

Eisenbahn Weimar - Bad Berka - Blankenhain

Zur Bauausführung

1886

Die Genehmigung des Bau- und Betriebsvertrages durch den Landtag erfolgte wegen Meinungsverschiedenheiten zur Finanzierung in Höhe von 1 620 000 Mark erst am 2. Februar 1886. Damit waren die Voraussetzungen für den Baubeginn gegeben.

Bereits im Sommer 1886 forderte die Großherzogliche Regierung den Bauunternehmer auf, die Bahn bis Kranichfeld mit einem Kostenaufwand von 70 000 Mark zu verlängern.

1887

Die Bauausführung konnte so beschleunigt werden, dass bereits am 14. Mai 1887 die Konzessionsurkunde unterzeichnet wurde.

1924

Die Konzession zum Betrieb dieser Eisenbahn erteilte die Weimarerische Staatsregierung dem Mitteldeutschen Eisenbahnkonsortium, zu dem der Eisenbahnbau- und Eisenbahnbetriebsunternehmer Herrmann Bachstein mit seiner Centralverwaltung für Secundärbahnen in Berlin gehörte. Sie beruhte auf den Grundsätzen des preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und nach der am 1. Juli 1878 im Deutschen Reich erlassenen „Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung“. Die WBBIE wurde bis zum Jahr 1899 als Pachtbahn betrieben. Die Höchstgeschwindigkeit der Strecke betrug ursprünglich nur 30 km/h und später, nach Einführung der durchgehenden Druckluftbremsen für alle Züge, 40 km/h. Sie war und ist keine Kleinbahn, sondern eine normalspurige Nebenbahn.

Um Kosten zu sparen, wurden die Gleisanlagen teilweise auf vorhandenen Straßen verlegt, beispielsweise in der Paulinenstraße (heute Schopenhauerstraße), vor dem Thüringer Bahnhof und auf der Erfurter Straße vom Erfurter Tor bis zum Berkaer Bahnhof, weiter bis zu den Haltestellen Neuwallendorf und Nohra und noch einmal zwischen Berka und Tannroda.

Der Trassenbau war infolge von Dammbauten und Einschnitten sehr aufwändig und erforderte von den Arbeitern schwere körperliche Arbeit. Der größte Teil erfolgte per Hand mit Spaten, Schaufel und Karren. Am 15. Mai 1887 wurde feierlich der Betrieb auf der gesamten Strecke bis Tannroda und am 14. Oktober 1888 bis Kranichfeld aufgenommen.



Bau Unterführung Bad Berka, Weimariische Str. 1926 Foto: Haase



Gleisbau Nähe Schmalzgrube Bad Berka 1926 (Tieferlegung der Strecke zur Unterführung der heutigen B85) Foto: Haase

1924, nach Übernahme der Strecke durch die THEAG, die Thüringische Eisenbahn-Aktiengesellschaft der Fa. Bachstein mit Sitz in Weimar, wurde eine neue Phase der Bautätigkeit notwendig. Einerseits waren die Anlagen nach jahrzehntelangem Betrieb verschlissen, andererseits erforderten die gestiegenen Zugförderungsleistungen eine Verstärkung des Oberbaus. Der ständig wachsende Straßenverkehr verlangte darüber hinaus die Verlegung der Gleise von den in den Straßen befindlichen Abschnitten auf einen eigenen Bahnkörper.

Damit erhielten die Abschnitte Weimar-Nohra und Bad Berka-Kranichfeld ihre heutige Trassierung. Auch die höhenreiche Kreuzung der Bahnstrecke mit der B 85 am nördlichen Ortseingang Bad Berkas wurde in dieser Zeit durch eine Straßenüberführung ersetzt. Neben der Beseitigung des Gefahrenpunktes verringerte man durch die Tieferlegung des Streckenabschnittes die dort vorhandene starke Steigung.



Gleisbau um 1927 Tannroda - Kranichfeld Foto: Sammlung Andreas Scholdach



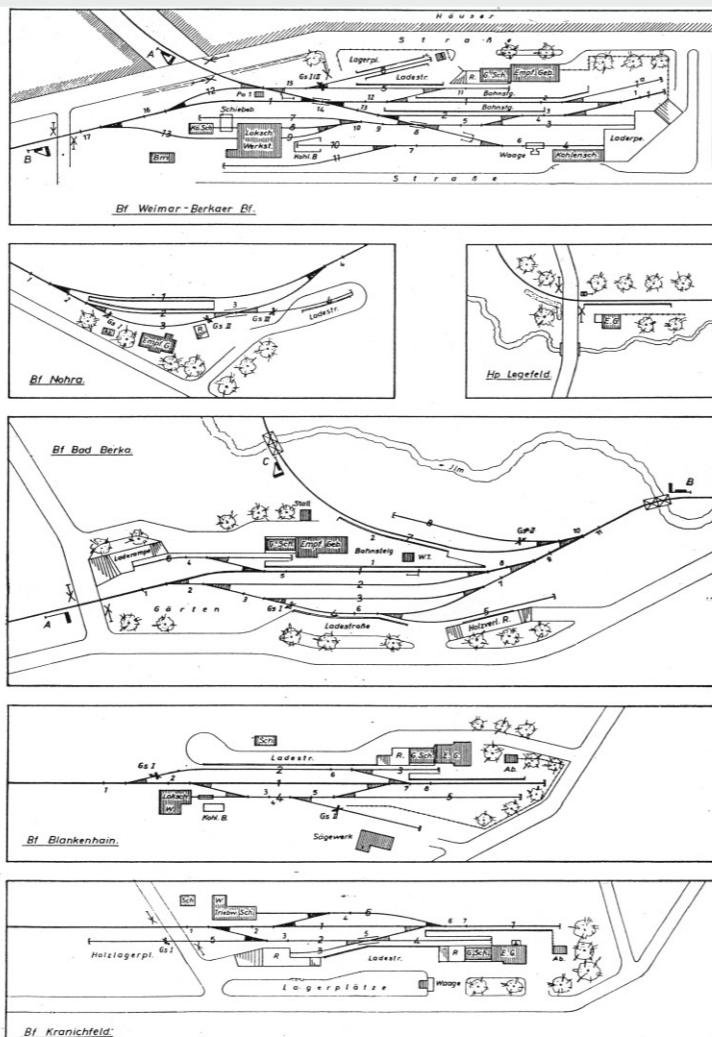
Gleisbau Kantine um 1928 Nähe München Foto: Haase



Gleisbau um 1928 Foto: Haase



Gleisbau um 1929 in Bad Berka Foto: Haase



Skizze Gleispläne alt

Quelle: Der Modelleisenbahner 1959