

Das Bahnhofsgelände Bad Berka in seinen Veränderungen II



Zur Zeit der Inbetriebnahme des neuen Triebwagens T05 war 1935 der Bahnhof Bad Berka gerade im Umbau.



Am 26.03.1958 kommt 58 1087 mit einem Güterzug aus Kranichfeld über die Ilmbrücke am km 17,5 in Bad Berka eingefahren. Die Weichenlaterne gehört zur Weiche 11, dem Abzweig nach Blankenhain.



Im Sommer 1936 reisten jeweils 1.200 „Gefolgschaftsmitglieder“ der Ammoniakwerke (Leuna) in zwei Zügen nach Bad Berka und Blankenhain (Thür.) Bei der Rückfahrt von Blankenhain ist ein über 300 m langer Zug in Bad Berka eingetroffen. Wie das wohl fahrdienstlich abließ.....?



Zugkreuzung der Triebwagen 771 055 und 771 062 am 19.3.1992 im Bahnhof Bad Berka noch vor dem späteren Gleisabbau



Bad Berka 13.12.1999: Blick in Richtung Sportplatz. Mit dem Entfall der Besetzung des Kreuzungsbahnhofes wurden auch beide Einfahrsignale, die Kreuztafel (So6) und die Rangierhaltssignale (Ra 12) abgebaut. Am 13.12. standen sie noch.



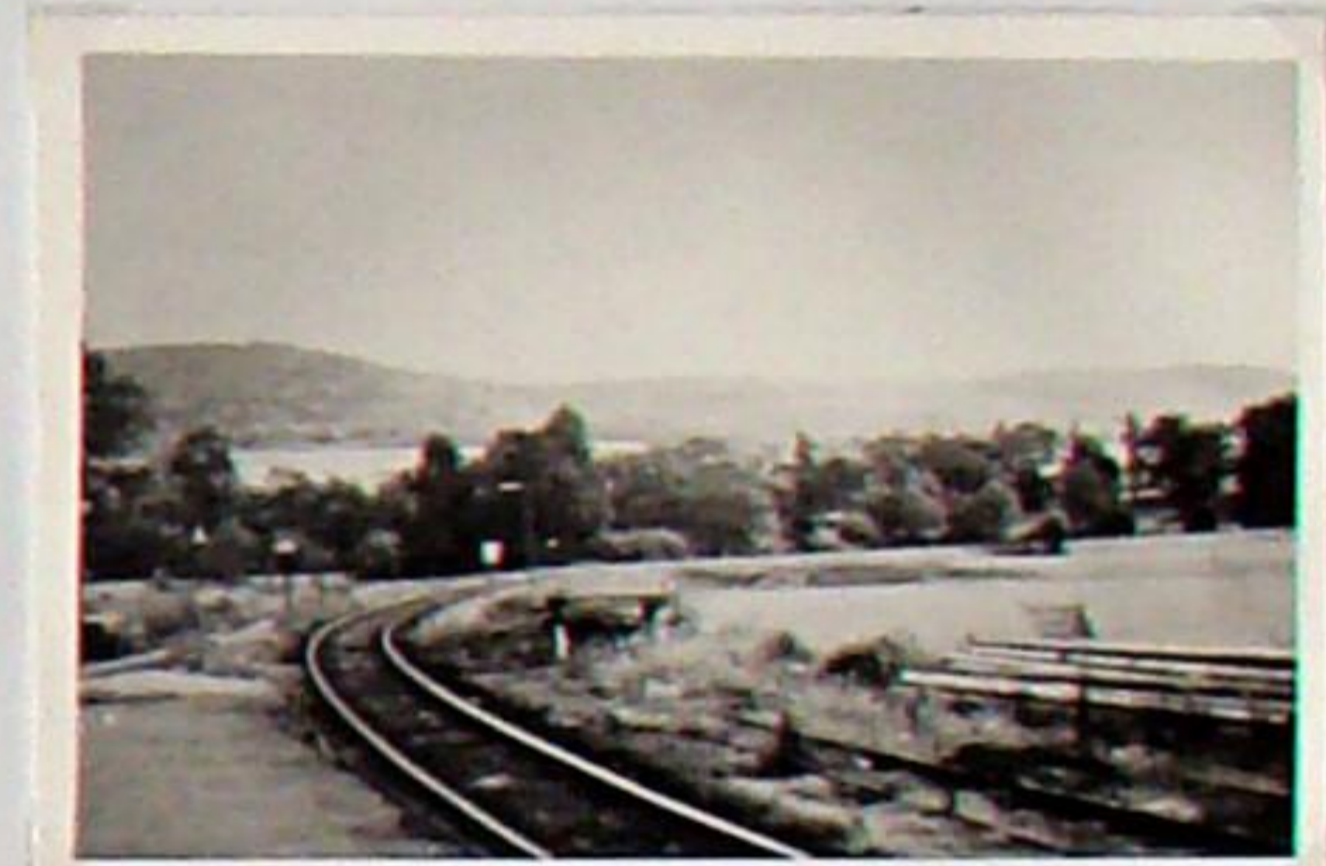
Blick über den Gleisbogen vom GI 8 und 7, Bad Berka 24.07.1994



Zugkreuzung 17678/17679 in Bad Berka am 18.02.1998. 772 105-3 fährt nach Kranichfeld und 772 111-1 (beide mit Steuerwagen) nach Weimar. Gleis 3 und 4 sind abgebaut und auch das zweite BU-Überwachungssignal.



Der starke Güterverkehr erforderte in Bad Berka größere Ausziehlängen vor den Einfahrweichen um Unfälle zu verhindern. Deshalb wurde das Einfahrsignal B als Formhauptsignal 1942 vom alten Standort im Linksbogen um 80 m zurück zum km 17,755 versetzt. Hier als Lichtsignal mit 771 062 am 19.03.1992.



Der Blankenhainer Bahnsteig in Bad Berka mit Blick zum Einfahrsignal C etwa 1953



Bahnhof Bad Berka am 28.2.2000: Der Behelfsbahnsteig ist noch in Betrieb, Bahnsteig 1 und 2 teilweise fertig gestellt, der Hausbahnsteig wird gerade mit Bagger abgebaut.



Gleisverschwenkung an die neue Ilmbrücke Bad Berka 1929. Ganz links mündete das Blankenhainer Gleis in das Hauptgleis, welches damals in seiner Verlängerung auf der Landstraße nach Tannroda führte.



Gleis 7 und Gleis 8 des Bahnhofes Bad Berka nach dem Umbau auf Betonschwellen 1982



19.8.1995: Blick auf die Ausfahrt Richtung Tannroda, links noch ein Reststück der alten Langschwellen-Bahnsteigkante des Hausbahnsteiges



Die Einfahrweiche 11 aus Richtung Tannroda ermöglichte in abzwiegender Stellung die Fahrt nach GI 7 (ehem. Blankenhain) und die W 10 im Vordergrund in das GI 8. Beide waren durch die Gleissperre II verschlossen. Bad Berka 07.04.1996



Blick vom alten Bahnübergang der früheren Blankenhainer Strecke Richtung Bahnhof Bad Berka vor dem Bau des Busbahnhofs



19.8.1995: Blick auf Weiche 8 und die Tieframpe. Die L-F-Tafel (10 km/h) galt nur für die Güterzüge bei Fahrt über die Ilmbrücke.



Bad Berka 25.08.1996, rechts die Abstellgleise 7 (Blankenhain) und 8, welches seit dem 19.12.1993 schon stillgelegt und „lückig geschnitten“ ist.



Blick vom Blankenhainer Streckengleis auf das Einfahrsignal C des Bahnhofes Bad Berka. Gebäude und Wasserturm sind noch im Bau, links steht der T05 am Bahnsteig. Die elektrische Signalbeleuchtung ist im Frühjahr 1946 noch nicht verändert.