

Streckenverlauf von Bad Berka zur Krakau in seinen Veränderungen



Die beiden Flutbrücken sind Ersatzbauten. Die kleinere am km 0,184 erhielt 1923 einen neuen Überbau aus 20 Schienen Profil 10 in Beton. Der Blechträger der Zweiten am km 0,194 stammt von der Fa. Klörne aus Dortmund aus dem Jahr 1926. - Hier am 08.07.1982.



Triebwagen T 05 auf der Fahrt von Blankenhain nach Bad Berka unterhalb der Wilhelmsburg um 1938



der ehemalige Bahnübergang in Saalborn mit benachbartem Gartenhäuschen am 20.4.1984



Der Umbau der Ilmbrücke in Richtung Blankenhain begann mit dem Abladen der neuen Fachwerk-Brückenträger um 1926



Personenzug von Blankenhain mit Lok 91 hinter dem im Bau befindlichen Bad Berkaer Freibad 1934



Blick zum Bahnhofgebäude in Saalborn mit noch ursprünglicher Dachform - Winter 1950er Jahre



Blick von der Trebestraße auf die neu eingeschobene Ilmbrücke



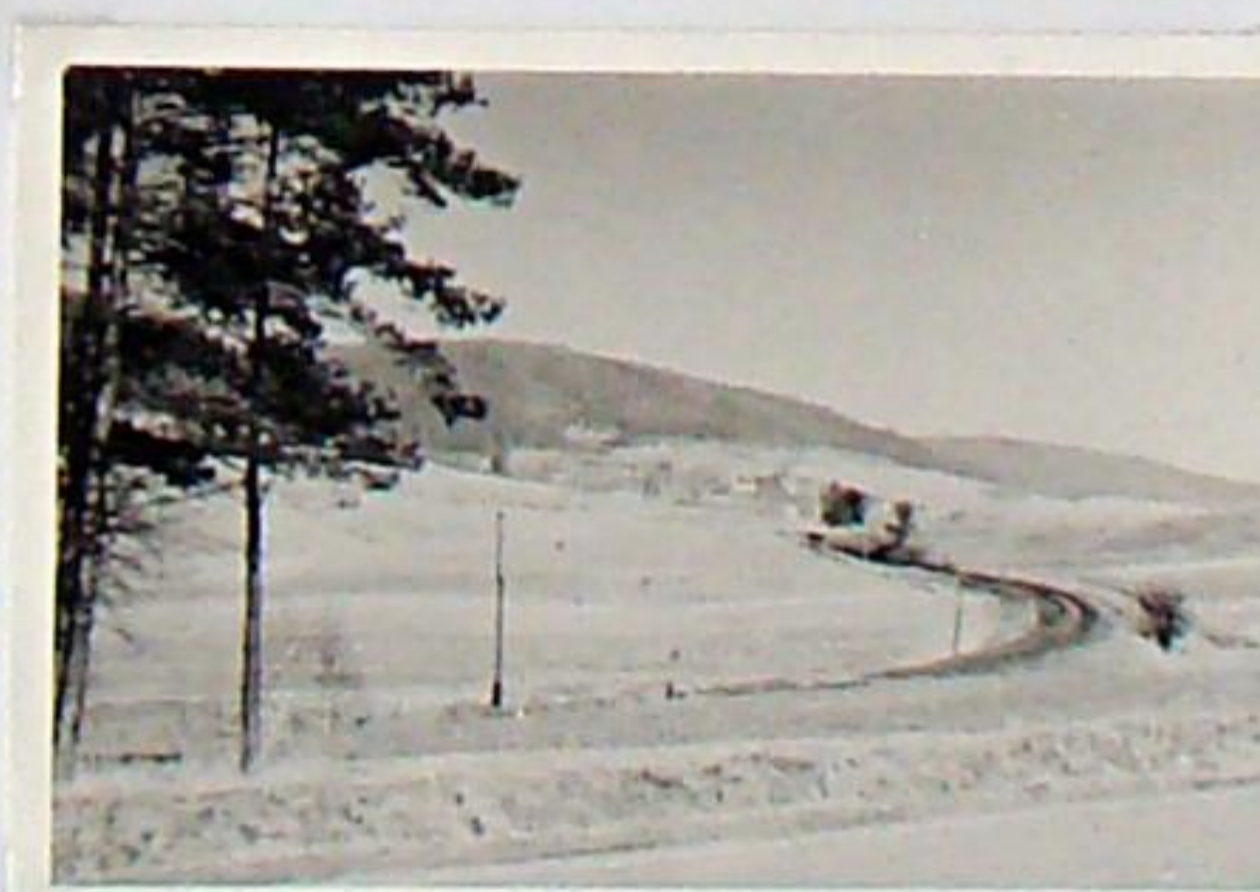
neues Freibad Bad Berka 1935, im Hintergrund Streckengleis nach Blankenhain



Bahnhofgebäude Saalborn mit dem Preilbock des Ladegleises 1963



Zerschneiden der ausgebauten Schwedler-Brückenträger



der Saalborner Schlingel in den 1950er Jahren



Kilometertafel 4,6 im zugewachsenen Bahngraben unterhalb der Krakau-Kurve am 2.9.1984



die Ilmbrücke am ehem. km 0,3 nach Umbau zur Fußgängerbrücke am 8.7.1982



der Saalborner Schlingel 1984



die ehemalige Krakau-Kurve in Richtung Blankenhain am 20.4.1984



Fahrt des neuen T 05 unterhalb der Wilhelmsburg Richtung Blankenhain



Der Doppeltriebwagen T05 auf der Fahrt nach Blankenhain etwa am km 2,8 unterhalb von Saalborn



Die „Krakau-Kurve“ vom 20.04.1984 vom alten km 5,0 aus. Heute ist dieser Abschnitt durch den Bau des Golfplatzes total verändert.