

# Inhalt

<b>1. Eine Fahrt mit der Thüringerwaldbahn</b>	<b>6</b>		
1.1. Hauptbahnhof–Am Anger	6		
1.2. Am Anger–Gleisdreieck	11		
1.3. Gleisdreieck–Tabarz	15		
1.4. Gleisdreieck–Waltershausen	22		
<b>2. Gotha und die Verkehrsverhältnisse bis zum Bau der Thüringerwaldbahn</b>	<b>28</b>		
2.1. Die Zeit des nicht schienengebundenen Verkehrs	28		
2.2. Der Anschluß Gothas an das Eisenbahnnetz	30		
2.3. Die Herausbildung des Straßenbahnnetzes	32		
2.4. Die Entstehung der Thüringerwaldbahn	43		
<b>3. Die Thüringerwaldbahn zwischen 1929 und 1945</b>	<b>63</b>		
3.1. Veränderungen an den Gleisanlagen	63		
3.2. Veränderungen in den vertraglichen Vereinbarungen	66		
3.3. Die Kriegseinwirkungen	67		
<b>4. Die Entwicklung nach 1945</b>	<b>71</b>		
4.1. Der Wiederaufbau	71		
4.2. Volkseigener Betrieb	73		
<b>5. Der Betriebsablauf</b>	<b>93</b>		
5.1. Fahrpläne	93		
5.2. Zugkreuzungen	96		
5.3. Berufsverkehr	99		
5.4. Beförderungsleistungen	100		
5.5. Tarife und Fahrtausweise	101		
5.6. Fahrgastabfertigung	105		
<b>6. Technische Anlagen</b>	<b>107</b>		
6.1. Stromversorgung	107		
6.2. Fahrleitungen	109		
6.3. Gleisanlagen	117		
6.4. Signal- und Sicherungsanlagen	121		
<b>7. Der Fahrzeugpark</b>	<b>123</b>		
7.1. Triebwagen	123		
7.2. Beiwagen	133		
7.3. Sonderfahrzeuge	136		
<b>8. Wagenhallen und Werkstätten</b>	<b>148</b>		
8.1. Wagenhalle Wilhelmstraße	148		
8.2. Wagenhalle Parkstraße	149		
8.3. Wagenhalle Waltershäuser Straße	150		
8.4. Wagenhalle Waltershausen	154		
8.5. Behelfshalle Marienglashöhle	155		
8.6. Wagenhalle Tabarz	156		
<b>9. Gepäck- und Güterverkehr</b>	<b>157</b>		
<b>10. Die Aussichten</b>	<b>162</b>		
<b>11. Quellennachweis</b>	<b>163</b>		
<b>12. Fahrzeugstatistik</b>	<b>164</b>		