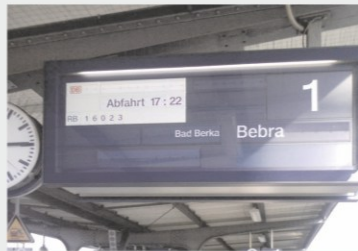


Eisenbahn Weimar - Bad Berka - Blankenhain

Kurioses und was nie gebaut wurde

Vielleicht ist dem Bahnreisenden schon einmal eine einsame Mauer gleich neben der Eisenbahnstrecke zwischen dem ehemaligen Haltepunkt Bad Berka Nord und Hetschburg aufgefallen. Diese Mauer ist Rest eines der besonderen bzw. kuriosen Bauten der Strecke und gehörte zu einer Schutzbrücke über die Bahn im Bereich des alten Zementwerkes. Das Schutzbauwerk sollte die Schienenfahrzeuge vor herab fallenden Steinen der Seilbahn zwischen dem Kalksteinbruch bei der Rauschenburg und dem Zementwerk schützen.

Einen Eindruck vom kompletten Bauwerk bekommt man auf einem Bild des entgleisten Triebwagens T 05 auf der Tafel Eisenbahn-Unfälle (2).

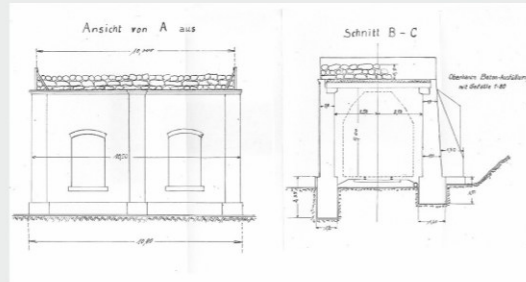
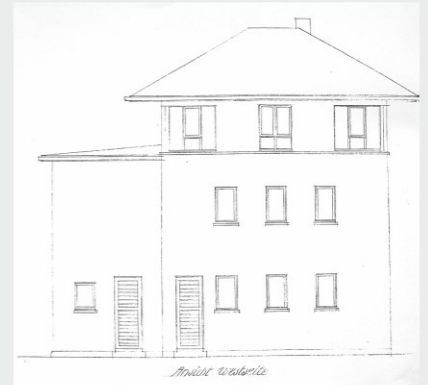


Endet die Strecke doch nicht in Kranichfeld? Häufiger kann man im Bahnhof Weimar diese Anzeige am Bahnsteig 1 beobachten, wie hier im März 2007
Foto Matthias Geist

Was nie gebaut wurde

Auf neben stehender Zeichnung kann man ein Stellwerk erkennen. Dieses sollte Mitte der 1950er Jahre in Bad Berka durch Umbau des Wasserturms in ein Zentralstellwerk entstehen.

Warum der Entwurf von 1952 nie umgesetzt wurde, ist nicht bekannt. Anstelle dessen entstand im hinteren Teil des Bahnhofs ein Schlüsselwerk. (s. Tafel Sicherungstechnik)



Ein besonders tragisches und zugleich auch kurioses Unglück ereignete sich an einem Augusttag 1982. Ein Teil einer Kuhherde war nach einem Überschallknall eines Düsenjägers aus einer Koppel in Bergern ausgebrochen, auf der Straße in Richtung Legefeld gelaufen und hatte sich kurz vor dem Bahnübergang mit einem anderen Teil einer Herde vereinigt. Gemeinsam liefen die Tiere in der Nacht auf den Schienen entlang in Richtung Holzdorf. Die Kühe ließen sich alle unmittelbar auf oder neben dem Gleis nieder, woraufhin der erste Güterzug am frühen Morgen in die Herde fuhr. Über 20 Kühe wurden dabei getötet.

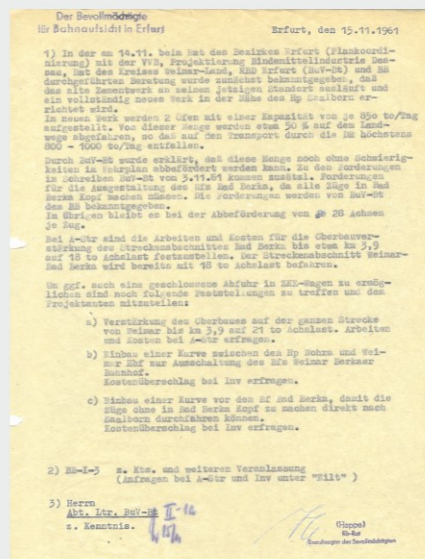


Foto: A. Kormann

Ein weiteres Kuriosum ist der derzeitige Zustand der „Schranke“ am Bahnübergang Legefeld. Das kam so: Eine Verkehrszählung um 2003 ergab, dass entsprechend den Richtlinien der Bahn so viele Straßenfahrzeuge den Bahnübergang pro Tag befahren, dass eine andere Sicherungsart des Bahnübergangs erforderlich wird. Die bisher dort vorhandene Blinklichtanlage wurde wie viele derartige Anlagen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR nur noch mit Ausnahmegenehmigung betrieben, da nach bundesdeutscher Straßenverkehrsordnung das rote Blinklicht kein absoluter Haltbegriff ist. Da aber aufgrund eines bundesweiten Nachrüstprogramms dieser Anlagen zur Zeit ein erhöhter Bedarf an neuen Schrankenanlagen besteht, gibt es für sie derzeit längere Lieferzeiten. So lange muss das rot/weiß bemalte Rohr als Schranke funktionieren.



Einmalige Schrankenform am Bahnübergang der B85 in Legefeld
Foto Matthias Geist



Umfangreicher Schriftverkehr entstand zwischen dem Rat des Bezirkes und auch bahntintern zum geplanten Bau des Zementwerkes Saalborn.
Hier ein Schriftauszug vom November 1961 Sammlung Matthias Geist

Mit den Überlegungen zum Bau eines neuen „Sonderzementwerkes“ ab 1963 als Ersatz des alten Zementwerkes wurde 1961 zwischen dem Rat des Bezirkes Erfurt, Abteilung Plankoordination und der Deutschen Reichsbahn auch ein Standort zwischen Bad Berka und Saalborn etwa Kilometer 3,9 diskutiert.

Das hätte einerseits umfangreiche Ertüchtigungen der Strecke erfordert, da nur eine Achslast von 16 t Richtung Blankenhain vorhanden war, aber mindestens 18t (bei bestimmten Sonderwagen sogar 21 t) gebraucht würden, andererseits gab es Bedenken der Verwaltung Betriebs- und Verkehrsdienst der Reichsbahndirektion Erfurt wegen der Neigungsverhältnisse im geplanten Bereich und der Notwendigkeit der Umsetzung der Züge in Bad Berka.

Es kam heute nur vermutet werden, dass der Neubau unter anderem wegen der von der Deutschen Reichsbahn angezeigten Hindernisse und Folgekosten an Material und Personal gescheitert ist.

Ein Kuriosum war zweifelsohne auch die elektrisch betriebene Anschlussbahn Zementwerk. Bis in die 1980er Jahre hinein fuhren dort zweiachsige Elektroloks. Dazu gehörte auch eine umgebaute, ursprünglich Drehstrom-Versuchslok von Siemens & Halske. Auf diesem Bild ist sie auf einer Fahrzeugschau in Dessau im September 1979 anlässlich des Jubiläums 100 Jahre E-Lok zu sehen. Die Lok wurde dazu in den Ursprungszustand zurückversetzt. Auffällig war bei den Loks aus dem Zementwerk, dass aufgrund der einförmigen Bogenlage des Anschlusses die Radreifen immer einseitig abgefahren waren.

