

Streckenverlauf von der Ilmbrücke Bad Berka km 17,5 bis km 18,0 während des Um- und Ausbaus



Nachdem nur noch die Strecke Bad Berka – München auf der Landstraße verlief, erfolgte deren Verlegung im Laufe der Jahre 1930/31 auf eigenen Bahnkörper. Hier die neuen Fundamente der „Hansen“-Brücke.



Die vorgefertigten Brückenteile aus dem Stahlbau Gispersleben werden zum Vernieten ausgerichtet und vorbereitet.



Blick auf die Brückenbaustelle aus dem Ilm-Flussbett von Südosten



Während oben noch Gleisarbeiten zum Brückenanschluss erfolgen, wird unten noch das Flussbett beräumt und „begradigt“. Die Scheunen hinter der alten Brauerei sind abgerissen.



Nachdem das Gleis hinter der Brücke befahrbar ist, wird die Dammschüttung vorangetrieben. Im Hintergrund das Hartmannhaus.



Die Arbeiten werden in reinem Handbetrieb durchgeführt. Die Erdstoffe stammen aus dem Bereich Zementwerk und von der Strecke zwischen Legefild und Hetschburg



Nur dieser Arbeitswagen, Nr. 4, besitzt eine Handbremse!



Unten liegen die nächsten Schienen zur Gleisverlängerung bereit.



Auch die Baugruben für die Widerlager der Flutbrücken werden von Hand ausgeschachtet.



Die untere Flutbrücke oberhalb vom Sportplatz Bad Berka nach der Sanierung am 19.3.1992



Zwischen dem 05.07. und 09.08. 2002 baute die Firma Wiebe das Streckengleis zwischen km 20,0 und der „Hansen“-Brücke einschließlich Unterbau völlig neu. Die Wiebe.LOK 3 wartet am Sportplatz Bad Berka auf den Abtransport der Altschwellen.



Am 10.07.2002 stehen vor dem Radweg-BO am Sprengstofflager die neuen Betonschwellen (Oberbau W) bereit. Über die seitlichen Schienen an den Wagen transportiert ein Portalkran alle Neu- und Altstoffe zur und von der Umbaumaschine.



B. B 12.07.2002 – Arbeitsrichtung v.l.n.r. Die rechte Umbaumaschine fährt vorn auf dem alten Gleis und hinten auf dem Schotterbett. Dazwischen werden die alten Schienen gelöst und die Schwellen neu gegen alt getauscht. Die neuen Schienen werden der linken M. zugeführt. Diese werden von dieser verlegt um selbst darauf zu fahren.



Die Schwellen-Umbaumaschine von vorn – links. Oben die ausgebauten Stahlschwellen und davor die Betonschwellen. Das hintere Drehgestell dient nur dem Transport. Der Schwellenaustausch erfolgt über Greifketten nach oben. Die neuen Schienen werden der zweiten M. nach innen zugeführt.



Die Greifarme führen die neuen Schienenstränge auf die Auflager der neuen Schwellen. Nach der Anrettung erfolgt das erste Überrollen und danach das Anziehen der Schwellenschrauben.



Nochmals die Greifarme der Schienen – Verlegemaschine, diesmal von hinten.



Hinter dem Umbauzug blieben die alten Schienen auf den Schwellenköpfen zurück. Die Schotterbett-Reinigung und Auffüllung sowie die Einbringung des Frostschützes erfolgten später vom neuen Gleis aus.