

Eisenbahn Weimar - Bad Berka - Blankenhain

Gleisanschlüsse

Nach Eröffnung des Güterverkehrs am 13. Juni 1887, im Abschnitt Tannroda - Kranichfeld ab 14. Oktober 1888, entwickelte sich schnell ein hohes Güterverkehrsaufkommen. Dabei wurde von Anfang an der Weimar Berkaer Bahnhof als Beschränkung der Nutzlängen erkannt. Es gab lange Zeit die Option einer Verbindungskurve, die den Bahnhof umgehen sollte, jedoch nie gebaut wurde. Die Fläche dazu im Dreieck zwischen Autohaus Glinicke, Kelterei Appenrodt und der Erfurter Straße war bis Mitte der 1990er Jahre im Eigentum der Bahn.

Neben einer Vielzahl von Laderampen auf fast allen Stationen entstanden im Laufe der Zeit zusätzlich Anschlussbahnen bzw. -gleise. Diese werden nachfolgend nach der Kilometrierung aufgeführt:



Bedienung des Anschlusses „Rheinbraun“ März 2007
Foto: Matthias Geist

Anschluss Kohlehandel:

Im Stadtgebiet Weimar wurde im Kilometer 1,1 ein Anschluss für das Gaswerk errichtet. Diesen betrieb zu DDR-Zeiten der VEB Kohlehandel Erfurt, BT Weimar als Hauptanschießer weiter. Daneben gab es verschiedene Nebenanschießer, wie den VEB Holzhandel Erfurt, Betriebsteil Weimar und eine Polstermöbelfabrik. Nachfolger des Kohlehandels an dieser Stelle ist der Nordthüringer Brennstoffhandel „Rheinbraun“, der noch jetzt regelmäßig Ganzzüge mit Kohle in verschiedenen Verpackungen bekommt und inzwischen der einzige Anschließer der gesamten Strecke ist.

Anschluss Minol:

Der Anschluss wurde zunächst durch den VVB Elektro-Maschinen-Ost Reparaturwerk Weimar und später VEB Minol betrieben und befand sich im Kilometer 2,1 unmittelbar vor dem Bahnübergang Erfurter Straße (das Minol-Tanklager befand sich auf dem Gelände des jetzigen Autohauses Glinicke). Der Anschluss wurde im Februar 1992 gekündigt.

Anschluss Nohra:

Im Jahr 1917 wurde ein 2,1 km langer Anschluss zum Fliegerhorst Nohra erbaut, der aber in dieser Form nur bis 1929 existierte. Nach dem 2. Weltkrieg entstand der Anschluss für die Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland in veränderter Lage neu. Mit Abzug der Truppen war der Anschluss nach der Wende überflüssig. Nachdem 1992 noch 410 Wagen zugeführt wurden, kam der Verkehr 1993 dort vollständig zum Erliegen. Als Wagenladungstarifpunkt wurde Nohra Ende 1994 aufgehoben und im Frühjahr 1995 der Anschluss stillgelegt.

Anschluss Autobahn Holzdorf:

In Holzdorf entstand Mitte der 1930er Jahre ein Anschluss für den Autobahnbau, die Gleise im Bereich zwischen dem Bahnhof und der Autobahn wurden später auch für das Trennen und Kuppeln der schweren Züge zum und vom Tanklager München verwendet. Reste des Gleises waren bis zum letzten Umbau in Holzdorf (Einbau von Rückfallweichen) vorhanden, der Wagenladungstarifpunkt Holzdorf wurde erst Anfang 1994 offiziell aufgelassen.



Anschluss Tbc-Heilstätte um 1960
Foto: Sammlung Fam. Schäfer



Anschluss Zementwerk 1906. Postkartenverlag H.P. Geist Bad Berka

Anschluss Zementwerk Bad Berka:

Das Portlandzementwerk Bad Berka erhielt schon frühzeitig einen Gleisanschluss. Das Besondere des Anschlusses war bis zuletzt der Betrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen mit 220V Betriebsspannung. Dabei verkehrte auch ein Fahrzeug, das aus einer Drehstrom-Versuchslokomotive von Siemens & Halske aus dem Jahr 1898 umgebaut und ab 1901 bis mindestens 1972 im Zementwerk eingesetzt wurde.

Nach Umbau zum Mineralwollewerk von 1968-1971 führte man die Transporte auf der Schiene verstärkt fort und erweiterte die Anschlussgleise. Auch hier bestand nach der Wende seitens des Anschliefers kein Interesse mehr an Transporten. Nachdem zu DDR-Zeiten das Aufkommen täglich mindestens 20-25 Wagen betrug, wurden 1992 nur noch 119 Wagen zugeführt, 1993 sogar nur noch 2. Der Anschluss wurde im März 1994 gekündigt und zum Jahresende 1994 als Wagenladungstarifpunkt aufgelassen.



Anschluss Forstwirtschaftsbetrieb Bad Berka 1985
Foto: Uwe Schlenstedt

Anschluss Forstwirtschaftsbetrieb Bad Berka:

Im Kilometer 16,7 (Bereich zwischen dem jetzigen „tegut“-Markt und der Bahnstrecke) befand sich der Holzplatz der Gebrüder Linke. Dieser hatte bereits früher einen Gleisanschluss zur Holzverladung, bevor 1956 der Staatliche Forstwirtschaftsbetrieb Bad Berka beschloss, diesen Holzlagerplatz zu erwerben und erneut mit einem Gleisanschluss zu versehen. Der Anschluss existierte bis Mitte 1992 und wurde dann stillgelegt.



Anschluss Tbc-Heilstätte Bad Berka 1952
Foto: Fritz Haase

Anschluss Tbc-Heim:

Zur Versorgung der Baustelle der Tbc-Heilstätte ab 1951 baute man etwa im Kilometer 18,77 einen einseitig angeordneten, etwa 700m langen Gleisanschluss, der von der Strecke aus rechtwinklig in Richtung Talstation der Materialbahn bis zur Ilm führte. Von dort wurden die Materialien aufwändig zur Baustelle transportiert. Bereits 1953 gab es Überlegungen, die Kohletransporte für die Heilstätte über diesen Anschluss zu realisieren, was dann aber in einem umgebauten Anschluss nach 1954 erfolgte, bei dem parallel zum Streckengleis zwei Gleise bei Kilometer 18,05 angeordnet waren. Aber bereits 1960 wurde dieser nicht mehr genutzt, da man den Kohleumschlag an die Ladestraße am Bahnhof Bad Berka verlegte.

Anschluss Martinswerk:

Das Martinswerk hatte schon in Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Richtung Tannroda einen Anschluss, den es allerdings mit der Verlegung der Strecke von der Straße auf einen eigenen Bahnkörper zwischen 1925 und 1931 verlor. Es wurde danach ein zweiseitig angebundenes Ladegleis zwischen Kilometer 19,1 und 19,2 mit einer Nutzlänge von 75 Metern gebaut. Anfang der sechziger Jahre kamen wöchentlich nur noch 3-4 Wagen. Die Reichsbahn begründete damit die Unwirtschaftlichkeit des in ihrem Besitz befindlichen Anschlussgleises und baute es ab.

Anschluss Tanklager München:

Im Kilometer 20,1 befand sich ein Gleisanschluss, der im Rahmen der Kriegsvorbereitungen mit dem dort errichteten Tanklager entstanden war. Von Weimar aus wurden Ganzzüge mit Kesselwagen auf die Strecke übergeben, die wegen der Neigungsverhältnisse und der Länge der Kreuzungsbahnhöfe nur 200m lang sein konnten. 1940/41 transportierte man beispielsweise bis zu 145 Wagen pro Tag für die Wehrmachtsstandorte Nohra und Bad Berka auf der Strecke. Die Rangierarbeiten im Anschluss Tanklager erfolgten mit Diesellokomotiven der Baureihen V36 und K6. Das Tanklager wurde geräumt, nachdem die Bomber am 31. März 1945 ihr Ziel verfehlten. Kurz darauf, am 9. April, kamen erneut anglo-amerikanische Flugzeuge und zerstörten das Tanklager fast vollständig. Nach 1949 wurde der Anschluss in vereinfachter Form wieder aufgebaut und das Gelände durch den „Beauftragten für die zentrale Beschaffung und Kontrolle von Sprengstoffen Land Thüringen“ als Privatgleisanschluss genutzt. Gegenüber dem Vorkriegszustand mit mehreren Gleisen ergab sich nur noch eine nutzbare Gleislänge von 12 Metern. Zuletzt betrieb die Fa. Anhaltinische Chemische Fabriken GmbH den Anschluss bis März 1994. Die Anschlussweiche wurde im Rahmen der letzten Gleiserneuerung ausgebaut.



Anschluss des ehem. VEB Sprengstoffwerk Schönebeck, BT München bei Bad Berka, Zustand im Jahr 2000
Foto: Matthias Geist

Anschluss Papierfabrik Tannroda:

Der Anschluss führte ursprünglich auf einer Brücke über die Ilm ins Werk und hatte auf der anderen Seite eine Drehscheibe (s.Plan). Die Anlagen wurden mehrfach umgebaut, zunächst bei der Erweiterung der Papierfabrik. Im Rahmen der Errichtung eines Heizwerkes bei der Energieträgerumstellung in den 1980er Jahren erfolgte auch eine Erweiterung der Gleisanlagen. Gleichzeitig verlegte man den Umschlagplatz für den VEB Kohlehandel 1986 von Bad Berka nach Tannroda. Der Anschluss hatte zuletzt 1992 noch ein Jahresaufkommen von 1130 Wagen, 1993 von 430 Wagen und wurde Anfang 1994 stillgelegt.



Anschluss Papierfabrik Tannroda

Stadtarchiv Tannroda