

Streckenverlauf zwischen Ladestraße Martinswerk und Haltepunkt München – Neu-, Aus- und Abbau



Mit der Verlegung des Streckengleises von der Tannrodaer Straße verlor das Martinswerk seinen Eisenbahnanchluss. Deshalb entstand 1931 eine neue Ladestelle. Am 10.07.2002 ist das nach 1965 abgebaute Ladegleis nur noch zu erahnen. Die Zufahrt über die Ilmbrücke führte entlang der Baumreihe. Das Ladegleis lag parallel zum Streckengleis und die Weichen rechts und links außerhalb des Bildes.



Am Besten hatte es der kleine Rolf H., er durfte mitfahren.



Die Arbeiter im Auftrag der „Generalbauleitung Hermann Schäfer, Hoch- und Tiefbau Weimar“ graben hier das neue Flussbett. Im Hintergrund wird gerade die neue Ilmbrücke „befahrbar“ gemacht.



Blick von der ehemaligen Wendeschleife Martinswerk in Richtung Anschluss Sprengstofflager. Die Wiebe-Lok Nr. 3 fährt am 13.07.2002 mit Altschotter-Wagen nach Bad Berka. Das Gelände hinter dem Gleis lag früher auf Höhe der Strecke. Dort verliefen die Übergabegleise des einstigen Luftanklagers und heute der Radweg.



Der Schmied war ein wichtiger Helfer vor Ort. Er musste die abgenutzten Werkzeuge im Schmiedefeuer erwärmen und auf dem Amboss neu ausschmieden. Zur Feueranfachung diente das mit dem Fuß zu betätigende Gebläse.



Die Schüttstelle ist erreicht! Die Erde muss nur noch an die richtigen Stellen verteilt werden.



Hinter der „Martinswerkkurve“ begann man 1930 zur Gewinnung von Erdstoffen zur Dammschüttung, den Nordwesthang auf etwa 300 m Länge per Hand abzuschichten. Dabei wurden die großen Steine besonders gesammelt und die Baumwurzeln aussortiert. Im Hintergrund die Kipporen zur Dammschüttung, dahinter das Martinswerk.



Auf den neuen Brückenfundamenten liegt ein Provisorium aus Stahlträgern, Holzern und Feldbahn-Gleisjochen um die beiderseitige Dammschüttung zu ermöglichen. Ansicht von der Tannrodaer Straße aus.



Wegen der Hanglage war die Arbeit mit Spitzhacke und Schaufel nicht nur sehr schwer sondern auch gefährlich.



1949 entstand auf einem Teil des ehemaligen Luftanklagers das Sprengstofflager der DHZ Chemie. Die Weiche lag am km 20,010 und war am 13.07.2002 schon außer Betrieb. Sie wurde noch im gleichen Jahr abgebaut.



Bauleiter und Untergebene stehen in Positur, im Hintergrund die Sophienheilstätte auf dem Emskopf. Gab es hier eigentlich Arbeitsschutz?



Die großen Steine sollten den neuen Damm im Untergrund stabilisieren.



Für die Dammschüttung der neuen Eisenbahnstrecke wurden 1930 große Mengen Erdstoffe benötigt. Gleichzeitig erforderte die neue Ilmbrücke vor München eine Flussbettregulierung. Die Erde wurde damals aus dem Flussbett in Etagen in die Kipporen geschaufelt und diese dann zur Schüttung per Hand weiter geschoben.



Die fertige Eisenbahnbrücke in km 26,65 bei München im Winter 1939.



Nicht nur einmal sind Lok und Kipporen auf den „Feldbahngleisen“ vom Weg abgekommen...



Im Hintergrund die Straßenbrücke zum ehemaligen Sprengstofflager.



Blick aus Richtung Ilmbrücke auf den Haltepunkt München bei Bad Berka im Jahr 1935.