

Streckenverlauf zwischen Sportplatz- BÜ und Martinswerk-Kurve



Arbeitsdienstesinsatz am Bahnübergang zum Sportplatz 1938 – Sicherungsposten waren damals wohl nicht vorgeschrieben!



Links der Kohlebunker mit den Schienen für den Portalkran, mittig das Trichterhaus zum Füllen der Transportkübel und dahinter das Maschinenhaus. Rechts das Übergabe- und Entladegeleis.



1935 trafen sich am Eingang zum Dreiteichsgrund einige Automobilisten und Fahrer von Leicht-Motorrädern. Im Hintergrund der Haltepunkt Dammbachsgrund der vom BÜ aus über die kleine Zugangsbrücke betreten werden konnte.



Die ab 1951 im Bau befindliche Tbe-Heilstätte auf der Harth benötigte für das Heizhaus eine zentrale Kohlezufuhr. So entstand bis 1956 am km 18,040, oberhalb der zweiten Flutbrücke, der Anschluss „Kohleentladung Tbe-Heim“.



Der Portalkran konnte die Kohle aus dem Waggon oder aus dem Bunker entnehmen. Die rund 500 m lange Drahtseilbahn begann im dahinter befindlichen Maschinenhaus. Die Anlage war aus technischen Gründen nur bis 1960 in Betrieb.



Der Haltepunkt Dammbachsgrund entstand vermutlich 1931 im Zusammenhang mit dem geplanten Reichs-Ehrenhain. Er diente nur zum Aussteigen aus Zügen mit Fahrtziel Kranichfeld und war bis 1943/44 in Betrieb.



Für den Transport auf die Anhöhe wurde eine Drahtseilbahn gebaut. Hier wurde gerade einer der beiden Gittermasten angeliefert.



Nach 1965 entstand auf dem ehemaligen Kohleplatz die Baumschule. Die Kreuztafel zum Einfahrsignal B stand auf km 18,136.



Um 1968 hatte sich das Hochwasser des Dammbaches wieder einmal zurück gestaut. Die Arbeiter der Bahnmeisterei Weimar mussten prüfen, ob 58.1049 mit Personenzug die Strecke doch noch passieren kann.



Zum Montieren von Trag- und Zugsseil für die Seilbahn musste zum Schutz von Straße und bebauter Grundstücke eine Hilfsabspannung errichtet werden. Eine Schutzbrücke für die Tannrodaer Straße gegen herab fallende Kohle wurde aber nicht gebaut.



Im Winterhalbjahr 1963/64 stehen die Anlagen noch. Ein Doppel-Personenzug mit Güterwagen fährt nach Bad Berka → Die Blankenhainer Strecke ist noch in Betrieb.



Zur Verlegung des Streckengleises von der Straße, musste 1930 am späteren BÜ Dammbachsgrund beginnend, ein Einschnitt in Richtung Bad Berka hergestellt werden. Der Aushub wurde mit Feldbahnkipploren abtransportiert.



Der Neubau der Tbe-Heilstätte auf der Harth erforderte große Mengen an Baustoffen. Deshalb wurde 1951 neben der „Schwarzen Brücke“ über die Ilm, am heute zugewachsenen Weg zum Dreiteichsgrund, ein Materialbahnhof mit anschließender Standsseilbahn errichtet. Die Anschlussweiche lag im km 18,770 vor dem Anschluss Martinswerk. Das Gleis beschrieb einen Bogen von 90 Grad und teilte sich dann zweimal auf. Beide Güterbühnen fassten bis zu drei Kipploren die an den Lagerplätzen von Hand gefüllt, über Fluss und Straße, nach oben gezogen wurden. Rechts ist die Seilbahn von oben zu sehen. Zustand 1952



Blick vom Portalkran der Kohleentladung in Rtg. Sportplatz. In der Bildmitte die Anschlussweiche - folgend Gleissperre, Linksweiche und Elektroseilwinde neben dem Übergabegleis.



Am 07.07.2002 ist der Bahnsteig und die Zugangsbrücke am ehem. Haltepunkt Dammbachsgrund (re. zw. Geländer und Mast) total zugewachsen. Nach dem Ausbau der Strecke gab es erneut Hochwasser. Erst zum Jahresende 2003 wurde das Bachbett beräumt sowie ein Durchlass und die Zugangsbrücke ausgebaut.

Während das Anschlussgleis zum Materialbahnhof (Anschluss Tbe-Heim oder auch Null-Punkt genannt) entgegen der Streckenkilometrierung nach rechts abzweigte, gab es von 1939 bis 1946 am km 18,800 linksseitig den Anschluss Lufttanklager. Nach dem Ende des anschließenden Linksbogens befand sich von 1931 bis 1965 rechtsseitig am km 19,057 und 19,216 eine Ladestraße „Öffentlichen Rechts“ zur Nutzung für das Martinswerk.

