau war der Bau eines Fußgängertunnels zur Ladestraße und der Rückbau der Schrankenanlage östlich des Stellwerks Dw.
Beim Bau von Bahnhof und Empfangsgebäude gab es auch im Dorf Dürrenberg (Die Gründung der Großgemeinde Dürrenberg erfolgte

Abb. 5: Eine Lithografie von 1900. Hier wird bereits die Bezeichnung „Bad" geführt. Der Empfänger dieser Karte wohnte übrigens in Genf.

Abb. 6: Hochbetrieb auf der Saale bei Dürrenberg um 1900. Im Hintergrund die Eisenbahnbrücke.

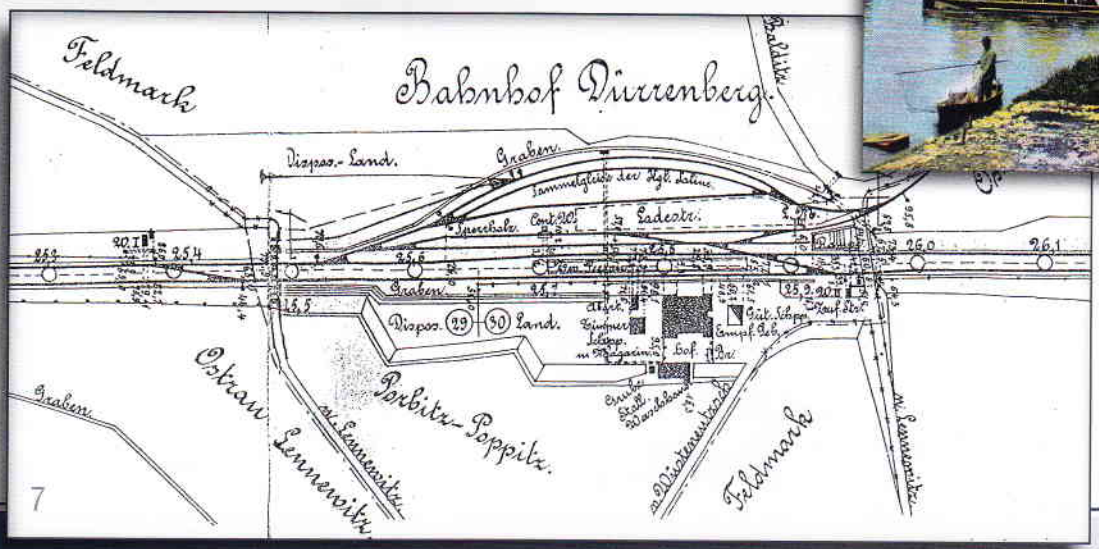


Abb. 7: Gleisplan des Bahnhofs Dürrenberg von 1891.

8

9

10

Abb. 8: Der Bahnhof Dürrenberg um 1890 mit einem in Richtung Leipzig fahrenden Personenzug.

Abb. 9: Fotodokumentationen zur Verkehrsstation Bad Dürrenberg und den wichtigsten Sehenswürdigkeiten.

Abb. 10: Die Zu- und Abgänge des Fußgängertunnels, der die beiden Bahnsteige mit der ehemaligen Ladestraße verbindet, im Jahr 1995 .

Abb. 11: Am 15.02.1919 erreichte der Triebwagen Nr. 3 (Baujahr 1015/ Waggonfabrik Wismar, elektrischer Teil AEG) der damaligen Merseburger Überlandbahn AG den heutigen Haupttorplatz in Leuna während einer Probefahrt.

Abb. 12: Ein Tatra-Großraumzug (links) der Linie 5 und ein Zweirichtungszug der Linie 34 zu Beginn der 1970er Jahre in der neuen Wendeschleife in Bad Dürrenberg .

1930. 1935 wurde das Prädikat "Bad" und im Jahr 1946 das Stadtrecht verliehen.) die damals übliche Aufteilung der Örtlichkeiten: Zufahrtsstraße, Empfangsgebäude und Bahnanlagen. In diesem Fall führte die Zufahrtsstraße zum Bahnhof vom Dorf Lennewitz herauf. Die Straße führt dann weiter in nördliche Richtung zur Ziegelei, die um 1960 ihren Betrieb einstellte.

Das neue Verkehrsmittel Eisenbahn brachte zusätzlich Leute in den Ort, die die Heilwirkung der Sole nutzen wollten. Kutschen übernahmen zunächst den Transport der Kurgäste zwischen dem Bahnhof und den Unterkünften am Kurpark und in der Gegenrichtung. Das Gepäck wurde mit Pferdewagen transportiert. Der Gepäcktransport erfolgte in dieser Weise bis zur Einstellung des Kurbetriebes im Jahr 1965.

Um die Jahrhundertwende veränderte sich das Verkehrswesen weiter. Neben den schienengebundenen Verkehrsmitteln Eisenbahn und Straßenbahn war das neue Verkehrsmittel Auto erfolgreich auf dem Vormarsch und verdrängte Kutschen und Pferdegespanne immer mehr aus dem Straßenbild. Auch der Aufbau des Ammoniakwerkes Merseburg machte vor dem Dorf Dürrenberg nicht Halt. Die Einwohnerzahl erhöhte sich durch die Unterbringung von Bauarbeitern bzw. dem Zuzug von Fachkräften. Für diese waren Möglichkeiten zu schaffen, um in das neue Chemiewerk zu kommen. Es sollte jedoch noch bis Mitte der 1920er Jahre dauern, bevor am Bahnhof ein neuer Schnittpunkt der unterschiedlichsten Verkehrsmittel entstand.

11

Bereits am 23. Februar 1919 war zwischen Merseburg und Rössen (heute Leuna) eine Straßenbahnverbindung (Rössner Strecke) in Betrieb genommen worden. Ab dem 04. Juli 1920 fuhr die Straßenbahn über Daspig und Spergau (heute Ortsteile von Leuna) bis Fährendorf (seit 1930 ein Ortsteil von Dürrenberg).

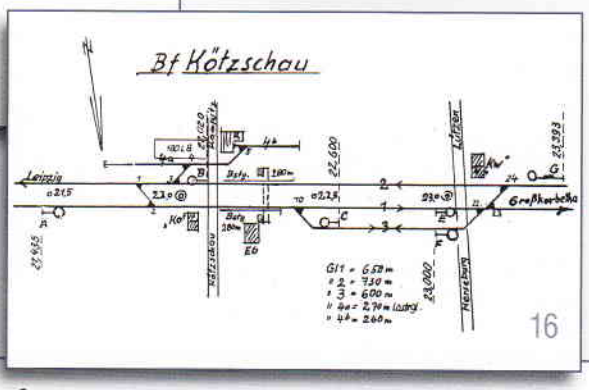
Ende der 1960er Jahre veränderte sich die Schnittstelle zwischen dem Bahnhof Bad Dürrenberg und der Straßenbahn erneut. Der Grund lag hauptsächlich in den benachbarten Leuna-Werken „Walter Ulbricht". Dort begann im Jahr 1959 der Bau des neuen Werkteils II. Aufbau einer petrolchemischen Industrie war das neue Zauberwort. Und wieder wurden Arbeitskräfte benötigt. Ein Teil von ihnen fand in Bad Dürrenberg eine Wohnung in der gleichzeitig mit dem neuen Werkteil errichteten neuen Siedlung. Und wieder gab es Veränderungen an der Schnittstelle Schienen- und Straßenverkehr. Am Bahnhof wurde der im Jahr 1919 zwischen Bahnsteig 1 und 2 errichtete Personentunnel bis zur Ladestraße verlängert sowie am Bahnsteig 1 ein zweiter Zu- und Abgang geschaffen. Die Erweiterung des Fußgängertunnels ging Anfang Januar 1970 in Betrieb. Die nächste Veränderung gab es bei der Straßenbahn, die besonders den Berufsverkehr nach Leuna zu tragen hatte. Die alte, aus den 1920er Jahren stammende Rangierendstelle, genügte den Anforderungen an ein schnelles Umsetzen der Triebwagen nicht mehr bzw. verhinderte den Einsatz moderner Einrichtungs-Straßenbahnzüge. Am 11. Dezember 1969 wurde eine zweigleisige Wendeschleife in der Nähe des Bad Dürrenberger Bahnhofes in Betrieb genommen. Damit hatte die alte Rangierendstelle ausgedient. Gleichzeitig wurde die Strecke bis Leuna zweigleisig neu- bzw. ausgebaut und über den Leunaer Ortsteil Kröllwitz geführt. Am 04. Dezember 1971, einem Sonnabend, wurde die Linie 5, von Halle-Trotha kommend, bis Bad Dürrenberg verlängert und war damit mit 31 km die längste Straßenbahnlinie der DDR.

12

Rund 40 Jahre später gab es wiederum Änderungen am Bahnhof. Dieser war im Jahr 2000 zum Haltepunkt zurückgestuft worden. Nicht mehr benötigte Gleise wurden ab 1995 zurückgebaut. Es sollten aber noch etwa 10 Jahre ins Land gehen, bevor es erneut Veränderungen rund um den ehemaligen Bahnhof gab. Im Rahmen des „Schnittstellenprogramms" des Landes Sachsen-Anhalt erfolgte in mehreren Abschnitten der Umbau des ehemaligen Bahnhofes Bad Dürrenberg mit seinen einst recht umfangreichen Gleisanlagen zu einer modernen Verkehrsstation, so die heutige Bezeichnung des Bahnhofes. Das Empfangsgebäude selbst wurde bereits im Jahr 1992 nach den Gesichtspunkten des Denkmalschutzes saniert. Die Anbauten mit der Fahrkartenausgabe und dem Güterschuppen wurden 2011/2012 abgebrochen. Eine symbolische Mauer kündet heute von diesen beiden Gebäuden. Damit konnte die Turmfassade wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt werden. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet. Der Ausgang des Fußgängertunnels und der Bahnhofsvorplatz sowie der Weg zur Straßenbahnwendeschleife wurden neu gestaltet. Gegenüber des ehemaligen Stellwerks Dw entstand ein moderner Haltepunkt für die KOM-Linien, die in Bad Dürrenberg enden bzw. beginnen. Von hier gibt es einen direkten Zugang zu den Bahnsteigen und damit zu den Nahverkehrszügen in Richtung Leipzig und Weißenfels sowie zur Wendeschleife der Straßenbahn in Richtung Halle. Daran anschließend entstanden im Bereich der ehemaligen Ladestraße Parkplätze sowie ein neuer Zugang zum Fußgängertunnel und damit zu den Bahnsteigen. Als letzter Bauabschnitt wurden die Bahnsteige 1 und 2 erneuert. Der neue Bahnsteig 2 wurde so gebaut, dass ein direkter Zugang zur KOM-Haltestelle sowie zur Straßenbahn besteht. Im Rahmen dieser Maßnahmen erfolgte ebenfalls die Erneuerung des gesamten Fußgängertunnels einschließlich der Zugänge. Das Empfangsgebäude kündet noch immer, trotz der sichtbaren Brandspuren am Mittelteil, die von einem Großbrand am 15./16. Februar 2013 stammen, von besseren Zeiten – sowohl des Empfangsgebäudes, als auch des Bahnhofes, der wie eingangs bereits erwähnt heute nur noch eine Verkehrsstation ist. Zu erwähnen an dieser Stelle ist noch, dass trotz der Gestaltung der Verkehrsstation Bad Dürrenberg zu einer attraktiven Schnittstelle des Nahverkehrs das Empfangsgebäude noch immer auf eine Nutzung wartet. Der aktuelle Eigentümer hatte zwar nach dem Brand im Februar 2013 einmal mehr von seinen Plänen mit dem Empfangsgebäude berichtet. Aber getan hat sich leider bis zum heutigen Tag nichts.

Von Bad Dürrenberg gelangt man mit dem Zug in ein Eisenbahnmuseum.

Doch eines ist heute von Bad Dürrenberg aus möglich: Die direkte Fahrt mit der Eisenbahn in ein nahe gelegenes, kleines aber feines Eisenbahnmuseum in Kötzschau, das sich mit der Geschichte der Eisenbahnstecke Leipzig – Großkorbetha beschäftigt. Der Blick über die Kötzschauer Anlagen offenbart ein schmuck restauriertes Empfangsgebäude. Bereits beim Betreten des repräsentativen Gebäudes, das ebenfalls 1855/56 im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnstrecke Leipzig – Großkorbetha entstand, wirkt das Ambiente von Gebäude und Museum auf den Besucher. Es ist das Eintauchen in eine andere Welt, die eigentlich noch nicht lange zurück liegt. Gibt es eine bessere Verbindung zwischen Eisenbahn und Museum?



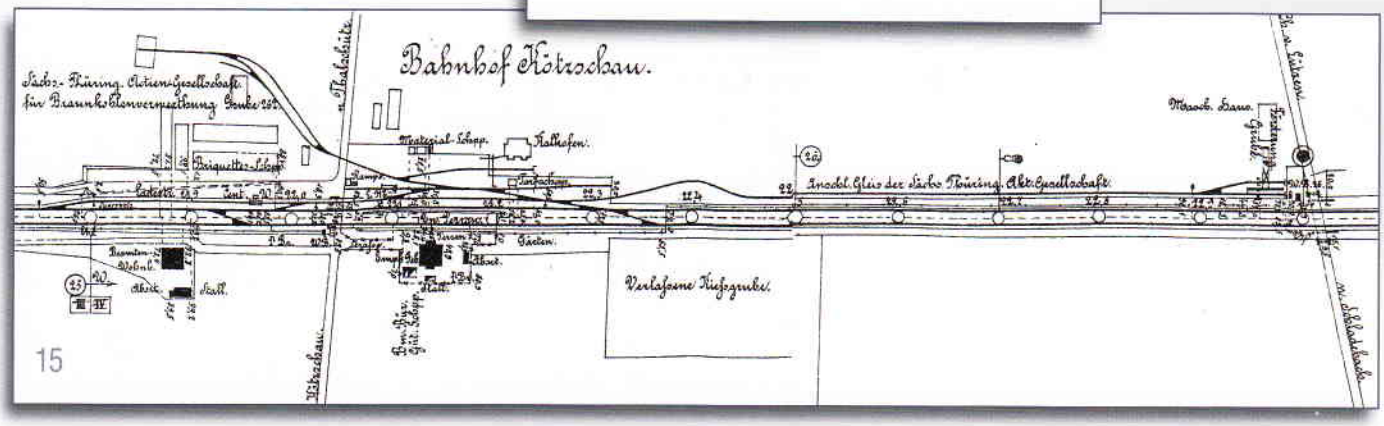


Abb. 13:
Mit dem Nahverkehrszug von Bad Dürrenberg in das Eisenbahnmuseum Kötzschau.

Abb. 14:
Postkarte aus Kötzschau (hier noch ohne „z" im Ortsnamen) von Anfang des 20. Jahrhunderts mit einem der Industriebetriebe.

Abb. 15:
Lageplan des Bahnhofes Kötzschau aus dem Jahr 1891 mit zahlreichen Industrieanschlüssen.

Abb. 16:
So sah der Gleisplan des Bahnhofes Kötzschau nach 1945 bis Mitte der 1990er Jahre aus.

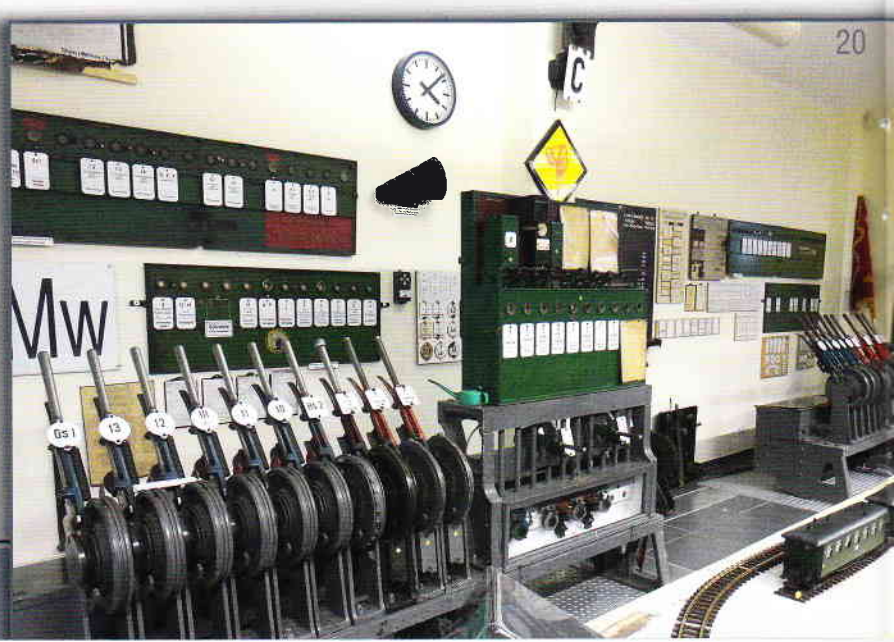
17

18

19

Das Bahnhofs-Gebäude bestand zunächst aus einem zweigeschossigen Mittelteil mit zwei Flügelbauten. Im Erdgeschoss des rechten Flügels befanden sich die Diensträume und im linken Flügel die Wartesäle für die Fahrgäste. Die Dienstwohnung für den Bahnhofsinspektor wurde in den hinteren Räumen des Erdgeschosses sowie im Obergeschoss des Mittelbaus untergebracht. Bis etwa zum Jahr 1900 befand sich im Empfangsgebäude ebenfalls eine Agentur der Kaiserlichen Post. 1905 wurde der rechte Flügelbau aufgestockt und damit die Dienstwohnung erweitert. Durch diese Maßnahme konnten auch die Dienst- und Warteräume im Erdgeschoss vergrößert werden. Zum gleichen Zeitpunkt wurde am Ausgang zum Bahnsteig ein hölzernes Vordach errichtet, das bis 2011 vorhanden war. In den 1930er Jahren entstand an den Wartesälen ein kleiner Erweiterungsbau für die Wohnung des Pächters der Bahnhofswirtschaft. Zur gleichen Zeit wurde der Zugangsbereich vom und zum Hausbahnsteig verändert. Den II. Weltkrieg überstand das Gebäude unbeschadet. Im Jahr 1990 schloss die Bahnhofsgastwirtschaft und Ende 1993 ebenso die Fahrkartenausgabe, der Wartesaal und die Gepäckannahme. Im Jahr 1996 räumte der letzte Mieter die Dienstwohnung im Obergeschoss. In den folgenden Jahren erlag das Empfangsgebäude dem gleichen Schicksal wie viele andere ähnliche Gebäude: Verfall, Verwüstung und mehrere neue Eigentümer, die allerdings nie etwas am Gebäude machten. Der Verein Kötzschauer Eisenbahnfreunde erarbeitete schließlich 2009 ein Konzept zur Rettung des Gebäudes. Im Jahr 2010 kaufte die Stadt Leuna das Empfangsgebäude. Alsbald begannen die umfangreichen Sanierungs- und Umbauarbeiten. Am 26. April 2014 wurde das neue, alte Empfangsgebäude eingeweiht. Es beherbergt heute einen neuen Wartebereich mit WCs für die Reisenden sowie das Eisenbahn-Museum. Der Slogan „Mit der Eisenbahn in das Eisenmuseum" ist damit Wirklichkeit. Zu erwähnen ist an dieser Stelle noch, dass in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes bis Anfang des 20. Jahrhunderts zahlreiche Industriebetriebe angesiedelt waren, die natürlich Einfluss auf die Gestaltung der Gleisanlagen des Bahnhofes hatten.

Das Museum in den Räumen des Erdgeschosses beherbergt unzählige Ausstellungsstücke. Diese vermitteln mit den zahlreichen Text- und Bildtafeln ein informatives Bild zur Geschichte der Eisenbahnstrecke Leipzig – Großkorbetha. Dazu gehört natürlich ein original eingerichtetes Dienstzimmer einschließlich Fahrkartenausgabe. Der darin aufgestellte Tresor stand einst im Bahnhof Großlehna. Da der Schlüssel dem Verein nicht zur Verfügung steht, wird er wohl ewig seinen Inhalt als Geheimnis behalten. Eine Vielzahl an Uniformen und Effekten aus unterschiedlichen Epochen der Eisenbahn überrascht den Besucher ebenso wie die große Anzahl von zum Teil historischen Schriftstücken, Fahrkarten und Frachtbriefen. Signale, Schilder und Laternen vermitteln einen Eindruck von der faszinierenden Welt der Eisenbahn. Gleisbauwerkzeuge und -materialien zeugen von der einstmals



20

Abb. 17: Das Modell des Bhf. Kötzschau um 1900.

Abb. 18: Das nachgestaltete Dienstzimmer mit dem Tresor im Museum.

Abb. 19: Gepäck- und Stückgutwaage des Bahnhofs Bad Dürrenberg aus dem Jahr 1941.

Abb. 20: Ein Original-Lehrstellwerk zeigt die vielfältige Stellwerkstechnik, die teils noch bis in die 1990er Jahre im Einsatz war.

Fotoautoren:
Abb. 1, 9, 10, 13, 16 - 20: Klaus Bossig; Abb. 2, 3, 4, 5, 6, 11: Slg. Klaus Bossig; Abb. 7, 8, 14, 15: Slg. David Falk; Abb. 12: Slg. Stadtarchiv Bad Dürrenberg; Abb. 21, 22: Fa. Auhagen.

sehr schweren körperlichen Arbeit. Der Besuchermagnet schlechthin ist allerdings das interessante Betriebs feld und Lehrstellwerk „Leipzig-Leutzsch". Die einstige Übungs- und Ausbildungsanlage der ehemaligen Betriebsschule des Reichsbahnamtes Leipzig zeigt als einmaliges technisches Denkmal die Funktionsweise der verschiedenen Stellwerksbauarten. Zu diesen Exponaten kommen detailgetreue Modelle verschiedener Bauwerke der Eisenbahnstrecke Leipzig – Großkorbetha. Darunter sind maßstäbliche Modelle des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Kötzschau. Das eine zeigt das Empfangsgebäude im Bauzustand Ende des 19. Jahrhunderts. Das andere zeigt den Zustand des Gebäudes in den 1960er Jahren und ist auf einem Diorama des Bahnhofes Kötzschau zu sehen. Das Fazit des Museumsbesuches: Ein rühriger Verein hat viele Exponate zusammengetragen, die ein wirklich interessantes Stück Verkehrsgeschichte widerspiegeln.

Zur Modellumsetzung

Die hier beschriebene Vorbildsituation bietet eine Reihe von Ideen zur Umsetzung ins Modell in unterschiedlichen Epochen. Die vorgestellten Gleispläne der Bahnhöfe Bad Dürrenberg und Kötzschau können beispielsweise als Anregung für eine Nachbildung von Bahnhöfen an einer zweigleisigen Hauptstrecke dienen. So soll an dieser Stelle v.a. das Bahnhofsumfeld im Blickfeld stehen. Von den Zubehörherstellern werden dazu auch entsprechende Artikel angeboten, die teils bereits in der Epoche I eingesetzt werden können. Dazu gehören u.a.:

- NOCH 46700 Offener Landauer
  46703 Kastenwagen

- Preiser 75152 Geschlossene Droschke
  75153 Offene Droschke

Es bietet sich auch die Möglichkeit, dass am Modellbahnhof eine Straßenbahn beginnt bzw. endet. Gegenwärtig ist hierzu passend von KARSEI die Straßenbahnen ET 57/EB 57 im Angebot (Art. 2810). Die Dresdner Firma Herrmann & Partner hat im Jahr 2013 die TATRA-Straßenbahn T6A2/B6A2 angekündigt. Ein Liefertermin steht aber noch nicht fest.
Die folgenden Gebäudemodelle und Ausstattungen könnten Verwendung finden, auch wenn das eine oder andere Modell modifiziert werden muss:

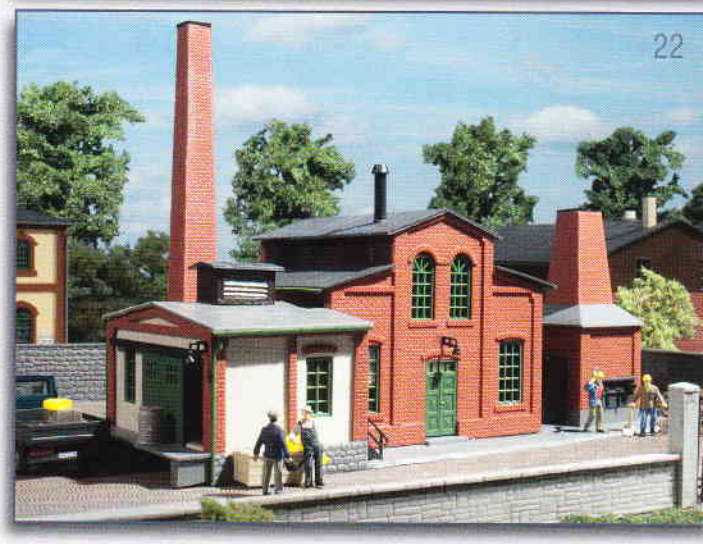
- Auhagen 12244 Gaswerk (siehe Abb. 22)
  13220 Bahnhof Klingenberg-Colmnitz (siehe Abb. 21)
  13234 Stellwerk
  13271 Laderampe
  13297 Bahnsteige
  13313 Gleiswaage mit Lademaß
  13317 Ladestraßenausstattung
  13333 Kö-Lokschuppen
  42587 Bahnsteigkanten 200 x 10 mm
  42588 Bahnsteigkanten 200 x 6 mm
  43650 Förderbänke, PKW-Anhänger

- Busch 8764 Kö-Lokschuppen
- Lorenz 80610 Bahnsteigunterführung

- NOCH 14426 Fahrzeugunterstand

Abschließend noch so viel: Die in diesem Beitrag vorgestellten Gleispläne zeigen die Anlagen der Bahnhöfe Bad Dürrenberg und Kötzschau aus "besseren Tagen". Manche der zuvor genannten Gebäude können allerdings auch in der Epoche VI Verwendung finden, z. B. beim Nachbau der heutigen Verkehrsstation Kötzschau. Und warum soll dann nicht vorbildgerecht am Empfangsgebäude der Hinweis auf ein – besser gesagt, das Eisenbahnmuseum – angebracht sein? ■

Klaus Bossig, Clubmitglied aus Bad Dürrenberg



Ein herzliches Dankeschön für die Unterstützung bei der Gestaltung dieses Beitrages gilt Herrn David Falk (Kötzschau) und den Mitarbeiterinnen des Archivs der Stadt Bad Dürrenberg.

Literaturverzeichnis:

D. Falk: Leipzig – Großkorbetha. 150 Jahre Geschichte einer Eisenbahnverbindung, Hrsg. PRO Leipzig e.V., 1. Aufl. 2006.

Homepage der Stadt Bad Dürrenberg.

G. Weißmann/W. Fiedler: Solbad Dürrenberg – Ansichtskarten, Fotos und Erinnerungen, in Slg. Stadtbibl. B. Dürrenberg.

Straßenbahn Archiv 4: Raum Erfurt, Gera, Halle/S. und Dessau, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Bln., 1. Aufl. 1984.

B.-L.. Schmidt: Chronik der Straßenbahn Halle/S., Hrsg.VE Verkehrsbetriebe Halle, Okt. 1982, Slg. K. Bossig.

Homepage des Eisenbahnmuseums Kötzschau.