



Sulzger Courier

Geschichts-Postille von Holzwurm Baltha
Unkommerziell, unpolitisch, unkonventionell

Nur für den privaten Gebrauch

Zur gepflegten allgemeinen Kenntnisnahme



Hauptbahnhof Bad Sulza Bahnstrecke Halle-Bebra



Halle a. S., Haupthof.



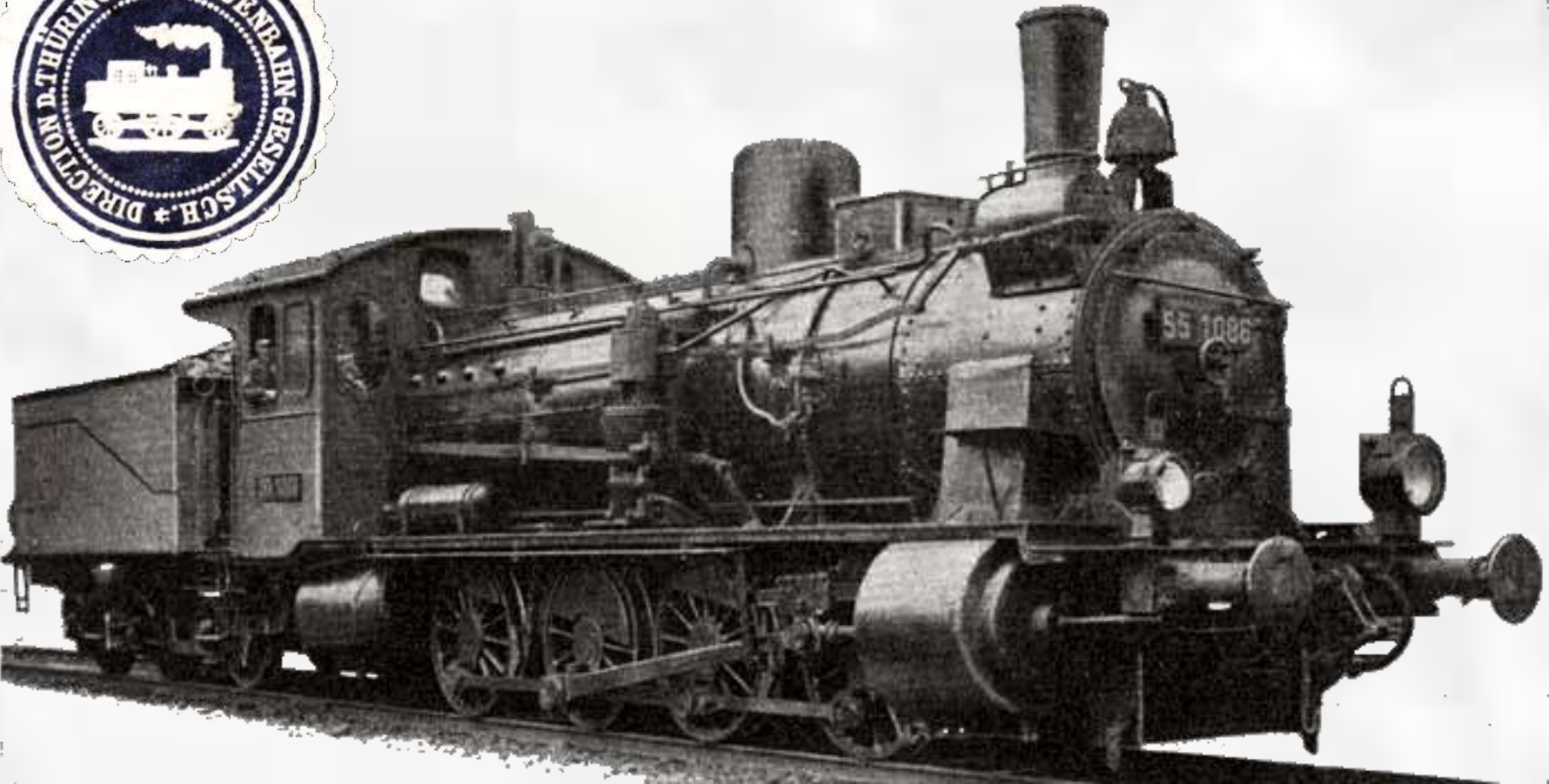
Bad Sulza

Bahnhof



Bebra

Bahnhof



BAD SULZA – Gestern und Heute



Angen-Werbung 1912, 2011, Bad Sulza

Buchauszug von 2014:

BAD SULZA – Gestern und Heute

- Öffentliches Leben – Gebäude, Einrichtungen und Plätze
- Geprägt von Sole und Salz
- Für die Gesundheit – Gestern und Heute
- Wo man sich einst bettete
- Märkte, Feste und Vereinsleben – Und ein Gläschen Wein
- Auf Hügeln und in Tälern – Besondere Gebäude



Ansichtskarte 1930

Hauptbahnhof

Mit dem Bau der Thüringer Eisenbahn auf Bad Sulzaer Gebiet begann man 1844/45. Tausende Arbeiter schufteten Tag und Nacht, bis kurz vor Weihnachten 1846 die Gesamtstrecke von Eisenach nach Halle eingeweiht wurde. Ursprünglich sollte der Bahnhof zentraler im Ort liegen. Da sich die Stadt den Bau jedoch allein nicht leisten konnte und die Salinesozietät das Vorhaben finanziell unterstützte, baute man an der heutigen Stelle. Die Reisenden waren zu dieser Zeit aber nicht so komfortabel untergebracht. Das Stationsgebäude bestand zu der Zeit aus einem Bretterverschlag, aus dem die Fahrkarten verkauft

wurden. Erst einige Jahre später wurde ein Backsteinhaus errichtet. Durch den Eisenbahnbau erlebte Bad Sulza einen gewissen wirtschaftlichen Aufschwung. Zum einen konnte die Saline effektiver produzieren, da nun auf schnellem Wege Braunkohle zum Befeuern der Siedepfannen herangeschafft und das gesiedete Salz schnell weggebracht werden konnte. Und auch die Strickereien und Wirkereien, von denen es in der Blütezeit mehr als 100 in Sulza gab, profitierten von der Bahn, konnten doch die fertigen Waren schnell in die Strickereihochburg Apolda gebracht werden, um sie von dort zu verkaufen.

Seit der politischen Wende wurden vor allem in dem 1910 angelegten Tunnel Verschönerungsmaßnahmen vorgenommen. Das Bahnhofsgebäude, einst ein mondäner Bau mit Speisewirtschaft, wurde seit etlichen Jahren nicht mehr für Bahnreisende genutzt. In der oberen Etage und im ehemaligen Gastraum ist ein privat geführtes Technikmuseum eingezogen; im Erdgeschoss wird ein Imbiss betrieben. 2014 wurde ein Park-and-Ride-Parkplatz mit 20 Stellplätzen errichtet. 2015/16 soll der gesamte Bahnsteigbereich barrierefrei ausgebaut werden.



Buchauszug von 1990:



DIE EISENBAHN

War das eine Aufregung in der Stadt: Stadtsulza sollte Eisenbahnstation werden! Bis jetzt machte der Verkehr einen großen Bogen um den Ort, und es war schon eine kleine Expedition, wenn man mit dem Wagen eine der großen Straßen erreichen wollte. Etwa über die steilen, ausgewaschenen Hohlwege nach Eckartsberga, oder über Rehehausen nach Gernstedt, oder die Straße nach Camburg. Selbst wer nach Kösen oder Naumburg wollte, mußte den beschwerlichen Hohlweg am heutigen Nordfriedhof vorbei über den Gernstedter Berg wählen, da eine direkte Verbindung über Saaleck noch nicht existierte. Dies hatte natürlich in Kriegszeiten auch seine Vorteile, wie die Vergangenheit gezeigt hatte! Das sollte nun alles anders werden. Die Kaufleute der Stadt horchten auf. Manche von ihnen hatten bereits schon so eine Eisenbahn gesehen, denn nach der ersten Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1835 waren schon andere Linien gefolgt, so unter anderem auch in Sachsen die Strecke Dresden-Halle.

Aus der "Dorfzeitung"¹, dem "Weimarischen Wochenblatt", und wohl auch aus dem seltener gelesenen "Naumburger Intelligenzblatt" erhielt man spärliche Informationen, und zunächst war natürlich jedermann Feuer und Flamme. Viele schwelgten schon in der Zukunftsvision einer Stadt, die nach einem jahrhundertlangen Dornröschendasein mit einem Schlage an die große Welt angeschlossen sein würde. Welche Chancen, welche Möglichkeiten würden sich da eröffnen!

Wie immer in solchen Situationen kamen so nach und nach auch die Besserwisser und Miesmacher zu Worte, und die vielen widersprüchlichen Meldungen verwirrten die braven Bürger arg. Man stelle sich nur einmal vor, in Amerika sollen bereits Lokomotiven, (welch ein neumodisches Wort!), das heißt also, die Dinger die die Wagen zu ziehen haben, so gewissermaßen als Pferdeersatz, nicht nur 4 Meilen in der Stunde schnell sein, sondern sogar schon über 13 Meilen erreicht haben². "Völlig ausgeschlossen", ließen da die Ärzte vernehmen, "das hält der menschliche Körper nicht aus." Schwere körperliche und seelische Schäden wären unausbleiblich. Bei den Passagieren würden die raschen Bewegungen des Zuges eine geistige Unruhe - "delirium furiosum"-hervorrufen. Die Fahrt mit dem eisernen Ungeheuer mache krank. Selbst das Hinsehen allein sei schon eine Gefahr! Andere brachten schon eine unzumutbare Luftverschmutzung ins Spiel, und Sachverständige der Feuerwehren warnten vor Bränden. Die Tierärzte befürchteten Auswirkungen der Eisenbahn auf die Haustiere. Endlich wurde auch noch von manchen Kanzeln der Kirchen gewettert, gegen die Versuchung Gottes und die sündige Eitelkeit. Ist es denn überhaupt richtig, in Stadtsulza einen Bahnhof zu errichten? Was für liederliches Volk bekommt man dann in den Ort? Vollkommen aus war es

¹Dieses Blatt erschien in Hildburghausen, wurde 1818 gegründet und rühmte sich, die älteste Dorfzeitung der Welt zu sein.

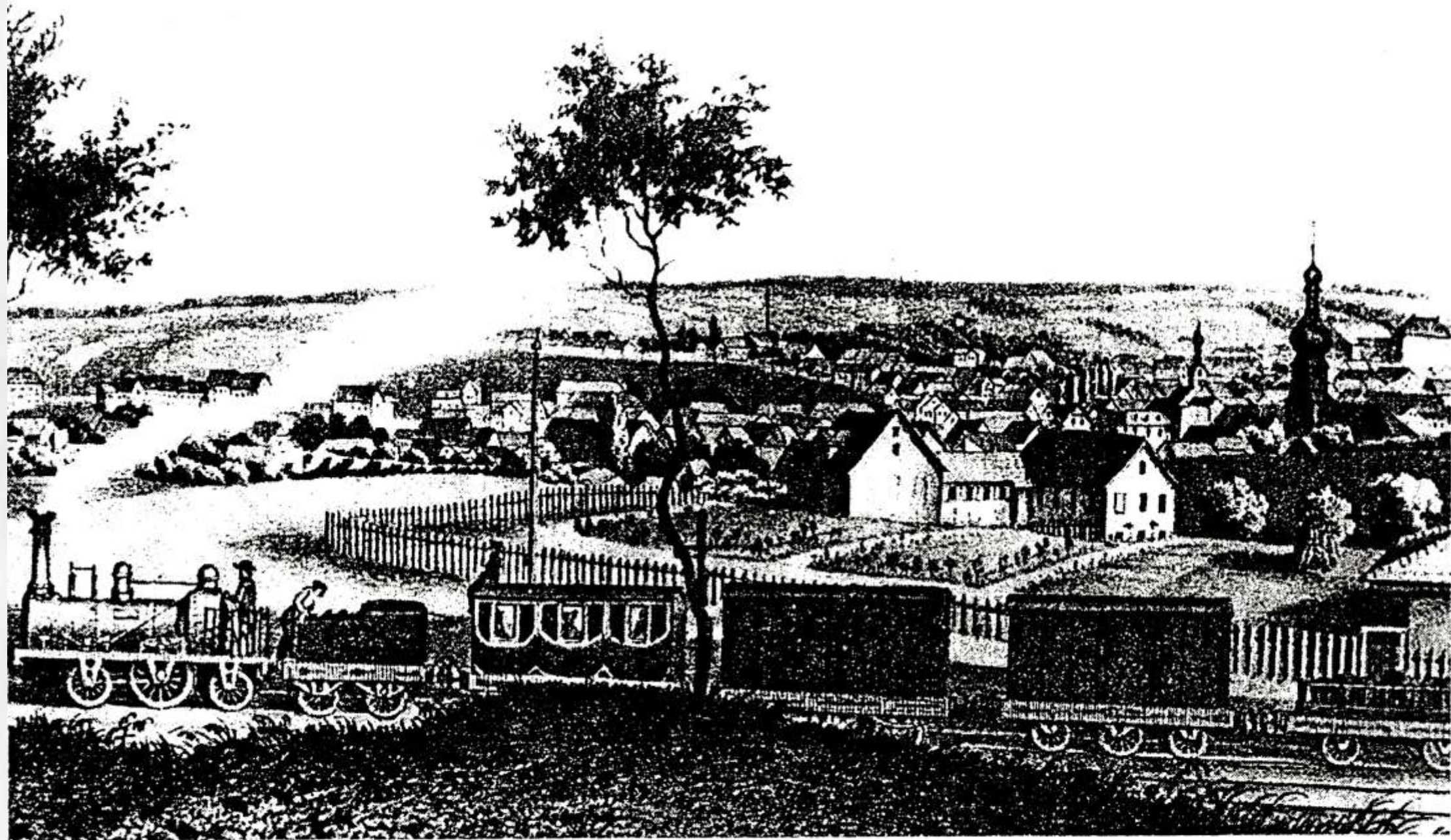
²Vier Meilen entsprechen etwa 25-30 km/std. und 13 Meilen etwa 100 km/std.

aber dann, als die Streckenführung bekannt wurde. War es nicht eine Wahnsinnsidee, den Kalkfelsen in Oberneusulza abzugraben? Wieviel Jahre sollte das denn dauern? Was war dann mit dem Soleschacht, den man erst 1780 erbohrt hatte und in dessen Gegend sogar eine Haltestelle gebaut werden sollte? Wieviel Brücken allein wären da notwendig! Aber was dann auch die ruhigsten Bürger aufbrachte, war, daß dann ja auch die Krautländer an der Stelle, an der sich später der Kurpark erstrecken sollte, verschwinden müßten. Und damit wurde die Sache völlig uninteressant.

Die Herren Stadträte dahingegen waren schon weiter. Sie diskutierten eifrigst darüber, wohin wohl am besten der Bahnhof gebaut werden sollte. Die beste Lösung schien zwischen Dorf- und Stadtsulza zu sein, entweder dort, wo sich heute das Kurheim Sophie befindet, oder dort, wo die heutige Salzstraße an die Gleise stößt und bis Dezember 1973 noch Bahnschranken installiert waren. Chr. Fr. Heyland jedoch dachte an den Brühlgrund. Dort wollte er gleich einen Bahnknotenpunkt sehen und zwar für eine schon damals diskutierte Saalebahn nach Jena. Vielleicht würde später auch noch einmal eine Bahn nach Buttstädt und Nordhausen gebaut werden, wer weiß? Aber da hatte der alte Heyland kräftig ins Fettnäpfchen getreten, denn was würde da an Land verloren gehen! Alle, die dort einen Garten oder ein Feldstückchen hatten, lehnten entrüstet ab. Als man sich schließlich garnicht einigen konnte, entschieden andere dieses Problem, der Bahnhof kam an die jetzige Stelle auf Dorfsulzaer Gemarkung und der Bahnknotenpunkt nach Großheringen!

Nun begannen die Arbeiten an dem großen Werk, das sich Thüringer Eisenbahn nannte und von Halle über Weißenfels nach Eisenach führen sollte. Ein Heer von Arbeitskräften war aufgeboden und mühte sich mit Hacke, Spaten und Schubkarren. Lediglich an dem Einschnitt in den Muschelkalkfelsen am heutigen Bahnhof ertönten von Zeit zu Zeit Sprengungen. Gleichzeitig wurden auch die vielen Brücken in Angriff genommen. Wer hätte gedacht, daß die Arbeiten so zügig vorangehen würden? Insgesamt waren 14.000 Arbeiter an dem Großprojekt beschäftigt. Meistens handelte es sich dabei um Fremde, besonders Leute aus Italien und Polen. Einheimische waren wenige darunter. Längs der Strecke wurden Unterkunftshäuser aus Fachwerk gebaut, wovon eines in der Nähe des heutigen Bahnhofes stand. Sonnabends wurde jeweils um 3 Uhr nachmittags die Arbeit beendet und der Lohn ausgezahlt. Dann begann ein lustiges Treiben mit Trinken, Tanzen und Kegeln, wie der Chronist berichtet!

Endlich, das Jahr 1846 neigte sich seinem Ende zu, war es soweit. Am 6. Juni war bereits die Strecke Halle-Weißenfels eingeweiht worden, und nun, am 19. Dezember konnte auch das Teilstück Weißenfels-Weimar freigegeben werden. Welch ein epochales Ereignis! Die Kinder hatten sowieso schulfrei bekommen, aber auch die Geschäfte schlossen an jenem denkwürdigen Samstag für diese Zeit. Nur das Wetter wollte so gar nicht zu der Feststimmung passen. Es herrschte ein heftiges Schneegestöber und der Zug mußte gegen einen starken Westwind ankämpfen. Um einhalb 9 Uhr war er in Weißenfels abgefahren und erreichte endlich unter den Hochrufen der Bevölkerung zwischen einhalb und dreiviertel 10 Uhr das Dorfsulzaer bzw. Stadtsulzaer Gebiet. Überall hatten sich die Menschen



Eisenbahn bei Apolda um 1850

versammelt, unten am Bahnhof³, weiter oben in den Krautländern,- dem heutigen Kurpark,- und in Dorfsulza, wo mit wichtigem Gehabe zum ersten Male die Straße abgesperrt wurde, weil noch keine Bahnschranken existierten. Wer konnte, kam auch aus den umliegenden Ortschaften herübergefahren oder geritten. Weit in der Ferne hörte man den schrillen Ton der Dampfpeife, als der Zug den Bahnhof verließ. Der letzte Pfiff ertönte, als die Lokomotive den Einschnitt vor dem jetzigen Kurpark in der Nähe des Vogelbrunnens passierte, und das war das Signal für die Jungen, nun in den Weinbergen oberhalb der Stadt ihre Böller loszulassen.

Mit Staunen und Grausen sah man nun den ersten Zug mit der sagenhaften Geschwindigkeit von mehr als drei Meilen pro Stunde (etwa 25 km/std.) "vorbeifliegen". Er wurde gezogen von der brandneuen Lokomotive "Thüringen", die von Borsig in Berlin gebaut worden war und sage und schreibe 43.167 Mark gekostet hatte. Sowohl die Lokomotive als auch die Wagen waren mit Girlanden aus Tannen- und Fichtenreisig geschmückt. Unwillkürlich traten die Menschen, die sich in Dorfsulza versammelt hatten einen Schritt zurück, als sich das Ungetüm zischend und heftig qualmend näherte. Würdevoll, mit einem Zylinder auf dem Kopf, der Lokomotivführer. Drinnen in den Wagen, die fast wie Pferdekutschen aussahen, jedoch viel geräumiger waren als jene, winkten die Menschen fröhlich an den Fenstern, sicherlich fast auch so frierend, wie die draußen stehenden Leute. Nun endlich machte sich die angestaute Spannung Luft: Aus vielen Kehlen erschollen Hoch- und Hurrarufe, begleitet von heftigem Schwenken der Hüte und Tücher.

Ein schwächerwerdendes Rollen und Rumpeln, ein letzter Pfiff -und der Spuk war vorbei! Aufgeregt wurden nun alle Einzelheiten wieder und wieder erzählt und durchgesprochen; zu Hause in den Familien und am Biertisch. "Hast du gesehen...?" "Nein denkt nur..."

Aber, aber die Folgen: Man hatte es ja vorausgesehen! Die Kühe verkalteten und die Gänse und Hühner brüteten nicht mehr aus. "Das Geschutter macht die Eier kaputt." Seltsamerweise geschahen aber alle diese Dinge nicht in Sulza, sondern in Dörfern irgendwo an der Strecke. Doch was würde wohl noch alles passieren? Vielleicht würde der Pastor recht behalten, oder der Großvater, der seinerzeit ahnungsvoll gesagt hatte: "Wenn es soweit kommen sollte, daß die Wagen ohne Pferde oder Kühe fahren, dann ist der Weltuntergang nahe."-

An jenem 19. Dezember 1846 erreichte der Zug um einhalb 11 Uhr Apolda und fuhr eine Stunde später in Weimar ein, überall natürlich freudig begrüßt mit Musik und Festreden. In Weimar war sogar der Großherzog Karl Friedrich am Bahnhof erschienen und lud die Festgesellschaft bis etwa 2 Uhr zu einem Gabelfrühstück ins Fürstenhaus ein, da wegen des Sturmes an eine Rückfahrt nicht gedacht werden konnte. Diese erfolgte dann gegen einhalb 3 Uhr, nun mit einer Geschwindigkeit von über vier Meilen. Der Rückenwind half kräftig mit.

³Das Stationsgebäude bestand anfangs nur aus einer Bretterbude, worin Billetverkauf, Telegraph und Güterschuppen vereinigt waren, berichtet Frau Auguste Moritz geb. Ludwig, die die Eschnersche Chronik fortgeführt hat. Erst nach einigen Jahren wurde es durch einen Backsteinbau ersetzt, der Mitte der achtziger Jahre durch Anbauten vergrößert wurde.

Ab dem 20. Dezember wurde die Bahnstrecke für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Täglich fanden nun zwei Fahrten hin und zurück statt. Als dann im folgenden Jahr am 1.4.1847 die Strecke Weimar-Erfurt und am 26. Juni des gleichen Jahres das Teilstück bis Eisenach eingeweiht wurden, fehlte nur noch die Verlängerung über Gerstungen nach Bebra, die 1849 freigegeben wurde. Stadtsulza war mit der großen Welt verbunden, doch ob die Sulzaer die große Chance nutzen würden, die sich ihnen bot?

Quellen

- Trad.
- Hans Heyland, Bad Sulza, Aufzeichnungen, unveröffentlicht
- K. Trautermann in Thüringer Bauernspiegel, Weimar 1925, Heft 5, Thüringer Heimatspiegel, Weimar 3/1927
- Gerstel, Neueste Sulzaer Chronik, Oberhausen 1888



Thüringische Eisenbahn.

Arbeits-Karte No. 1187.

für *Gottlieb Heiler* aus
Sünderode

auf der Thüringischen Eisenbahn,

III. Abtheilung 4 Section

Wimar den 3 ten *Februar* 1846.

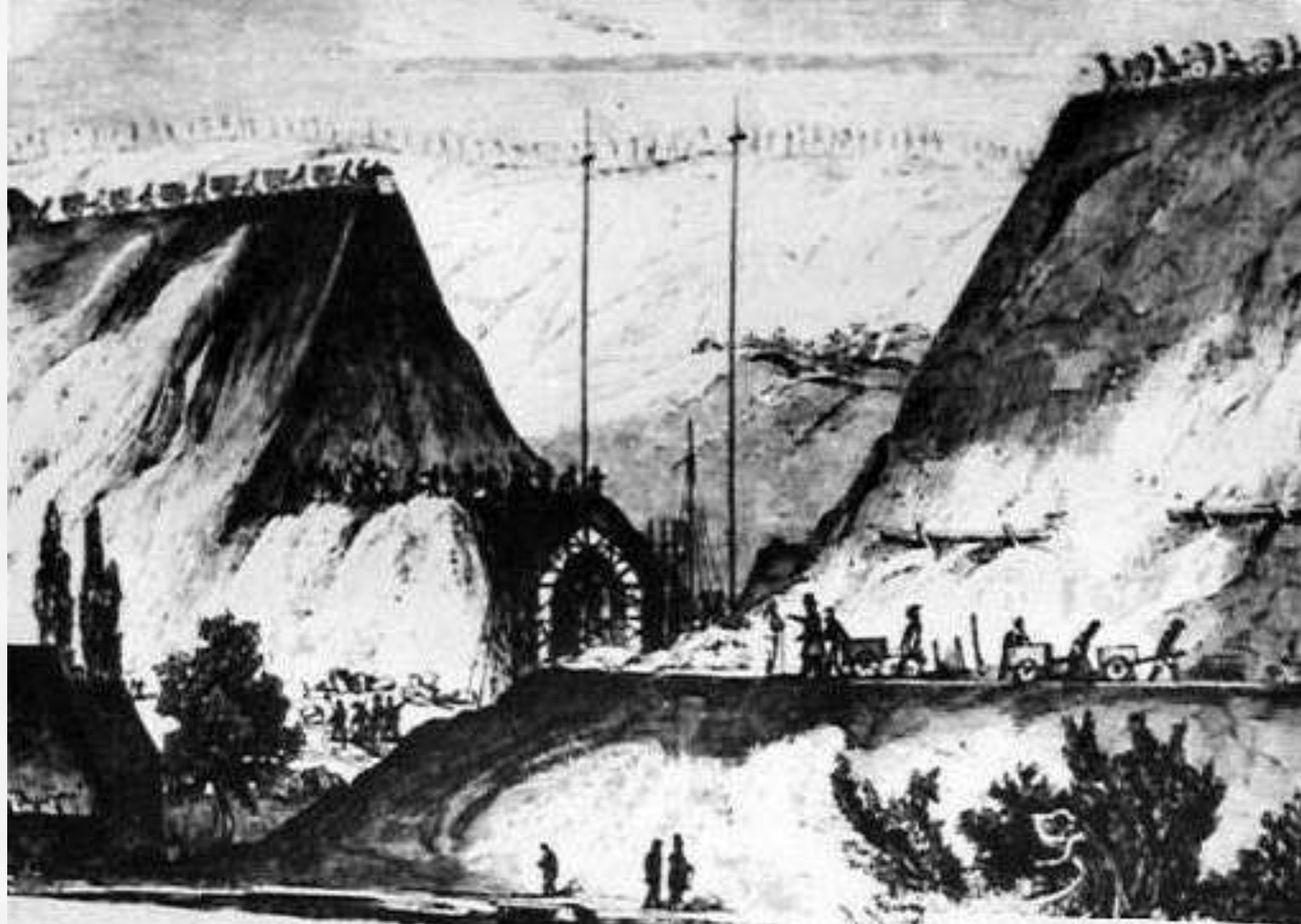
Der Abtheilungs-Ingenieur.

W. Meyer

Inhaber dieser Karte, von deren Rückgabe der Empfang des abgegebenen Passes abhängt, unterwirft sich den Verhaltens-Vorschriften der Direktion vom 8. November 1844, die ihm durch den Schachtmeister bekannt gemacht sind. Nach diesen werden mit sofortiger Entlassung bestraft:

- 1) Trunkenheit,
- 2) Betrügereien und Diebstahl,
- 3) Ruhestörungen aller Art,
- 4) Widerspenstigkeit gegen die Aufsichts-Beamten;

auch die Ursachen solcher Entlassung auf dem Passe vermerkt, damit jede Wiederannahme des Entlassenen auf der ganzen Bahnlinie ausgeschlossen bleibt.



Bau der Eisenbahn-
samme der Thüringischen
Eisenbahn bei Apolda 1846



1848



Fahrplan

Thüringischen Eisenbahn

in Verbindung

mit den Dampfwagen-Fahrten auf der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn

für die Zeit vom 15. October 1848 ab, bis auf Weiteres.

Zeit der Abfahrt von	In der Richtung von Halle nach Eisenach													Ankunft in Eisenach	Ankunft der correspondirenden Züge der Magdeburg-Leipziger Bahn in Halle.	
	Halle	Merseburg	Corbeitha bei Dürrenberg	Weissenfeld	Naumburg	Röben	Sulsa	Apolda	Wismar	Wieselbach	Erfurt	Pietendorf bei Xenhadt	Gotha			Fröttstedt u. Waisershausen
I. Personenzug	—	—	—	—	—	—	—	5 1/2 Uhr Morgens	5 3/4 Uhr Morgens	5 5/8 Uhr Morgens	6 Uhr Morgens	6 1/4 Uhr Morgens	6 3/4 Uhr Morgens	7 Uhr Morgens	7 1/2 Uhr Morgens	—
II. Güterzug	7 Uhr Morgens	7 1/2 Uhr Morgens	7 3/4 Uhr Morgens	8 1/4 Uhr Morgens	8 3/4 Uhr Morgens	9 Uhr Morgens	9 1/2 Uhr Morgens	10 Uhr Morgens	10 1/2 Uhr Morgens	11 Uhr Morgens	11 1/2 Uhr Morgens	12 Uhr Mittags	12 1/2 Uhr Nachmitt.	12 3/4 Uhr Nachmitt.	1 1/2 Uhr Nachmitt.	5 1/2 Uhr Morgens von Berlin über Magdeburg.
III. Personenzug	1 1/4 Uhr Nachmitt.	2 Uhr Nachmitt.	2 1/4 Uhr Nachmitt.	2 3/4 Uhr Nachmitt.	3 Uhr Nachmitt.	3 1/4 Uhr Nachmitt.	3 1/2 Uhr Nachmitt.	4 Uhr Nachmitt.	4 1/2 Uhr Nachmitt.	4 3/4 Uhr Nachmitt.	5 1/4 Uhr Nachmitt.	5 1/2 Uhr Nachmitt.	6 Uhr Abends	6 1/4 Uhr Abends	7 Uhr Abends	1 1/2 Uhr Nachm. von Berlin über Cöthen, von Magdeburg, Hannover u. f. w. 12 Uhr Mittags von Leipzig.
IV. Personenzug	6 1/4 Uhr Abends	6 3/4 Uhr Abends	6 5/8 Uhr Abends	7 1/4 Uhr Abends	7 3/4 Uhr Abends	8 Uhr Abends	8 1/4 Uhr Abends	8 3/4 Uhr Abends	9 Uhr Abends	9 1/4 Uhr Abends	9 1/2 Uhr Abends	—	—	—	—	5 1/2 Uhr Abends von Leipzig u. Dresden.

Zeit der Abfahrt von	In der Richtung von Eisenach nach Halle													Ankunft in Halle	Abgang der correspondirenden Züge der Magdeburg-Leipziger Bahn von Halle.	
	Eisenach	Fröttstedt u. Waisershausen	Gotha	Pietendorf bei Xenhadt	Erfurt	Wieselbach	Wismar	Apolda	Sulsa	Röben	Naumburg	Weissenfeld	Corbeitha bei Dürrenberg			Merseburg
I. Personenzug	—	—	—	—	5 Uhr Morgens	5 1/4 Uhr Morgens	5 1/2 Uhr Morgens	6 Uhr Morgens	6 1/4 Uhr Morgens	6 1/2 Uhr Morgens	7 Uhr Morgens	7 1/4 Uhr Morgens	7 1/2 Uhr Morgens	8 Uhr Morgens	8 1/2 Uhr Morgens	6 1/2 Uhr Morg. Güterzug nach Magdeburg und event. über Magdeburg nach Berlin. 8 1/2 Uhr Morg. Personenzug nach Leipzig.
II. Güterzug	5 3/4 Uhr Morgens	6 1/4 Uhr Morgens	6 5/8 Uhr Morgens	7 1/4 Uhr Morgens	7 3/4 Uhr Morgens	8 Uhr Morgens	8 1/2 Uhr Morgens	9 Uhr Morgens	9 1/4 Uhr Morgens	9 1/2 Uhr Morgens	10 Uhr Morgens	10 1/2 Uhr Morgens	10 3/4 Uhr Morgens	11 Uhr Morgens	11 1/2 Uhr Morgens	11 1/2 Uhr Morg. Güterzug nach Leipzig. 12 Uhr Mittags Personenzug nach Magdeburg u. über Cöthen nach Berlin.
III. Personenzug	1 1/4 Uhr Nachmitt.	2 1/4 Uhr Nachmitt.	2 3/4 Uhr Nachmitt.	3 Uhr Nachmitt.	3 1/4 Uhr Nachmitt.	3 1/2 Uhr Nachmitt.	4 Uhr Nachmitt.	4 1/2 Uhr Nachmitt.	5 Uhr Nachmitt.	5 1/4 Uhr Nachmitt.	5 1/2 Uhr Nachmitt.	6 Uhr Abends	6 1/4 Uhr Abends	6 3/4 Uhr Abends	7 Uhr Abends	7 1/2 Uhr Abds. Personenzug nach Leipzig. 10 1/2 Uhr Abds. Personenzug über Magdeburg nach Berlin, Köln u. f. w.
IV. Personenzug	6 Uhr Abends	6 1/4 Uhr Abends	6 3/4 Uhr Abends	7 1/4 Uhr Abends	7 3/4 Uhr Abends	8 Uhr Abends	8 1/2 Uhr Abends	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Bemerkungen.

1. Wir befördern bei sämtlichen Zügen Personen in allen Wagenklassen; die Magdeburg-Leipziger Bahn bei deren Güterzügen nur in 2ter und 3ter Wagenklasse.
2. Zwischen den gesetzlich gedruckten Stations-Orten unserer Bahn und den Städten Leipzig, Cöthen, Magdeburg, Dessau, Wittenberg und Berlin findet directer Billet-Verkauf und directe Expedition des Gepäcks Statt.
3. Nach und von den Anhaltspunkten Sulsa und Pietendorf wird von und nach allen Stations-Orten unserer Bahn expedirt; von und nach den Anhaltspunkten Corbeitha, Wieselbach und Fröttstedt aber nur nach und von den zunächst gelegenen Stations-Orten.
4. Alle Züge halten auch bei dem Dorfe Waha, unweit dem Fabriorte Tahlä, an, und werden dorthin Billet für die 2te und 3te Wagenklasse in Gotha, Fröttstedt und Eisenach, in Waha aber nach diesen Orten am Zuge selbst verkauft.

Erfurt, im October 1848.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verdr. bei X. Meyer in Erfurt.



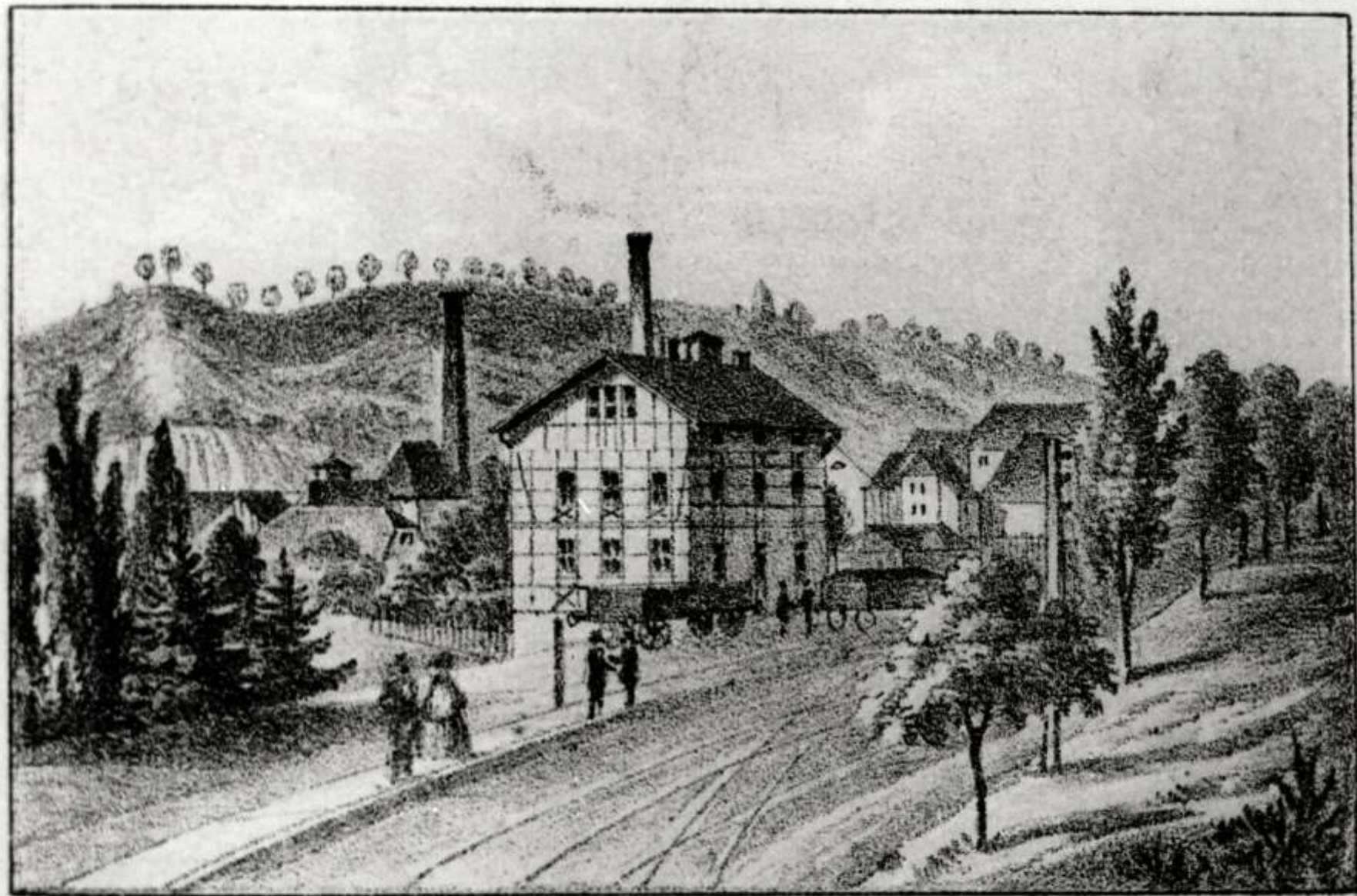
1850



№ 1. № 4. v. O. Thierhard.

Saline Neu-Sulza in 1850.

SALINE NEU-SULZA.



Bahnhof.

An ornate, symmetrical decorative border in a light color, possibly gold or silver, framing the central text. The border features intricate scrollwork, floral motifs, and a central crest-like element at the top and bottom.

Malerisches Album
der
Thüringischen Eisenbahn.

Malerisches Album

der Thüringischen Eisenbahn

von Halle über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt,
Gotha, Eisenach bis an die Kurhessische Grenze.

Mit 24 Ansichten der merkwürdigsten Punkte der Bahn, mit Reisejournal,
technischer Beschreibung, Höhen-Profilen und Situations-Karten.

W e i m a r.

Druck, Verlag und Lithographie von Bernhard Friedrich Voigt.

Herrn Alfred Friedrich Gustav

Graf von Keller

Königl. Preuß. Kammerherr und Landrath, Königl. Staatscommissar
für die Eisenbahnen in der Provinz Sachsen, Comthur des Großherzogl.

Sächsischen Falkenordens, Ritter des St. Johanniterordens und des
Herzogl. Sächsischen Ernestinischen Gesamt-Hausordens

u. u. u.

in größter Hochachtung gewidmet.



F. Keller

„Der Verwaltungsrat der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft bestand aus zwölf Mitgliedern, nämlich drei von den beteiligten Regierungen bestellten Kommissaren und neun von der Generalversammlung gewählten Mitgliedern. Den Vorsitz führte seit der Gründung bis 1862 Graf von Keller (siehe Bild), der zugleich preußischer Kommissar war. Er starb 1897 im Alter von 92 Jahren.“

Günter Fromm: „Aus der Geschichte der Thüringischen Eisenbahn und des Bahnhofs Erfurt 1846-1882“, Verlag Rockstuhl 1997.

Hochgeehrtester Herr Graf!

Dem denkenden Reisenden, welcher so bequem die hügeligen Gefilde des alten Thüringer Landes durchfliegt, muß es von Interesse sein zu wissen, unter wessen Oberleitung dieses großartige Unternehmen hergestellt worden ist, und so möge er denn durch diese Worte des Dankes und der Anerkennung, die Ihnen der Unterzeichnete gewiß im Namen von Tausenden zollt, erfahren, daß Sie Herr Graf es waren, durch dessen Energie, Einsicht und Ausdauer dieses große Werk, unter dem

Beistand eifriger Patrioten, geschickter Baumeister und unermüdlicher Beamten und Arbeiter unternommen und mit Bewältigung oft unbesiegbare scheinender Hindernisse glücklich zum Ruhme Thüringens durchgeführt worden ist, sowie daß es nunmehr unter Ihrem Vorsitz zum Besten des reisenden und handeltreibenden Publicums sorgfältig erhalten und weise verwaltet wird.

Gern diese passende Gelegenheit ergreifend, dieses öffentlich auszusprechen, versichert Sie seiner größten Hochachtung

Weimar, im August 1850.

Der Verleger.

Inhaltsverzeichnis.

Malerische Reise auf der Thüringischen Eisenbahn. Von einem Touristen	1	Eisenach	31
Halle	2	Hörsel, Brandenburg, Bielstein	36
Merseburg	4	Verzeichniß einiger Werke, welche die nähere Beschreibung der an der Thüringischen Eisenbahn gelegenen Städte enthalten	38
Weißenfels	6	Technische Beschreibung der Thüringischen Eisenbahn. Von einem Oberbeamten der Bahn	41
Die Schönburg und Gossek	9	Beschreibung der Eisenbahnlinie	44
Raumburg	10	Bauwerke	51
Rösen, Rudelsburg	13	Erarbeiten	57
Sulza, Apolda	15	Oberbau	58
Weimar	17	Betriebsmittel und Betrieb	59
Erfurt	21	Baukapital	62
Die Gleichenburgen	25		
Gotha	27		
Fröttstedt, Hörselberg	30		



Malerische Reise

auf der

Thüringischen Eisenbahn.

Von einem Touristen.

Thüringen! ein Name von schönem Klang —
Das Land, wo Luther sprach und Goethe sang.

Die Veranlassung zur Bereisung der Thüringischen Eisenbahn erhielt der Verfasser durch einen Aufsatz in öffentlichen Blättern, worin es in Bezug auf die Bahnhöfe heißt: „Nicht Baumeister, nein, Landschaftsmaler haben die Anlage der Bahnhöfe auf die günstigsten malerischen Punkte geleitet“. Die beifolgenden Ansichten der schönsten Umgebungen der Bahn, als Erin-

nerungsblätter für Reisende bestimmt, werden mit nachstehender Erklärung und Beschreibung begleitet.

Der Reisende, dessen Geist und Gemüth noch jugendlich gestimmt ist, dem Natur und Alterthum Genuß gewähren, fühlt, wenn er Thüringen betritt, zunächst lebhaft, daß ein schöneres Land sich ihm erschlossen. Wer zumal aus den schmucklosen Ackerge-

genden des nordöstlichen Deutschlands hierher sich wendend bei Weisensfels das, der Weinkultur unterliegende Saalthal erreicht, der glaubt eine jüngere Welt, reicher und blühender, und eine mildere Natur gefunden zu haben. Bei fortgesetzter Wanderung durch den Länderstrich, welchen nördlich die goldene Aue vom Harzgebiet abgrenzt, südlich der Thüringer Wald von Franken scheidet, und der sich östlich bis an das Geraische Osterland, dagegen westlich bis an die Werra erstreckt, wird derselbe durch die Abwechslung der hügeligen Gegend, durch die Mannichfaltigkeit der Kultur überrascht, sowie durch die reichen Gefilde und die

üppigen Wiesengründe, deren Thalgehänge mit Weinbergen, mehr aber noch mit sehr einträglichen Obstanlagen prangen, während die höheren Lagen mit den schönsten Waldungen gekrönt sind.

Charakteristisch sind die zahlreichen Burgruinen, die stattlichen Dörfer, die wohnlichen Weiler, das emsige Leben des Landvolks, aber auch die vielen Städte, nicht durch Glanz, sondern durch Regsamkeit ihrer Bewohner sich auszeichnend, reich an Werken der Kunst und des Altherthums, an historischen Erinnerungen, sowie an geistiger Bildung.

I. H a l l e.

Die Thüringische Eisenbahn beginnt im Anschlusse an die Magdeburg-Leipzigerbahn in Halle, jener alten 1690 gegründeten Misenstadt, deren Glanzperiode in die Zeiten fiel, wo die deutschen Studenten gleichsam von der äußern Welt abgeschlossen eine eigene Kaste

bildeten, nur ihrem Comment sich fügend, wo das romantische Element des Burschenlebens aus der kräftigen Einfachheit der jugendlichen Gemüther hervorgegangen war und der Hallische Bursche mit dem Stürmer auf dem Kopfe und mit Kanonen angethan, eine

gute Klinge schlug und im heitern Kommerz gern das Lied anstimmte:

„Studenten seind jucundi, bisweilen furibundi“.

Die Zeiten haben sich gewaltig geändert; mit dem Fortschritte der Wissenschaft hat auch die Bildung gleichen Schritt gehalten; mehrere Universitäten entstanden in Hauptstädten, wo der Student in die Verhältnisse der Gegenwart einzugreifen veranlaßt wird, und im Allgemeinen hat eine politische Tendenz neben den wissenschaftlichen Zwecken Eingang gefunden.

Die Stadt Halle (30,000 Einw.) erstreckt sich vom Bahnhose abwärts bis an das Gestade der Saale und ist mit den Vorstädten so umfänglich, daß man ein förmlich eingerichtetes Droschenwesen daselbst findet; der Marktplatz gewinnt durch die vier Thürme der Marienkirche und durch den sogenannten rothen Thurm, um welchen gothische Arkaden erbaut sind, ein stattliches Ansehen; durch eine Seitenstraße gelangt man auf einen freien Platz, wo das neue Universitätsgebäude zur Zierde der Stadt gereicht und man auch

durch Anlage einer Promenade einem wesentlichen Bedürfnisse abzuhelpfen beflissen war.

Wir verweisen auf spezielle Beschreibungen, in Bezug auf Sehenswürdigkeiten, als da sind: die neue Saalbrücke, die Salzwerke der Pfännergesellschaft, das berühmte Waisenhaus nebst dem Pädagogium, die Sammlung der Universität, sowie die Mineraliensammlung des Dr. Sack. In Bezug auf Literatur unterhält die Schwetschke'sche Sortiments-Buchhandlung ein sehr umfassendes antiquarisches Lager; auch gedenken wir des Fortbestandes der Canstein'schen Bibelgesellschaft. Wenn materielle Interessen nach Halle führen, dem wird es angenehm auffallen, wie Handel und Gewerbe blühen und in der Stadt einen lebhaften Verkehr unterhalten; wer sich aber der Natur erfreuen will, dem empfehlen wir einen Ausflug nach dem Schlosse Siebichenstein, berühmt durch Ludwig den Springer. Stolz erheben sich noch die Zinnen der Burg auf schönem Porphyrfelsen, aus welchem eine Quelle fließt, die zu Anlage des Badeortes Wittekind

Veranlassung gegeben hat. Doch wir kehren auf den Bahnhof zurück, dessen großartige Anlage unsere Aufmerksamkeit erregt. Die massiven Gebäude sind in einem mittelalterlichen Rohbaustyle errichtet; das Empfangshaus mit Gliedern aus dem romanischen Styl. In letzterem sind die Säle und Zimmer für Passagiere

geschmackvoll, mit bunter Arabeskenmalerei, decorirt; man findet sogar im obersten Stock einen Concertsaal, welcher auch Nichtreisenden Sonntags einen Erholungsort bietet. Die andern Räume des Hauses sind, wie auf den übrigen Bahnhöfen zu Beamtenwohnungen eingerichtet.

III. III. M e r s e b u r g.

Raum von Halle abgefahren, gelangt man in die Niederung, in welcher die aus dem voigtländischen Gebirge daherströmende Elster ihre Vereinigung mit der Saale bewirkt; das Auge ruht auf einer unabsehbaren Fläche blumiger Wiesen, mit zahlreichen Baumgruppen geziert, inmitten welcher die Saale in majestätischen Bogen einherschreitend sich der Schwester bedächtig nähert. Eine reiche Feldgegend mit Dörfern und Waldparthien bildet die Fernsicht, da hier noch keine Berggehänge das Thal umschließen. Die Eisenbahn, nicht gemeint in die Niederung hinabzusteigen,

stürmt auf schnurgeradem, hohen Damme, die Flüsse mit mächtigen Brücken übersetzend, dem linken Saalufer zu. Im Frühjahr, wo Ueberschwemmungen nicht selten die grünen Auen in einen See verwandeln, bietet dann die Fahrt quer durch die große Wasserfläche einen eigenthümlichen Anblick, nächstdem aber einen Beleg dessen, was Menschenkräfte vermögen.

Merseburgs stattlicher Dom und Schloßthürme verkünden schon von ferne die vormalige Hauptstadt der deutschen Marken in dem östlichen Thüringen; ihre alten Mauern widerstanden schon den Einfällen der

Hunnen; vom 9. bis 11. Jahrhundert war sie die Lieblingsresidenz der deutschen Könige und wurde zur kaiserlichen Pfalz erhoben; erst im 14. Jahrhundert, nachdem funfzehn Reichstage hier gehalten worden, veranlaßte die Gründung des Bisthums Merseburg und Verlegung eines bischöflichen Sitzes hierher, die weltlichen Fürsten ihre Residenz zu verändern. Das alterthümliche Schloß und der mit demselben in Verbindung stehende ehrwürdige Dom, deren schöne Thürme die Aufmerksamkeit fesseln, enthalten merkwürdige Reste byzantinischer Baukunst, namentlich zahlreiche Kapitäle in reicher Blattverzierung, nächstdem auch Bauwerke aus der Uebergangsperiode des Rundbogenstils zum Spitzbogen. In der Domsakristei werden als Merkwürdigkeiten aufbewahrt: Kaiser Rudolphs Hand, die er in der Schlacht bei Hohenmölsen verlor; der Mantel der heiligen Kunigunde, welchem die Kraft zugeschrieben wurde, Frauen, die ihn umnahmen, fruchtbar zu machen; der Mantel des heiligen Antonius von Padua; ein Predigermantel Luthers; Pfeile aus den

Hunnenschlachten u. s. w. Am Schloßportale, wo Raben in Stein gehauen sind, wird noch ein großer Kolkrabe in einem Käfig gehalten, zur Erinnerung an die ungerechte Hinrichtung eines Dieners des Bischofs Thilo von Trotta, der verdächtig war, einen entkommenen kostbaren Ring entwendet zu haben, während später ein Schieferdecker diesen Ring auf einem der Domthürme in einem Rabenhorste fand. Ein merkwürdiges, heidnisches Grabmal findet man im Schloßgarten.

Merseburg (10,000 Einw.) ist gegenwärtig der Sitz einer königl. preuß. Regierung und der Versammlungsort der Provinzialstände des Herzogthums Sachsens. Die Stadt läßt drei Abtheilungen wahrnehmen: den höher gelegenen älteren Schloßtheil, den belebteren westlichen Theil, an welchem die Frankfurter Hauptstraße sowie die Eisenbahn grenzen und die auf dem rechten Saalufer gelegene Vorstadt, welche wir eines Besuches werth erachten, indem man jenseits der Brücke die Blatt III ersichtliche schöne Aussicht auf

das Schloß genießt. Fast möchte man beklagen, daß die Eisenbahn, statt des kostspieligen Baues durch den Gotthardtsteich, nicht auf einem stattlichen Kai hier am Ufer entlang geführt werden konnte; indes deutet schon der Name des Stadtviertels, Benenien oder Kleinvenedig, auf die jährlichen, oft bedeutenden Ueberschwemmungen, die solches unthunlich machten. Den Gutschmeckern sind die den Gotthardtsteig belebenden

köstlichen Merseburger Karpfen bekannt; kaum vom Bahnhof abgefahren, erblickt man vor sich die große Wasserfläche mit der Halbinsel, auf welcher sich das Schießhaus, umgeben mit Alleen und Anlagen, erhebt; unbeirrt setzt die Eisenbahn, mit Dämmen und Brücken, über See und Insel, ihre Richtung nach Südwesten fort und bietet dem Reisenden noch einen herrlichen Blick auf die Stadt und die Zinnen des Schlosses.

IV. W e i ß e n f e l s .

Bei Merseburg überschreitet der Schienenweg die Chaussee, deren stattliche Pappelallee die Richtung nach Weissenfels bezeichnet, während die Eisenbahn, je nach den Bedingungen des Terrains, sich mehr oder weniger dem muldenförmigen Saalthale nähert, auf dessen Wiesenauen unzählige Baumgruppen, große Dorfschaften und Schlösser mit schattigen Gärten angenehme Abwechslung gewähren. Dunkle Rauchwolken und mächtige Grabirhäuser verkünden die Nähe

der Saline Dürrenberg, hinter welcher die Fernsicht auf Lützens Schlachtfeldern ruht. Nach und nach erhebt sich der Thalrand zu einer Felsenterrasse, auf welcher man das Schloß Burgwerben gewahrt, weiter hin das hoch thronende Schloß Weissenfels, während die Eisenbahn dicht am Gestade der in anmuthigen Windungen auf blumigen Wiesen dahingleitenden Saale den, der Stadt gegenüber liegenden Bahnhof erreicht. Ein herrliches Bild bietet die amphitheatra-

lisch sich erhebende Stadt Weissenfels mit ihrem großartigen Schloß, mit dem oben auf dem Klemmberge gelegenen Magazingebäude, mit ihrer malerischen Umgebung von Gärten, Landhäusern und Pappelalleen; nicht minder reizend liegt der Bahnhof auf Terrassen zwischen blühenden Gärten und Weinbergen. Gern verweilt der Reisende in den traulichen Räumen des Empfangshauses und mustert durch die bunten Scheiben die schöne Landschaft und in deren Vordergrund die Blumenanlage der Bahnhofbeamten, deren Station auf diesem schönen Punkte beneidenswerth erscheint. Die Bahnverwaltung besitzt auf dem Bahnhofe ein merkwürdiges Gebäude, das Weinberghäuschen, in welchem Napoleon nach der Schlacht bei Leipzig übernachtete, als er bei Weissenfels auf das linke Saalufer überzugehen beschloß, um seinen Rückzug über das denkwürdige Rosbacher Schlachtfeld nach Freiburg an der Unstrut hinzuwenden. Segur beschreibt in seinem Werke über den Feldzug das ohnweit der geschlagenen Schiffbrücke am Uferabhange in einem

Weinberge gelegene Gartenhaus, welches nur ein Zimmer im Oberstock enthielt, so daß die Generale und Adjutanten seines Gefolges die Nacht in der untern Halle und auf den Treppenstufen zubrachten. Die Beschreibung ist ganz zutreffend, die Halle mit der im Innern des Gebäudes befindlichen steinernen Treppe, oben das Stübchen, in welchem ein Bild des Kaisers an jene verhängnißvollen Tage erinnert, während welchen dieser endlich bezwungene gewaltige Herrscher auf Deutschlands Boden zum letzten Male sich aufhielt.

Die feierliche Eröffnung der ersten vollendeten Bahnstrecke von Weissenfels bis Halle, am 6. Juni 1846, geruhte Sr. Majestät der König von Preußen mit seiner Gegenwart zu beehren. Am Eingange des Bahnhofes war eine mit Fahnen und Wimpeln geschmackvoll dekorirte Ehrenpforte errichtet; die Fahrbahn war durch bunte Fahnen begrenzt und mit Geländern und Laubgewinden eingefast, hinter welchen zahlreiche Zuschauer sich eingefunden hatten. Die Locomotive erhielt die Benennung „der sechste Juni“

und in dem Festgedichte wurde diesem geflügelten Bulfane zugerufen:

Führ' uns bei mildem Sonnenschein
In Deutschlands treues Herz hinein,
Umschling' mit deinem Eisenbande
Uns All' zu einem Vaterlande
Und stähl mit deinem Eisen stark
Der Völker Eintracht bis in's Mark.

Die schönste Witterung begünstigte die Fahrt nach Merseburg, wo in einem auf der Halbinsel im Gotthardtsteiche festlich geschmückten Pavillon ein Frühstück eingenommen wurde; doch kaum war hierauf der Zug in Halle angelangt, als ein so heftiges Gewitter ausbrach, daß das Publikum flüchten mußte und der Sturmwind die Blumengewinde in die Lüfte trieb.

Unmittelbar am Weißenfelsener Bahnhofe liegt die Stadtbrücke, und die Chaussee kreuzt den Schienenweg, welcher, eine Biegung des Saalflusses benutzend, auf einer großartigen, massiven Brücke, das andere Ufer gewinnt.

Bei einem Besuche in die Stadt, (9500 Einw.), deren freundliches Ansehen und Gewerthätigkeit einen angenehmen Eindruck nicht verfehlt, wird man veranlaßt, das Schloß der ehemaligen Weißenfels-Querfurter Herzöge, einer sächsisch-albertinischen Nebenlinie, zu besuchen, welche 1746 erlosch. Solche Denkmäler fürstlicher Pracht sind bleibende Schriftzüge in der Geschichte und leicht erklärt sich der finanzielle Untergang dieses kleinen Herzogthums durch den Aufwand des königlichen Baues und einer glänzenden Hofhaltung. Die Schloßkirche und die fürstliche Gruft sind wohl erhalten, dagegen lassen die übrigen, zur Kaserne eingerichteten Räume des Schlosses von ihrem früheren Schmucke nichts mehr gewahren; reichlich entschädigt indeß von der Terrasse des Schloßgartens das herrliche Panorama der malerischen Gegend und der Blick in das Innere der Stadt, wo einst Novalis, Louise Brachmann und Adolph Müllner wohnten, deren Verdienst um die deutsche Literatur ihnen ein bleibendes Andenken sichert.

V. VI. Die Schönburg und Goseck.

Durch die Anlage der Eisenbahn im Saalthale entlang wurde eine bisher nicht wegsame Gegend zugänglich, in welcher die Natur mit feltner Mannichfaltigkeit ihre schönsten Gaben ausgestreut hat; grüne Auen am Flußgestade mit unendlichen Baumgruppen geziert, lachende Ortschaften, kühne Felsen, alte Burgen wechseln mit Weinbergen, Obstanlagen und Landhäusern, während von beiden Seiten das Thal von malerischen Bergabhängen eingerahmt wird, auf welchen das Pflanzenreich in voller Ueppigkeit sich entfaltet. Bei Leisling fährt man zwischen dichten Obstgärten, welche in der Blüthezeit wie Feenhaine prangen, und gewahrt rechts den neuen Saaldurchstich, während man links die große Schlangenlinie des nun verlassenen Flußbetts übersteht; bald darauf folgt eine bedeutendere Krümmung der Saale, welche zwei mächtige Brückenübergänge veranlaßte; rechts erblickt man die auf einem Felsen erbaute Burg Goseck, weiterhin das

schöne Gut Eisau; links zeigen sich auf dem felsigen Rande der Saale die wohlerhaltenen Ruinen der Schönburg deren stolzer Wartthurm sich hoch über die Fluthen erhebt, welche, wie alte Sagen berichten, die Saalnixe mit ihrem Zauberschloß bergen. Sobald man durch den Felseneinschnitt zwischen beiden Brücken gelangt ist, erblickt man auf dem Plateau des linken Thalrandes, Raumburgs ehrwürdige Thürme und unterhalb inmitten der Wiesenfläche den eleganten Bahnhof, während die Landschaft rechts durch die wechselnden Gestalten der mit Weinbergen und zierlichen Landhäusern bedeckten Hügel sich im herrlichsten Schmucke entfaltet.

Ein schöner Wiesenpfad führt an den Ufern der Saale entlang nach der Schönburg, deren wohlerhaltene Ruinen sich öfterer Besuche aus Nähe und Ferne zu erfreuen haben. Seine Entstehung verdankt dieses Schloß einem Liebesverhältniß Ludwig des Springers

mit der schönen Adelheid, Pfalzgräfin von Sachsen, Burgfrau auf Goseck, mit welcher er sich nach dem Tode ihres Gemahls vermählte. Späterhin hauste auf der Schönburg die schöne Tafelwärterin Maria Kospoth, nachherige Gemahlin des Ritters von Kroppen, welcher einen Theil der Schönburgischen Schloßgüter zu Lehn erhielt. Sehr merkwürdig sind die Nachrichten über die dereinstigen Silberminen daselbst, deren reiche Ausbeute die Besitzer zu beträchtlichem Reichthum gelangen ließ. Nach Eingang des Bergwerkbetriebs in Folge mehrfacher Kriegsereignisse wurde 1446 die Schönburg gestürmt, in Brand gesteckt und verheert. Die Ruinen sind noch ansehnlich; durch ein wohl erhaltenes Thor gelangt man in den ersten Hof in wel-

chem die Försterei noch steht und ein tiefer Ziehbrunnen noch gangbar ist; ein zweites Thor, vordem mit Zugbrücke, führt in den eigentlichen Schloßhof, wo sich der Wartthurm befindet, von welchem der Blick die ganze reizende Gegend umfaßt. Auch die schöne Lage der Burg Goseck, Eigenthum des Grafen von Zech Burkersrode, lohnt einen Besuch, zumal die Schloßgebäude wohlerhalten und vollständig eingerichtet sind und die auf Terrassen angelegten Gärten sich musterhafter Pflege erfreuen. Auf Goseck lassen sich die Worte des Dichters anwenden:

Prächtig funkeln ihre Mauern in der Abendsonne Strahl.
Werfen spielend goldne Lichter in der Saale grünes Thal.

VII. VIII. N a u m b u r g.

Der Empfangsaal des Raumburger Bahnhofes mit gewölbter Decke, deren Füllungen mit bunten Blumenwinden decorirt sind, ist nächst dem Köfener Saal

der geschmackvollste auf der Thüringer Bahn. Die schöne Lage des Bahnhofes erhellt aus den beiden genannten Blättern, indem die südliche Aussicht die Thürme

des Naumburger Domes, das Gebäude des Appellationsgerichts und die Moriskirche übersehen läßt, wogegen man nördlich die Einmündung des Unstrutthales, die Stadt Freiburg und zahlreiche Ortschaften erblickt; auch hier begleitet reicher Wechsel der Scenerie die malerische Landschaft; die lebende Frische der Wiesen, die reiche Vegetation auf den Bergen, wo neben dem dunkeln Grün der Waldungen die weißen Weinberghäuschen auf den mit Weingeländen geschmückten Terrassen glänzen, muß die Phantasie des Dichters zu lichtvollen Gedanken und heitern Bildern stimmen und wirklich hat auch Klopstock hier schöne Oden gedichtet. Der Klopstock'sche Weinberg bei Großjena am Eingange des Thales ist durch ein großes Basrelief berühmt, welches auf der Felsenwand einer Terrasse ausgeführt, den Zug eines Winzerfestes darstellt. Das alte Schloß Freiburg, welches die Stadt beherrscht, verdankte wie auch Giebichenstein und Wartburg seine Entstehung Ludwig dem Springer, dem größten Baumeister seiner Zeit.

Doch wir wenden uns nach Naumburg und wäh-

len den nächsten Weg in die Stadt an der Domkirche vorbei, welche von den sogenannten Kurien (Stiftspräbendehäuser) der Domherrn umgeben ist.

Der Dom gilt für eines der wichtigsten Sächsischen Baudenkmale des 11ten und 12ten Jahrhunderts in Bezug auf den byzantinischen Baustyl, indem namentlich die Laubwerkverzierungen an den Pfeilercapitälen zu den ausgeschmücktesten dieser Gattung gehören. Einzelne Theile des Gebäudes, welche aus einer spätern Bauperiode datiren, sind in gothischem Styl gehalten. Das Hauptportal wird von allen Kennern als ein Meisterstück geschätzt; leider ist aber das Innere des Doms gegenwärtig dadurch verunstaltet, daß man besonderer kirchlicher Zwecke wegen, das Schiff mittelst einer Scheidewand getheilt hat, wodurch das Großartige des hohen Chors verloren geht.

Ein Spaziergang um die von 13000 Einw. bevölkerte Stadt läßt noch ansehnliche Theile der alten Stadtmauer mit Thürmen und Gräben gewahren; man gelangt ohnweit des Schießhauses an einen mit Anlagen geschmückten Hü-

gel, wo alljährlich das schöne Kinderfest zum Andenken an die Rettung der Stadt gefeiert wird. Im Jahre 1432 waren nämlich die Husiten vor Raumburg mit einem mächtigen Heere gerückt und der nur schwach besetzten Stadt drohte gänzliche Vernichtung. Da entschloß sich der Stadälteste Wolf in Begleitung von 559 Kindern der Bürger (mit Sterbekleidern angethan) vor die Stadt den Husiten entgegen zu ziehen und den Heerführer Prokop um Gnade anzuflehen, welcher erweicht durch den Anblick der unschuldigen Kleinen sich bewogen fand, die Stadt zu begnadigen, und in Folge dessen mit dem Heere weiterzog. Am 25ten Juli (neuerlich am Montage nach Jacobi) zieht die Schuljugend in die Kirche und nach abgehaltenen Gottesdienste auf den erwähnten Platz, wo eine Rede zum Andenken an jenes merkwürdige Ereigniß gehalten wird, worauf die Kinder mit Kuchen und Obst bewirthet werden und mit Spielen und Tänzen den Rest des Tages feiern. Von diesem Haine führt eine schattige Allee zu den hochgelegenen aus geschmack-

vollen Anlagen bestehenden sogenannten Bürgergarten, welcher schon um der großartigen Aussicht willen einen Besuch lohnt, denn von hier übersieht man ein reiches Rundbild der reizenden Umgegend, das Saalthal von den launigen Krümmungen des sanftströmenden Flusses durchzogen, das sich dem Blicke weit öffnende Unstruthal mit grünen Auen, von Ortschaften und zahllosen Baumgruppen belebt und die Kette der einschließenden Hügel und Höhen, bekränzt mit Burgruinen, Weinbergen und Laubwäldern.

Die Gaben der Natur üben einen wohlthätigen Einfluß auf die Einwohner der Stadt, deren heiterer Sinn und deutsche Urbanität den Fremden gemüthlich entgegentritt. Als Raumburgs Messen vor Errichtung des Zollvereins sich zu merklicher Bedeutung emporgeschwungen hatten, entfaltete sich ein tüchtiger merkantilischer Geist mit seltener Regsamkeit und Umsicht gepaart, der dem Raumburger Handelsstande schöne Tage verhieß; mit Behmuth blickt man daher auf die verschlossenen Gewölbe, Zeugen einer ruhenden Vergangenheit-

IX. X. XI. K ö s e n. R u d e l s b u r g.

Nicht minder reich an schönen Naturscenen und Erinnerungen ist die Weiterfahrt thalaufwärts. Stets auf hohem Damme wegen möglichen Austretens des launigen Stromes dahin gleitend, durchschneidet man ein wahres Dickicht der von der üppigsten Vegetation trogenden Gärten des amphitheatralisch sich seitwärts erhebenden Dorfes Almerich (Altenburg) von wo aus eine prachtvolle Pappelallee nach Kösen führt. Hinter dieser Allee gewahrt man die Gebäude und Thürme der Klosterschule Pforta an einem mächtigen Berge gelehnt, den hundertjährige Buchen zum dichten Haine stempeln. Pforta, vordem ein Mönchskloster, wurde im 16ten Jahrhundert aufgehoben, worauf die Errichtung einer gelehrten Schule daselbst Statt fand, einer sogenannten Klosterschule, aus welcher viele Schüler, als tüchtige Pädagogen, Philologen und sonstige Gelehrte hervorgingen und der Anstalt Ehre brachten. Die Kirche aus dem 13ten Jahrhuunert stammend, worin

sich das herrliche, ihr von Preußens Friedrich Wilhelm III. verehrte Altarblatt von Cornelius, mit den lebensgroßen Bildnissen Christi, Paulus und Johannis befindet, mit schönem Portal und Kreuzgange, das Schulhaus mit Garten und Turnplatz und die übrigen Gebäude bilden die ansehnliche Anstalt, wo gegenwärtig 180 Gymnastasten Gelegenheit finden, sich für die Universität auszubilden.

Dhnweit Schulpforta kündigen moderne Landhäuser und unzählige Gärten das freundliche Kösen an.

Die Eisenbahnbrücke und die Chausseebrücke treffen in einem Winkel zusammen und die Straßen kreuzen sich, indem die Chaussee nach Eckartsberga mit ihren stattlichen Pappelalleen den Berg ersteigt, während der Schienenweg im Wiesengrunde verbleibt. Kösen wird seiner gesunden und freundlichen Lage und seiner Salzbäder wegen als Kurort häufig besucht; daher enthält das mit einem eleganten Thurme ge-

zierte Empfangsgebäude einen großen geschmackvoll decorirten Saal mit Seitenzimmern; in der Nähe befinden sich die meisten neuerbauten Häuser, während auf der andern Seite des Flusses das Salzwerk und der ältere Theil des Ortes liegt. Die Badegäste, welchen Salzbäder, aber auch Flußbäder zu Gebote stehen, wohnen theils dieseits, theils jenseits der Saale, daher die scherzhafte Bezeichnung, mit der sie sich gegenseitig als überseltige (jäälige) und überflüssige begrüßen; Versammlungsorte sind der Bahnhof, das neue Badehaus und das Gesellschaftslokal im Kuchen-garten; bei günstiger Witterung laden die schönen Umgebungen dieses mit Bergen, Felsen, Weinbergen und Waldungen bekränzten anmuthigen Badeorts zum Genuße der schönen Natur ein. Die Anlagen am Nifkelsberge führen bis zu dem auf dem Gipfel stehenden Obelisk; auf dem gegenüberliegenden Ufer ist in dem herrlichen Buchenwalde eine Bergschlucht in Gestalt eines Amphitheaters beachtenswerth, indem die Natur daselbst mit einer Säulenhalle hundertjähriger

Buchen den prächtigsten Dom erbaut hat, die nächst-dem aber merkwürdig ist, weil hier in den unruhigsten Tagen des Jahres 1848 eine große Volksversammlung auf Veranlassung der sich in ganz Thüringen gebildeten monarchisch-constitutionellen Vereine gesinnungstüchtiger Männer Statt fand, wo durch kräftige Reden ermannt, sich die im Sturme bisher zerstreuten Kräfte der conservativen Partei zu einem festen Kerne zusammenschlossen.

Weitere Spaziergänge unternimmt man nach den Saalhäusern, nach der Rudelsburg oder nach dem gegenüberliegenden Berge, das Himmelreich genannt (durch die herrliche Aussicht thalaufwärts berühmt); auch reizende Wasserfahrten werden unternommen nach Raumburg und bis zur Schönburg herab, oder herauf nach Lengefeld und Saaleck. Daselbst verengt sich das Thal zur Felsenschlucht und die Eisenbahn führt, einer Schlangenwindung des Flusses wegen, über zwei bedeutende Brücken und Viadukte, zwischen denen man das Dorf Saaleck dergestalt durchschneidet, daß eine

Ueberbrückung der Bahn zur Verbindung nöthig war. Seitwärts erblickt man auf senkrechter Felswand die Ruinen der Rudelsburg, welche im 12ten und 13ten Jahrhundert ein Lehn der Markgrafen von Meissen war, im 14ten Jahrhundert aber in einer Fehde zwischen dem Burgvoigt Kurtesfreund mit den Raumburgern von letztern erobert und zerstört wurde. Diese Ruine gehört neuerlich zum Rittergute Kreipitsch, dessen Schloß mit seiner weißleuchtenden breiten Fronte man von Saaleck aus erblickt; auch mögen die Saalecker Thürme, zwei schöne auf einem kegelförmigen Hügel, kühn sich erhebende Warten, früher

Theile der Rudelsburg gewesen sein. Gegenüber Saaleck liegt das schöne Gut Stendorf, dessen schattige Anlagen sich an der Felsenwand heraufziehen. Von diesen aus übersteht man die Felsenschlucht, die Burgruine, die Thürme, den sich windenden Fluß mit den Viadukten, die Schlösser, Wiesen und Waldungen; alles ist hier großartig; die Natur erscheint zugleich lächelnd und ernst; neben dem Schmucke ihrer Gaben liefert sie Nachweise der gewaltigen Katastrophen, welche den Durchbruch der Gewässer durch die Felsenmassen herbei führten.

XII. XIII. Sulza. Apolda.

Jenseits Saaleck treten die Felsen etwas zurück, und man kreuzt zum letzten Male auf hoher Brücke die Saale, welche sich links in die Berge verliert, während die Eisenbahn in das hier ausmündende Imthal tritt. Auch hier bleibt die Gegend romantisch; der

Wiesengrund liegt zwischen Thalwänden, welche Weinberge, Obstanlagen und Waldparthien bedecken; die Salinen Unter- und Oberneusulza beleben die Landschaft und so gelangt man an die Anhaltestelle Sulza. Oberneusulza, dessen Soolbäder wegen ihrer Wirksam-

feit schon seit Jahren besucht wurden, erfreut sich eines lebhaftern Besuchs, seit es durch die Eisenbahn der Nachbarin Kösen so nahe gerückt worden und der Bau eines Logir- und Gasthauses dem Fremden be-
 hagliche Einrichtung gewährt. Die Gegend bietet hier durch das Einlaufen von Seitenthälern und durch schat-
 tige Waldparthien die angenehmsten Spaziergänge und durch die Nähe der schönen Ortschaften Stadtsulza, Dorssulza und Bergsulza die größte Abwechslung in-
 dem Dorssulza mit seinen Mühlen, Wehren und Was-
 serleitungen im Ilmgrunde, darüber Bergsulza auf der Höhe des Berges höchst malerisch liegen, nicht minder das gegenüberliegende freundliche Städtchen Sulza am Abhange unzähliger Weinberge, welche sich terrassen-
 förmig übereinander erheben.

Weiterhin verflachen sich die Thalgehänge der Ilm, die Eisenbahn läuft seitwärts mehrerer im Wiesengrunde sich ausbreitender Dorfschaften und wendet sich dann südlich nach Apolda, dessen Bahnhof durch eine Schauf-
 see mit der Universitätsstadt Jena verbunden ist. Von

dem Bahnhose übersieht man den breiten Thalgrund und die unten liegende Fabrikstadt Apolda, sodann den quer durch das Thal mittelst eines kolossalen Dammes gerade auf den gegenüberliegenden Bergabhang führen-
 den Schienenweg. Auf den die Mitte des Dammes einnehmenden Viadukt gelangt, gewahrt man mit Staunen die schwindelnde Höhe und bewundert, was menschliche Intelligenz und vereinte Kräfte vermochten. Von Apolda (4800 Einw.), dessen Strumpfswaarenfabriken einen weit verbreiteten Handel unterhalten, ist rühmlich zu erwähnen, daß die Gewerbtätigkeit im erfreulichen Zunehmen ist, wie auch aus dem Bau der vielen neuen Häuser zu schließen ist. Die Fabriken bethätigen gegen tausend Strumpfwirkerstühle und geben einschließ-
 lich der Hülfarbeiten (Färberei, Spulen, Näherei, Appretur, Maschinenbau) wohl 3000 Personen Beschäftigung, auch wohl eben so viel Händen in den umliegenden Ortschaften durch Stricken, Häkeln und sonstige Handarbeiten. Alle nur erdenkliche Stücke des Anzugs einschließ-
 lich Schuh, Mützen, Kravatten,

Ruffe u. s. w. werden hier in außerordentlicher Menge und Mannichfaltigkeit äußerst billig fabricirt; der Absatz erstreckt sich nach allen Ländern Europa's und hat auch bereits überseeischen Export gewonnen. Zwei Glockengießereien verdienen nächst dem Erwähnung.

XIV. Weimar.

Von Apolda aus nach Oberrosla gelangt, wird man von dem freundlichen Ilmthale wieder aufgenommen, auf dessen Thalrande man in einer Höhe sich bewegt, welche den Wiesengrund und die zahlreichen Ortschaften, in der dem Landschaftsmaler willkommenen Perspective zu übersehen gestattet; man begrüßt Ohmanstedt, das vormalige Gut von Wieland, in dessen Park der Sänger des Oberons ruht, sodann Tiefurt, dessen classischer Boden von schattigen Hainen umschlossen ist und erreicht vom Ilmthale sich abwendend den auf den südlichen Abhänge des Ettersberges gelegenen Bahnhof zu Weimar. Das Empfangsgebäude im römischen Styl erbaut, mußte ganz unvollendet schon zu Anfang des Jahres 1847 zum Dienste benutzt werden.

Am 17ten Oct. 1846 hielt der Zimmermeister erst das Richtfest und brachte im Festgedichte vor:

Der Dampf läßt Riesenmühlen sich bewegen,
Treibt Schiffe vogelschnell auf Strom und Meer
Und führt auf schöngebauten Eisenwegen,
Auch Wagen bald nach Weimar hin und her.
Daß nur Hans Dampf ein Wenig sich verschnause,
Dann frisch gekräftigt sei zu raschem Laufe,
Ward ihm und Andern dieses Haus gebaut.

Die hohe Lage des Bahnhofs gewährt einen schönen Blick auf die Stadt (13,000 Einw.) und ihre freundlichen Umgebungen; die Umriffe des Schlosses und Schloßthurms werden auf dem frischen Grün des Parks kräftig hervorgehoben und dahinter erblickt man

auf einer Anhöhe das Lustschloß Belvedere mit seinen schattigen Hainen.

Weimars Glanzperiode unter der Regierung des Großherzogs Karl August, war auch die Glanzperiode der Literatur Deutschlands, und gern verfolgt der Reisende die Denkmäler und Erinnerungen jener Zeit. Als beachtenswerth in dieser Hinsicht bezeichnen wir:

1) Im Schloß, die vier sogenannten Dichtezimmer, dem Andenken von Goethe, Schiller, Wieland und Herder geweiht, mit bunten Frescogemälden, welche Scenen, Figuren oder Allegorien aus den Werken jener Dichter darstellen. Dieses schöne Denkmal verdankt man der von regem Kunstsinne beseelten Frau Großherzogin Maria Paulowna.

2) Die Häuser von Goethe, Schiller und Wieland (Herders Wohnung war im Superintendentengebäude). Im Goethischen Hause befindet sich dessen Münzkabinet, Kupferstichsammlung und Mineraliensammlung. Goethe's Gartenhaus liegt am Park im Almgrunde. In dem von der Stadtgemeinde angekauft-

ten Schiller'schen Hause ist dessen wohlerhaltenes Studirzimmer zu sehen.

3) Das römische Haus im Park, welches von dem Großherzog Karl August, dem Freunde der Natur, dem Beschützer und Pfleger von Kunst und Wissenschaft im Sommer oft bewohnt wurde.

4) Tiefurt im Almthale gelegen, dereinst Sommeraufenthalt der verwittweten Herzogin Anna Amalie (Mutter des Großherzogs Carl August) jener ausgezeichneten Fürstin, die daselbst täglich der bestfreundete Dichterkreis umgab, dessen geselliges Zusammenwirken das Tiefurter Journal in's Leben rief, welches der Fremde nicht ohne Interesse durchblättert. In dem anmuthigen Park haben jene Dichterheroen geschrieben und gedichtet; diese schattigen Haine wurden sogar zuweilen zum Schauplatz der Aufführung ihrer theatralischen Productionen.

5) Die Bibliothek, deren zweckmäßige innere Einrichtung sich in Deutschland kaum vorzüglicher antreffen läßt. Ein großer, hoher Saal mit doppelten

Galerien (im Renaissance-Styl) enthält allein 125,000 Bände; nächstdem faßt das anstoßende Thurmgebäude, welches ebenfalls mehre Stagen von Gallerien und inmitten eine freie Wendeltreppe hat, gegen 20,000 Bände der werthvollsten Kupferwerke und 6000 Bände der Militairbibliothek. Man findet daselbst auch seltene Handschriften, eine Sammlung Büsten theils von fürstlichen Personen, theils von berühmten Gelehrten, ein Münzkabinet, auch einige Schränke Antiquitäten von minderm Werthe. Mit einer seltenen Freigebigkeit sind obige Bücher zur Disposition des Publikums gestellt, indem jede bekannte Person, gegen einfachen Empfangschein, Theile dieses wissenschaftlichen Schazes geliehen erhält.

6) Die Großherzogliche Sammlung von etwa 5000 Handzeichnungen und 15,000 Kupferstichen, auch von Delgemälden, welche sich im Wittthumspalais befindet.

7) Die Fürstliche Gruft auf dem neuen Gottesacker, in welcher die Särge von Goethe und Schiller

neben den irdischen Resten des verewigten Karl August und seiner erhabenen Gemahlin ruhen.

In architektonischer Hinsicht sind nur bemerkenswerth:

Das neue, im gothischen Styl erbaute Rathhaus; ferner im Innern des Schlosses die Haupttreppe und der große Saal (im griechischen Baustyl); nächstdem die Schloßkapelle (im byzantinischen Styl). In den Gemächern findet man eine Anzahl kostbarer, mit Gemälden und Arabesken reich verzierter Vasen, mehre Delgemälde von bewährten Meistern, endlich, in einem mit Holztäfelung bekleideten Zimmer, die Rüstung des im dreißigjährigen Kriege berühmten Herzogs Bernhard von Sachsen Weimar.

Von Anstalten für Kunst oder Literatur sind zu erwähnen:

Das Zeichneninstitut, wo freier Unterricht ertheilt wird; das Lesemuseum; die Voigt'sche Verlags-Handlung mit Buchdruckerei und Lithographie, welche den zahlreichsten Verlag in Thüringen und wohl in

Deutschland besitzt, da sie in den letzten drei Decennien gegen 1300 Werke erscheinen ließ, darunter den Schauplatz der Künste und Handwerke, bis jetzt in 185 Bänden, den Nekrolog der Deutschen, 54 Bände, u. s. w. Das Industrieomtoir, dessen Verlag sich im Fache der Landkarten besonders auszeichnet. Endlich dürfte auch das Theater hierher zu rechnen sein, welches mit wahrem Kunstsinne gepflegt wird und von jeher zu den bessern Bühnen Deutschlands gezählt wurde. Der Sinn für Literatur und die geistige Bildung zeichnen Weimar unter den kleinern Städten Deutschlands vortheilhaft aus, so daß es Fremden einen angenehmen Aufenthalt bietet. Das Schicksal, keine Dichterheroen mehr zu besitzen, theilt Weimar in neuerer Zeit mit ganz Deutschland; es will kein Deutsch-Athen mehr sein und begnügt sich, die Erinnerung an vergangene schöne Zeiten mit bescheidener Pietät zu pflegen. Zu den Annehmlichkeiten dieses Ortes sind im Sommer die öffentlichen Spaziergänge

vorzüglich zu rechnen, die sorgsam gepflegten Parks zu Weimar, Belvedere und Tiefurt. Das Lustschloß Belvedere, Sommerresidenz des Großherzogs, nur eine Stunde von der Stadt entfernt, bildet mit seinen Pavillons, seinen Treibhäusern, einer schönen Orangerie und den äußerst geschmackvollen Parkanlagen einen reizenden Landsitz, zumal in letzteren Natur und Kunst sich die Hand freundlich bieten, um Berg und Thal, Wald und Rasenteppig, herrliche Eichen und blühende Sträucher zu einem harmonischen Ganzen zu gestalten.

In den Gewächshäusern findet der Botaniker eine bedeutende Sammlung seltner Pflanzen aus allen Welttheilen, da diese Wissenschaft ein Lieblingsstudium des verewigten Großherzogs Karl August war. Das eine Meile von Weimar entfernte Jagdschloß Ettersburg, gegenwärtig Sommeraufenthalt des Erbgroßherzogs, zeichnet sich durch ein seltenes vollständiges Mobilar im Renaissancestyl aus.

XV. XVI. E r f u r t.

Von Weimar läuft die Eisenbahn am Fuße des Ettersberges hin, zuerst Tröbsdorf berührend, wo der gewaltige Einschnitt beginnt, in welchem das Kellerartige zwischen den senkrechten Felsenmauern mit der eben verlassenen Wiesenaue seltsam contrastirt. Die Anhaltestelle Bieselbach liegt in einer Felogegegend mit Fernsicht auf die nördlich vom Ettersberge gelegenen, zahlreichen Dorfschaften. Erst nachdem man den Linderbacher Einschnitt passirt ist, übersieht man das alterthümliche Erfurt mit seinen sechszehn Thürmen und seinen hohen Wällen, überragt von den zwei Citadel- len Petersberg und Cyriaxburg; links gewahrt man den Abhang des Steigergehölzes nebst den Schießhausgebäuden, und rechts die Weinberge des rothen Berges. Unter dem Hauptwalde führt ein Tunnel auf den Bahnhof, dessen großartige Anlage überraschend ist und sich von dem Walle aus am vortheilhaftesten ausnimmt (Blatt XV). Man erblickt im

Vordergrunde das mit einem hohen Thurme versehene Empfangsgebäude, zugleich Sitz der Direktion, dahinter die Gebäude der Maschinenwerkstatt und gegenüber die Locomotivgebäude und Wagenschuppen; rechts steht das hohe Gebäude des Silber'schen Gasthofs, welches mit dem Hauptgebäude des Bahnhofs auffallend über die niedrigen Häuser der Vorstadt hinwegragt. Die Ferne bildet die Cyriaxburg mit ihren bombenfesten Thürmen. Die andere bedeutendere Citabelle, der Petersberg genannt, liegt weiter nördlich und deren Mauern erheben sich zunächst am Dome, wie auf Blatt XVI zu ersehen.

Das Direktionsgebäude ist im altenglisch-normänischen Baustyl gehalten und macht mit seinen Pfeilern, seinen crenelirten Dachgestirnen und mit dem schlanken Thurme einen großartigen Eindruck. Das untere Geschöß, geschmackvoll decorirt, besteht meist aus geräumigen Passagierlokalen, wie sie eine Stadt

von 30,000 Einwohnern mit lebhaftem Verkehr erfordert.

Erfurt, welches im 14. Jahrhundert 60,000 Einwohner zählte, die Gerechtfame einer freien Reichsstadt erhielt und als Hauptstadt des gesegneten Thüringens galt, versiel leider in den folgenden Jahrhunderten durch Pest, Brände und Drangsale im Bauernkriege und im dreißigjährigen Kriege; es war lange Zeit Kurmainzisch und eine deutsche Universität, wurde 1808 Kaiserlich Französische Festung, seit 1814 Königlich Preussisch. In der letzten langen Kriegsperiode allen Schicksalen einer Festung ausgesetzt, hat die Stadt viel gelitten; sie hebt sich indessen wieder sichtlich und verdankt dies namentlich dem Gewerbefleisse ihrer Bürger. Ein tüchtiger Handwerksstand, eine sachverständige Kaufmannschaft haben Gewerbe, Handel und Fabrikunternehmungen kräftig gefördert und der herrliche Boden, welcher Gärtnerei, Obst und Weinbau und die Kultur von Handelsgewächsen begünstigt, stellt Erfurt, früher Hauptstapelplatz von Thüringen,

wiederum als den wichtigsten kommerziellen Punct dieses Landstriches dar. Dennoch leidet die Stadt an einem bedeutenden Proletariat, entstanden durch Abkömmlinge mittelloser Invaliden der Garnisontruppen und durch eingewanderte Handarbeiter, welche die vielen engen Quergassen bewohnen und, wenn ihre Körperkräfte keine strenge Arbeit mehr gestatten, durch Kleinfram eine kümmerliche Existenz fristen.

Die Stadt hat einen bedeutenden Umfang; die Gera fließt in Bogen durch dieselbe und bewässert auch die Festungsgräben. Die auf die Brücken führenden Hauptstraßen sind vorzugsweise belebt; als Merkwürdigkeit der sogenannten Krämerbrücke ist zu erwähnen, daß dieselbe 24 vollständige Häuser mit Kaufläden trägt. Unter den Kirchen hat der ehrwürdige Dom mit der anstoßenden Severikirche ein großartiges Aeußere; in architektonischer Hinsicht verdienen namentlich die Hauptportale und der Kreuzgang Beachtung, weniger das Innere, wo man indessen eine wohlgelungene Copie des berühmten Gemäldes „die Nacht“

von Korreggio findet. Um der schönen Fernsicht willen, ersteigen viele Fremde den Thurm und besichtigen zugleich die große Glocke, Suzanne, von 275 Centner Gewicht.

Die Augustinerkirche ist durch Luthers Andenken, der von 1505 bis 1512 im damaligen Augustinerkloster (jetzt Martinsstift, eine Schule nebst Waisenhaus) sich aufhielt, neuerlich aber durch die Parlaments-sitzungen, welche daselbst gehalten wurden, merkwürdig. Die äußerst zweckmäßige Verwendung und Umgestaltung der Kirche, ingleichen mehre Räume des Martinsstiftes für die Vereinigung des Staatenhauses, des Volkshauses und der zugehörigen Bureaux, gereicht den mit dem Bau und der Einrichtung beauftragten Baumeistern um so mehr zur Ehre, als die Ausführung binnen sieben Wochen ermöglicht werden mußte. Die Kirche wurde mittelst einer Querwand dergestalt getheilt, daß das Chor dem Staatenhause, das Schiff dem Volkshause als Sitzungslocal zufiel. Die mit herrlicher Glasmalerei verzierten Fenster des Chors, die Tribünen und Estraden von Holztäfelung und die

einfache, höchst geschmackvolle Bekleidung der Wände mit weißgrauen und lichtblauen Drappirungen verleihen dem Saale ein würdiges Ansehen. In der Abtheilung des gleich decorirten Volkshauses sind die Seitenschiffe zu Zimmern verwendet, über welchen die Tribünen für Zuschauer zweckmäßig angebracht sind. Die Klosterfäle, die Zellen und Kreuzgänge sind zu heizbaren Kanzleilokalen, Lesezimmer, Restauration u. s. w. mit der möglichsten Umsicht eingerichtet.

Schon in den Jahren 852 und 1176 wurden Reichstage in Erfurt gehalten.

Die Abgeordneten, welche sich daselbst im Jahre 1850 zum Parlament der deutschen Unionsstaaten versammelten, glaubten nur den Eindruck einer preussischen Festung zu empfangen; sie waren sehr erfreut, statt dessen auch den Charakter einer alten Reichsstadt zu finden, indem die Häuser meist von alterthümlicher Bauart sind, auch theilweise nach alter Sitte noch Namen führen, z. B., zum Würzgarten, zum Stockfisch, zum Mohrenkönig.

Die Barfüßerkirche ist in Folge einer wohlgelungenen Restauration so vollständig wieder hergestellt, daß sie den würdigsten Gotteshäusern zur Seite gestellt werden kann. Von wissenschaftlichen Anstalten verdienen, seitdem die Universität 1816 eingegangen, nur Erwähnung: die Akademie der gemeinnützigen Wissenschaften und der thüringische Verein für Naturwissenschaften, auch bietet der Gemäldefalon bei Dietrich, den größten Theil des Jahres hindurch, sehenswürdige Kunstwerke. Weit mehr wird derjenige befriedigt, der zur Begründung oder Ausstattung einer neuen Hauseinrichtung die Läden besucht. Diesem bieten sofort mehre Möbelmagazine und vortreffliche Tapezier- und Sattlerwerkstätten die Möglichkeit, ein ganzes Haus auszustatten, auch Geschirr und Wagen anzukaufen. Er findet Teppiche, Tapeten, Porzellan- und Glaswaaren in großer Auswahl, Pelzwerk, Kleidermagazine, ächte Fabrikate in Leinwand, sodann Baumwollenwaaren, Watten und Garne, gute Färbe-

reien, auch Läden mit Stahl-, Eisen- und Messingwaaren; nächstdem berühmtes Schuh- und Stiefelwerk. Wer Mundvorräthe einzukaufen beabsichtigt, findet in Kolonialwaaren billige Preise; auch in Graupen, Rüdeln, Senf, Delgewächsen und Sämereien bedeutende Vorräthe; eine Fabrik chemischer Präparate ist für Pharmaceuten wichtig. Die Handelsgärtner haben reichhaltige Vorräthe schöner Pflanzen; eigenthümlich sind die mit warmen Quellen gespeisten Teiche und Gräben am Steiger, welche sich durch Kultur der Brunnenkresse einen Ruf erworben haben. Von öffentlichen Gärten verdienen Bogels und Werners Garten Erwähnung, beide von geringem Umfange. Außerhalb der Stadt werden die mit Gartenhäusern geschmückten Anlagen am Steiger und die schattigen Gänge im nahen Walde häufig besucht, während zu weitem Spaziergängen Hochheim, Stedten und das Waldschlößchen einladen.

XVII. Die Gleichenburgen.

Von Erfurt führt die Eisenbahn dicht unter den Gärten des Steigers nach Hochheim und eröffnet uns, den Ufern der Gera aufwärts folgend, ein romantisches Thal von bewaldeten Hügeln begrenzt. Bald auf dem linken, bald auf dem rechten Ufer, je nach den Windungen des Flusses, begrüßt man lachende Ortschaften, reiche Gefilde und die schönsten Gruppen von Erlen, Pappeln und Weiden, die den grünen Wiesenteppich schmücken. Bei dem anmuthig gelegenen Gute Stedten biegt man in den Thalgrund der Apfelstedt ein, der sich erweitert und verflacht und dadurch die Aussicht nach dem Thüringerwalde eröffnet, den man von der Anhaltestelle zu Dietendorf freudig begrüßt. Das Waldgebirge liegt noch entfernt bis auf einige in die Feldgegend sich ausbreitende Vorberge. Vor diesem erheben sich auf malerischen Hügeln die drei Burgen Gleichien, Mühlberg und Wachsenburg, unter dem Namen der drei Gleichien bekannt. Die

Geschichtsschreiber berichten, daß am 31. März 1231 alle drei Schlösser zugleich vom Blitz getroffen worden und wie Brandfackeln geleuchtet hätten. Sie waren sämmtlich fest und haben sich in Kriegen, vermöge der Tapferkeit ihrer Besatzung, meist gegen den Feind gehalten.

Die Burg Gleichien (die nächste von Dietendorf), deren Gebäude noch nicht ganz verfallen sind, hat eine geschichtliche Merkwürdigkeit, indem ein Graf Ernst von Gleichien, welcher in dem 1227 unternommenen Kreuzzuge von den Sarazenen gefangen wurde und in Sklaverei gerieth, seine Befreiung der Tochter seines Herrn verdankte, welche ihm Herz und Hand bot und sich zum Christenthume überzutreten bereit erklärte; ohngeachtet der Eröffnung, daß er bereits verhehlicht sei, folgte die reizende Meleschala dennoch dem Ritter auf seiner Flucht, indem sie, die Sultanstochter, sich zur Dienerin erbot. Beide begaben sich vorerst nach

Rom, wo der Papst Gregor IX. in Berücksichtigung der seltenen Umstände dem Ritter die Eingehung einer zweiten Ehe mit der neuen Christin gestattete. Bei der Rückkunft nach Gleichen empfing die Gräfin liebevoll den Gatten und dessen Ketterin und beide Frauen lebten noch viele Jahre in friedlichen Zusammenleben. Die Burg Mühlberg ist ganz Ruine, während die Wachsenburg noch bewohnt wird und als Staatsgefängniß dient.

Die Herrnhuterkolonie Neudietendorf, durch ihren Gewerbefleiß rühmlich bekannt, ist jetzt eine wohlhabende Gemeinde. Durch Religiosität und strenge Gemeindeordnung in angemessene Schranken erhalten, hat der Associationsgeist hier gute Früchte getragen, eben weil nur ein beschränkter Kreis Gleichgesinnter die Gemeinde vereinst gegründet und die Nachkommen im

Geiste der Gemeinschaft, im Ehrgefühle des Erwerbflusses, in frommer Sitte, Bruderliebe und Selbstverleugnung erzogen wurden. Mit einem wohlthuenden Gefühl durchwandelt man die saubern Straßen, die wohlgepflegten Gärten, den stillen Friedhof; der ruhige Ernst der Einwohner, die gediegene Waare der Verkäufer flößen Achtung ein und fast möchte man bedauern, daß Thüringen nicht eine größere Anzahl solcher Gemeinden besitzt. Nicht zu übersehen ist indessen, daß solche Orte nicht ohne auswärtigen Markt bestehen könnten, daher mehr oder weniger wie Manufakturorte den Wechselfällen der allgemeinen Handelsconjuncturen ausgesetzt wären, weshalb die Vorzüge ackerbautreibender Landgemeinden doch im Allgemeinen überwiegend erscheinen.

XVIII. G o t h a.

Die Nähe Gotha's verkünden die durch die Sternwarte, ingleichen durch ihre ausgezeichneten Sandsteinbrüche berühmten Seeberge, auch gewahrt man aus der Ferne die Thürme und Zinnen des Schlosses, während die auf der jenseitigen Abdachung des Schloßberges befindliche Stadt dem Auge verborgen bleibt. Man gelangt über einen mächtigen, die Ohrdruffer Chaussee übersehbenden, Viadukt auf den Bahnhof, dessen ausgezeichnete Lage ohnweit des Schloßgartens auf das Angenehmste überrascht; das Schloß erhebt sich majestätisch über den sichtbaren Stadttheil, welcher die neuesten Bauten, das herzogliche Sommerpalais, den neuen Marstall und mehrere geschmackvolle Landhäuser enthält, von Gärten und den um die Stadt führenden Anlagen umgeben. Südwestlich übersieht man die Kette des Thüringer Waldgebirges über die der Inselfberg sein Haupt bis in die Wolken erhebt.

Südöstlich schließen die Sternwarte, der Felsen-

keller, große Mühlen, Pappel-Alleen und reiche Gesilde das weite Panorama, in dessen Mitte das im Styl einer römischen Villa erbaute Empfangsgebäude des Bahnhofs zu öfterer Einsprache einladet, die ihm auch von Seiten der Gothaner fleißig zu Theil wird. Der Reisende, welcher sich einen Aufenthalt daselbst gönnt, wird nächstdem nicht anstehen die Stadt (14,500 Einw.) zu besuchen, welche unter den Herzögen von Gotha, den Wissenschaften stets hold war, wovon noch die Sternwarte, das vortreffliche Gymnasium und werthvolle Kunstschätze Zeugniß ablegen. Namen wie Zach, Thümmel, Köffler, Gotter und Hof haben ihren wohlverdienten Ruf erhalten; in neuerer Zeit neigte sich die Tendenz zu positiven und spekulativen Interessen; die Lebensversicherungsbank und die Feuerversicherungsanstalt haben ein weit verbreitetes Geschäft; die Verlags-handlung Berthes zeichnet sich durch ihre reichhaltigen Landartenunternehmungen aus. Der

Expeditions-Handel blüht, auch bietet Gotha dem Thüringer Walde einen bedeutenden Kornmarkt, und empfängt daher Holz und Waldprodukte.

Das Schloß bewahrt an Kunstschätzen vorerst eine chinesische Sammlung, welche nächst der Berliner zu den besten derartigen in Deutschland gehört, ferner eine Naturaliensammlung, eine Sammlung von Gemälden und Kupferstichen, ein Münzkabinet und eine Bibliothek von 150,000 Bänden, darunter allein 500 arabische Handschriften. Der Schloßgarten, welcher auf einer Insel des Weihers die Fürstengruft enthält, ist nicht umfänglich, dagegen bieten die um die ganze Stadt laufenden Boulevards den Spaziergängern schattige Alleen und geschmackvolle Anlagen.

Indem Gotha in neuerer Zeit den Sitz der Residenz mit Koburg theilt, findet sich das Publikum auch nur einen Theil des Jahres hindurch im Besitze eines guten Theaters, dessen bisherige Leistungen sich allgemeiner Anerkennung zu erfreuen hatten. In Gotha wird elegant gebaut, wozu der feinkörnige Seeberger

Sandstein von röthlichgelber Farbe wesentlich beiträgt. Das neuerlich im altenglischen Tudorstyl erbaute Gebäude der Feuerversicherungsbank verdient Beachtung, nicht minder das im römischen Baustyl errichtete Theatergebäude. Einfriedigungen von saubern Seeberger Quadern mit Gittern übersezt, geben jedem Garten ein gepuztes elegantes Aussehen; zudem sind die Gothaner wahre Gartenliebhaber und Gärtnereiverständige, wie der Kranz der die Stadt einschließenden geschmackvollen Gärten beweist; die weitere Umgebung der Stadt ist dagegen schattenlos, daher im Sommer die Ausflüge der Naturfreunde meist nach schönen Punkten des Thüringer Waldes Statt finden, in'sbesondere nach dem reizenden herzoglichen Landstige Reinhardtsbrunn. Wir möchten jeden Reisenden auf den Schatz aufmerksam machen, der hier in Waldes Einsamkeit gleichsam verborgen liegt. Auf der Chaussee dahin fährt man vorerst bis an den Fuß des Gebirges, wo die weitbekannte Erziehungsanstalt Schnepfenthal liegt; man betritt nun das Dickicht der hochstämmigen Nadelhölzer,

deren geschlossene Gipfel die bemoosten Porphyrfelsen im Halbdunkel bergen, während das Rauschen der Zweige wie ein großer Gedanke der Natur sich vernehmen läßt und gewahrt plötzlich auf frischem grünen Rasen die Prachtgebäude einer ältern Bauperiode, das vormalige Kloster Reinhardtsbrunn. Kunst und Natur sieht man hier auf sinnige Weise verbunden, zunächst in architektonischer Hinsicht ein schönes Denkmal gothischer Baukunst, dem auch die neuern Anbaue der Schloßseite im Style der Uebergangsperiode sich vortrefflich anschließen. Man muß auf die Details der kunstvollen Steinhauereiarbeiten eingehen, um die Umsicht und den Geschmack zu würdigen, mit welchen die Restaurirung dieser Bauwerke unter der Regieung des Herzogs Ernst von S. Koburg geleitet worden und nicht minder kunstgerecht und grazios ist die innere Dekorirung. Blickt man auf die Umgebung der Gebäude, so hat hier wiederum der Kunstgärtner seine

Aufgabe in einer solchen Vollendung sowohl im Ganzen, als im Einzelnen gelöst, daß sie von dem Urtheile jedes Kenners unbedingte Anerkennung zu gewärtigen hat. Blickt man endlich umher auf das, was die Natur hier gespendet; die herrliche Wald-einsamkeit zwischen hohen Bergen und Felsen von riesigen Fichten bedeckt, die traulichen Wiesengründe in schmalen Thalgründen sich hinaufschmiegend; die Teiche und Bäche, welche die grüne Aue beleben, die Mannichfaltigkeit der Blüthen, welche die zerstreuten Gruppen feltner Sträucher zieren, so weiß man kaum zu entscheiden, was hier das vorzüglichere sei. Die alte Kirche ist noch unverfehrt erhalten, längst derselben findet man die Grabsteine der alten Landgrafen, unter Andern von Ludwig dem Springer und seiner Gemahlin Adelheid, von Friedrich mit der gebissenen Wange u. s. w. Romantisch und heilig ist die Stätte, ein wahrer Sitz der Ruhe und des Friedens.

XIX. XX. Fröttstedt. Hörfelberg.

Von Gotha erhebt sich die Eisenbahn bis auf die Wasserscheide zwischen Elbe und Weser und führt durch den tiefen Einschnitt, welcher mit dem Aquadukt des Leinakanals überbrückt ist. Sobald man wieder in das Freie gelangt, und sich die Bahn nach der Anhaltestelle Fröttstedt senkt, hat man sich dem Thüringer Walde am Meisten genähert und genießt den schönsten Ueberblick des Gebirgszugs, dessen Umrisse durch hellere und dunklere Waldparthien schattirt sind und in dessen Mitte der Inselsberg stolz sein Haupt (2855 Fuß über die Meeresfläche) erhebt, während am Fuße des durch die Mannichfaltigkeit seiner Porphyrgesteine merkwürdigen Gebirges die anmuthige Stadt Waltershausen mit dem hoch gelegenen Schlosse Tenneberg den Vordergrund bildet. Zur Erleichterung derer, die einen Ausflug in das Waldgebirge beabsichtigen, ist eine Pferdebahn angelegt worden, welche von der Anhaltestelle Fröttstedt sich abzweigend nach Waltershausen

($\frac{1}{2}$ Meile) führt. Ein Pferd vermag einen Wagen mit 24 bis 30 Personen aufwärts zu ziehen und abwärts laufen die Wagen ohne Nachhülfe zurück. Von Waltershausen führt eine Chaussee, aber auch ein schattiger Fußweg im Walde nach Reinhardtsbrunn; viele Reisende besteigen den Inselsberg, auch den Rennstieg bis zum Jagdschlosse Oberhof oder wenden sich nach der Burg Scharfenstein, um durch das Ruhlaer Thal nach Eisenach zu gelangen. Von Fröttstedt folgt die Eisenbahn dem Laufe der Hörfel in einem durch zahlreiche Dörfer belebten Wiesengrunde, welchen auf der einen Seite die bewaldeten Vorberge des Thüringer Waldes, auf der andern der lange Zug der felsigen Hörfelberge begrenzen und der durch die üppige Vegetation, die zahllosen Baumreihen und Gruppen und die malerische Lage zerstreut liegender Häuser und Mühlen die Aufmerksamkeit des Reisenden nicht rasten läßt. Von Wutha, wo man noch einmal anhält, um die seit-

wärts des Fabrikorts Ruhla Eintreffenden aufzunehmen, übersteht man am besten den malerischen Hörselberg, von welchem der Komponist Wagner in seiner Oper Tannhäuser die Sage einer Venus vorbringt, welche in einer prächtigen Grotte thronte. Eine Grotte ist allerdings vorhanden, dormalen Eigenthum des Grafen von Uetterodt und der Venus begegnet man hier nicht selten in Gestalt eines heitern Landmädchens. Die

Sagen des Thüringerwaldes gedenken auch eines Wunderfräuleins Trutina, welche auf einem Hirsch mit goldenem Geweihe reitend dargestellt wird. Das letzte Dorf vor Eisenach (Fischbach) ist ein Belustigungsort seiner Bewohner; eine vorspringende Thalwand verbirgt die Ansicht der Stadt, bis man auf das linke Hörselufer übersetzend in den dießseits gelegenen Bahnhof einfährt.

XXI. Eisenach.

Die Lage des Bahnhofs zu Eisenach ist in Bezug auf die ganze Umgebung so ausgezeichnet, daß sie kaum etwas zu wünschen übrig läßt. Man überzeugt sich davon am Besten, wenn man vom zweiten Stocke des Empfangsgebäudes die Aussicht übersteht. Großartig thront die Wartburg auf Konglomeratfelsen von einem Gebirgsrücken getragen, dessen Abhang vom frischen Grün zahlloser Gärten, Matten und Waldpar-

thien prangt, auf welchen zierliche Landhäuser wie die Perlen eines Diadems erglänzen.

Ein Aufenthalt in Eisenach muß wo möglich bei günstiger Witterung Statt finden, da es gilt sich im Freien zu bewegen, namentlich der erste Ausflug meist der Erstigung der Wartburg gewidmet wird.

Die Wartburg hat unter allen Burgen Deutschlands die wichtigste historische Bedeutung. Sie wurde

von dem Grafen Ludwig dem Springer in den Jahren 1067 bis 1070 erbaut und war damals das prächtigste Schloß in Thüringen. Unter Landgraf Herrmann wurde sie zu Anfang des 13ten Jahrhunderts der Aufenthalt und Kampfplatz eines Vereins von Dichtern und Minnesängern, worunter die Namen Eschenbach, Osterdingen, Veldeck, von der Vogelweide und mehrere andere glänzten. Zu Schlichtung eines Wettstreits wurde sogar aus Ungarn der berühmteste Meistersänger Klingsor berufen und somit ward die Vereinigung so vieler ausgezeichneten Männer für die deutsche Dichtkunst von wesentlichem Einfluß. Diesem Vereine wohnte auch die Schwiegertochter des Landgrafen, die fromme Schwärmerin Elisabeth bei, nachmals die heilige genannt. *)

Als Thüringen den Kurfürsten von Sachsen heim-

*) Zum Nachlesen hierüber empfehlen wir: „Der Sängerkrieg auf Wartburg“. Von Ettmüller, Professor in Zürich. Weimar, Voigt. 1 Rthl. oder 1 fl. 48 Kr.

fiel, stand die Wartburg, welche über 300 Jahre lang die Residenz einer Reihe von 15 Landgrafen gewesen, eine Zeit lang verwaist, doch erhielt sie 1521 eine neue unvergängliche Bedeutung durch den Aufenthalt Luthers, welcher daselbst Mehreres, namentlich die Uebersetzung des neuen Testaments schrieb. Das Zimmer, was er bewohnte, ist noch wohlerhalten und sogar der Fleck in der Wand noch zu sehen, der durch einen Wurf mit dem Tintefaß nach dem Teufel entstanden sein soll. Nach dem Erlöschen der Sachsen Eisenachschen Linie fiel dieses Schloß an Sachsen Weimar, welches auf dessen Instandhaltung stets große Sorgfalt legte. Die Burg im mittelalterlichen romanischen Styl erbaut, ist wohl erhalten und es wird daselbst eine schöne Sammlung von alten Waffen und Rüstungen und von mancherlei anderem Geräthe aufbewahrt. Hierbei ist es Pflicht des aufopfernden Verdienstes zu gedenken, welches sich in der neuesten Zeit der Erbgroßherzog von S. Weimar durch Restauration dieses Alterthums, besonders durch Ausgra-

bung architectonischer Merkwürdigkeiten, erwirbt, die nun, von der mehrhundertjährigen Bedeckung enthüllt, frei und sichtbar wieder in ihrer ganzen Eigenthümlichkeit wieder vor unsern Augen stehen.

Auf die Wartburg führen verschiedene Wege, deren jeder eigenthümliche Schönheiten entfaltet. Hat man vom Prediger Thor aus den nächsten Weg eingeschlagen und den ersten Absatz erstiegen, so kann man mit geringem Umwege den Mädelstein besichtigen, wo vordem auch eine Burg gestanden. Wie Riesenruinen aus grauer Vorzeit erheben sich daneben zwei säulenförmige Felsen, Mönch und Nonne genannt, über die K. Beck gedichtet:

O Wunderbild! dort scheint ein Riesenpaar
In stummer Liebe sich umarmt zu halten;
Des Himmels Blau umbuftet die Gestalten.

Man ersteigt nun den letzten Abhang der Wartburg wohin ein in Felsen gehauener Weg führt und genießt von allen Seiten die herrlichste Aussicht, theils

in die Tiefe, theils nach dem höher gelegenen Gebirge, nördlich auf die Stadt und das Hörselthal herab, westlich zwischen aufeinandergetürmten Felsenklippen in das, von waldigen Höhen beschattete Georgenthal; südöstlich erhebt sich wellenförmig das Waldgebirge, von Thälern und Schluchten durchfurcht, während am Fuße desselben der Blick auf das freundliche Marienthal mit seinen Matten und Felsen ruht. Ist man durch das Thorgebäude in das Innere der Burg getreten, so gewahrt man links das Hauptgebäude mit seinen Söllern und Bogengängen, im Hintergrunde den großen Wartthurm und rechts das Gebäude, wo Luther gewohnt; mit steigendem Interesse erfüllt die Besichtigung aller Räume dieses ehrwürdigen Burgschlosses; auch eröffnet jede Seite der Burg wechselnde Aussicht in die Felsenschluchten und die Baumpracht der romantischen Umgebung. Der schönste Weg, den man von der Wartburg aus wählen kann, um die schöne Natur dieser Bergparthie zu genießen, führt unter dem Grundfelsen der Burg entlang nach der

hintern Seite derselben und auf felsigem Pfade weiter im Schatten herrlicher Bäume nach der sogenannten Thé-Buche, neben welcher eine kolossale Felsenwand die düstere Spalte enthält, in welcher eine verzauberte Jungfrau auf Erlösung harren soll. Die Natur ist hier großartig und erinnert an manche Alpengegend; man gelangt nun, höher steigend, auf Weidmannsruhe, wo eine Bank zum Genusse eines herrlichen Blickes in das Marienthal ladet, und kann sodann in die Felsenschlucht des durch Massen in einandergeschlungener Felsen so äußerst merkwürdigen Annathals hinabsteigen, welches sich bald so verengt, daß der einzige Fußweg auf den brausenden Waldbach gebrückt werden mußte, während man buchstäblich mit den Armen beide Thalwände berühren kann. Die Schönheit dieser mit Moos und Farrenkräutern überzogenen rothen Sandsteinfelsen unter einem Dome hundertjähriger Buchen übertrifft jede Beschreibung; Alles ist hier einsam, groß, schaurig; die Natur hat ihre Mannichfaltigkeit und Erhabenheit in den wundervollsten For-

men offenbart. Hat man sich durch das Labyrinth dieser Schluchten gewunden, so erreicht man, den Fußpfad verfolgend, die hohe Sonne, ein freundliches Forst- und Gasthaus, wo die Kunststraße von Eisenach nach dem Lustschlosse Wilhelmsthal und weiter nach Bad-Liebenstein führt. Will man nach Wilhelmsthal hinab, so scheue man nicht den Umweg über den Hirschstein, welcher eine schöne Aussicht auf das Schloß und die dortige Waldpracht bietet; der Fußweg von da hinab führt an einer von überhängenden Felsen gebildeten Grotte vorbei. Das Lustschloß besteht aus acht modernen Pavillons am Ufer eines See's; ferner aus einem Jagdhaufe und dem Gasthose, mit zwischenliegenden Rasenplätzen und Anlagen durch herrliche Baumgruppen und blühendes Gesträuch gehoben; eine kleine Blumeninsel taucht aus dem See; ringsum schließen Wälder und Felsen das liebliche Thal, von dem man sich ungern trennt, um nach der hohen Sonne zurückzukehren. Zur Vollendung unserer Beschreibung lassen wir den Wanderer nicht direkt nach

Eisenach zurückkehren; mit geringem Umwege steht ihm noch mancher Genuß bevor, wenn er auf der Weinstraße, einem zwischen Felsenthälern sich windenden, waldigen Bergrücken, bis auf den großen Drachenstein vorschreitet. Mannichfaltige Aussichten eröffnen sich ihm auf diesem Wege, rechts auf die Ortschaften und Thalgründe, über welche die amphitheatralisch sich erhebenden Berge des hier auslaufenden Thüringer Waldgebirges thronen, links nach dem Rhöngebirge und der Hessischen Gebirgs-Landschaft, im Vordergrunde von der Wartburg umrahmt. Man befindet sich am Drachenstein in der Nähe des sogenannten Landgrafenlochs; Felsentreppen führen hinunter in die dunkle Schlucht, wo nur das Rauschen des Waldbachs von dem Gesang der Drossel begleitet den einsamen Pfad belebt. Nach vielen Windungen des Felsenthales im Schatten riesiger Bäume findet man dessen Ausgang in das Marienthal, ohnweit des Lustorts Phantastie und der romantischen Stätte, wo vor ein Paar Jahren der Thüringische Verein sein Gesangfest hielt,

und von wo aus man, im Thale verbleibend, in die Stadt zurückgelangt. In Eisenach (9,600 Einw.) concentrirt sich der Verkehr auf dem schönen Marktplatz, denn daselbst befinden sich die ersten Gasthäuser, die Post, die Hauptkirche, die neue Bürgerschule, das Rathhaus, der Gerichtshof und das Großherzogliche Schloß.

Man versäume ja nicht den Karthausgarten (dem Publikum geöffnet) zu besuchen, um die reizende Aussicht zu genießen, welche sich daselbst auf die Stadt, die Wartburg und das Marienthal entfaltet; noch besser wird dieser Zweck erreicht, wenn man den höher gelegenen Eichel'schen Garten besucht, indem man hier unstreitig den schönsten Punct findet, welchen Eisenach in dieser Hinsicht aufzuweisen hat. Die ganze Stadt liegt ausgebreitet zu den Füßen des Beschauers. Man befindet sich gerade gegenüber der hoch in die Lüfte sich erhebenden Wartburg, welche sich in ihrer größten Ausdehnung zeigt, und vermag daher alle Details der Außenseite, so wie des reich geschmückten Bergab,

hanges zu würdigen; rechts schweift der Blick über die Stadt hinaus auf das reiche Hügelland, während links Felsen und waldige Höhen jede Fernsicht verschließen. Ein zweiter Genuß steht dem Besuchenden bevor bei Besichtigung des reizenden Gartens, eines wahren Eden von seltenen Blumen, blühenden Sträuchern, schattigen Gängen, heimlichen Plätzchen und geschmackvollen Pavillons. Diese, mit wahrem Kunstsinne auf das Sorgfältigste gepflegten Anlagen öffnet die Humanität des Besitzers jedem Fremden, der es

wünscht, täglich, zudem wöchentlich einmal dem ganzen Publikum. Von entferntern schönen Punkten der Umgebung Eisenachs sind noch zu erwähnen: Der Wachstein, oberhalb der hohen Sonne; der Ringberg bei dem Fabrikorte Ruhla; der Badeort Liebenstein jenseits Wilhelmsthal; endlich der Hellerstein bei Kreuzburg wo man von einer Felsenwand herab eine großartige Aussicht in das Werrathal, auf Treffurt, Heldra und Wanfried genießt.

XXII. XXIII. XXIV. H ö r s e l. B r a n d e n b u r g. B i e l s t e i n.

Von Eisenach führt die Eisenbahn durch Wiesen und Gärten an der Stadt vorbei und folgt dem romantischen Hörselgrunde bis an dessen Einmündung in das Werrathal. Die reiche Landschaft, die sich hier entfaltete, gewährt dem Verehrer der Natur seltenen Genuß, aber auch Menschenwerke verdienen hier Beachtung: Der Hörsel wurde ein neues Bett in Felsen

gesprengt und der Eisenbahn ein Ausweg mitten durch einen thurm hohen Felsen gebahnt. Es lohnt sich auch hier auszustiegen und einen Spaziergang nach Neuenhof zu unternehmen, wo das Landhaus des dortigen Gutsbesizers mit reizenden Anlagen umgeben, als Musterbild der gepriesenen englischen Landsitze gelten kann.

Eine mächtige Brücke führt die Eisenbahn auf das linke Ufer des Werrathals, dessen Breite die des Saalthals noch übertrifft. Weiße, grüne Auen, von Bergen, Felsen und Waldungen begrenzt, haben einen großartigen Charakter. Der Haltestelle Herleshausen gegenüber, erheben sich die Ruinen der Brandenburg mit ihren hohen Thürmen; sie war früher Eigenthum der Grafen von Brandenburg und gieng 1500 in den Besitz der Familien Redrodt und Herda über. Weniger sichtbar ist bei Wommen die Ruine Brandenfels. Die Eisenbahn zieht sich hier hart am Ufer der fisch- und besonders aalreichen Werra hin und man war genöthigt eine Felsenecke vom sogenannten Bielstein abzusprengen, von dessen Höhe herab dereinst der heilige Bonifazius das Christenthum gepredigt haben soll. Das Sprichwort, stille Wasser sind tief, paßt auf die Werra, die so ruhig, aber vollufig, auf den reichen

Wiesenauen ihre Serpentinaen bildet, im Frühjahr aber leicht aus ihren Ufern tretend sich dann über die ganze Thalweite ergießt. Auch die Flüsse haben ihre Sprache, wie dem Bielstein gegenüber das Rauschen des Mühlwehres in Sallmanshausen sich vernehmen läßt. Die Aussicht von diesem Felsen, sowohl thalwärts, als abwärts auf den mit zahlreichen Ortschaften geschmückten Wiesengrund und die gebirgige Landschaft der Umgebung wird den Erwartungen in Bezug auf die gepriesene Werragegend vollkommen entsprechen. Doch schon erblickt man Gerstungen und das Seitenthal, bestimmt die künftige Werrabahn von Koburg daher aufzunehmen. Man hat den Grenzbahnhof der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn erreicht, von wo aus der Schienenweg sich nach dem großen Hönebacher Tunnel wendet, um jenseits in das Fuldathal überzugehen.

Verzeichniß einiger Werke,

welche die nähere Beschreibung der an der Thüringischen Eisenbahn
gelegenen Städte enthalten.

Führer durch Halle und seine Umgebungen, mit einem
Plan von Halle und einer Eisenbahnkarte. Mit
Titelkupfer. Halle, Knapp. 1840.

Gräfe, Dr., über die Wirksamkeit des Soolbades und
Salzbrunnens Wittekind, bei Giebichenstein und
Halle; nebst 2 Stahlstichen und 1 Karte. Halle,
Frisze. 1849.

J. G. Otto, Dom und Schloßkirche zu Merseburg,
ihre Denkmäler und Merkwürdigkeiten. Mit Ab-
bildungen. Merseburg, L. Garcke.

Plan von Merseburg mit Randansichten. L. Garcke.

Lepsius, der Dom zu Raumburg. 6 Hefte mit vielen
Abbildungen.

G. J. Göbler, Freiburg, Stadt und Schloß nebst
ihren Umgebungen. Quedfurt, 1836.

K. A. G. Sturm, Goseck und seine Umgebungen; mit
7 Abbildungen.

G. A. B. Wolff, Chronik des Klosters Pforta. 2
Bände. Leipzig. 1843.

Dr. Kirchner, kurze Nachricht von der Landes-
schule Pforta. Leipzig 1839.

H. Böttcher, Pfortner Album. Verzeichniß sämt-

zwischen Leipzig und Frankfurt a. M. vermittelnd, die Eisenbahnen von Magdeburg, von Berlin, von Dresden und aus dem Voigtlande, mit den Schienenwegen und der Dampfschiffahrt am Rheine verbinden sollte, zu welchem Ende von Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Koburg-Gotha im Jahre 1841 eine Vereinbarung hinsichtlich einer Eisenbahnanlage von Halle über Merseburg, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach nach Kassel Statt fand, während sich Kurhessen über die Erstreckung der Bahn bis Frankfurt a. M. mit Hessen-Darmstadt und Frankfurt vereinigte, gleichzeitig sich auch verbindlich machte, die Eisenbahn von Kassel bis an die schiffbare Weser nach Karlsruhen zu führen, demnächst auch dieselbe nördlich bis an die preussische Grenze an eine Eisenbahn anzuknüpfen, welche sich in der Gegend von Lippstadt mit der von Köln nach Minden projektirten Eisenbahn vereinigen sollte. Zur Verbindung des nördlichen Wesergebiets mit dem Süden Deutschlands faßte man endlich den Plan, eine Eisenbahn nach

Baiern, welche sich von Eisenach über Meiningen und Koburg an die Baiersche Staatsbahn bei Lichtenfels anschließen würde, anzulegen.

Die 25 Meilen haltende Bahnstrecke von Halle bis an die Kurhessische Grenze, welche zwischen den genannten vier westlichen und vier östlichen Bahnen eine Kreuzstraße bildet, versprach um so mehr lebhaftere Frequenz und sichern Ertrag, als die an dieser Bahn liegenden neun Städte einen guten Binnenverkehr in Aussicht stellten. Bei der Verschiedenheit der Territorien (Preußen, S.-Weimar und S.-Koburg-Gotha) war nicht vorauszusehen, daß sich die beteiligten Staatsregierungen zu einem gemeinschaftlichen Bau auf Staatskosten sobald vereinigen würden und so schien dieser Schienenweg ganz geeignet, um von einer Aktiengesellschaft hergestellt zu werden.

Durch eine Schrift des Großherzogl. Weimarschen Geh. Finanzrathes Frhr. v. Groß aufgefördert, bildeten sich in den Städten Halle, Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha

und Eisenach Vereine, aus deren Mitte im Jahre 1842 ein Ausschuß in Erfurt zusammentrat, die Gesellschaft constituirte und an die beteiligten Staatsregierungen das Gesuch richtete, einen Bauanschlag durch erfahrene Techniker für das Unternehmen aufstellen zu lassen.

Im Jahre 1843 fanden die technischen Vorarbeiten unter Leitung des Königl. Preuß. Bauinspektor, jetzigem Regierungs- und Baurath, Henz Statt. Das Terrain bot manche Schwierigkeiten dar und es bedurfte der Umsicht des genannten Technikers um, wie geschehen, die zweckmäßigste Baulinie zu ermitteln. Im Jahre 1844 wurde von den Staatsregierungen der Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau einer Thüringischen Eisenbahn ertheilt, wobei dieselben eine Aktienbetheiligung von einem Viertel des Anlagekapitals übernahmen, ferner die Bevorzugung mit 3 Procent für die Privataktien vor der Verzinsung der Staatsrate und die Auslösung der Privataktien nach dem Kurs, so wie auch die Aussicht, Zweig- und An-

schlußbahnen anlegen zu dürfen zustanden. Die Anschlagssumme betrug gegen 10 Mill. Thaler für ein Geleis, wovon 9 Mill. mittelst Aktien aufgebracht werden sollten. Die Aktienzeichnung fiel in die Periode, wo man von Eisenbahnen große Rentabilität erwartete und ging überaus günstig von Statten. Am 3. August 1844 fand die erste Generalversammlung und von dieser die Ernennung der Verwaltungsbeamten Statt. Dem bei den Vorarbeiten mit bethätigten Ingenieur Hr. Mons, welcher sich schon bei dem Bau der Magdeburg-Leipziger-Eisenbahn durch seine Leistungen bewährt hatte, wurde die Leitung des ganzen Baues, als Oberingenieur der Bahn zu Theil; derselbe hatte schon bei den Vorarbeiten mitgewirkt, so dann die Ausarbeitung des Details der Pläne übernommen, mehre vortheilhafte Veränderungen in der Baulinie ermöglicht, die Anlage der Bahnhöfe projektirt und sonstige Vorbereitungen dergestalt getroffen, daß der Bau sofort in Angriff genommen werden konnte. Seinen Vorschlägen verdankte man die Wahl

tüchtiger Abtheilungs = Ingenieure (die Hrn. Jarke, Weißhaupt, Dilm, Streichhan, Köder, Kleincke) und Sectionsbeamten. Nun folgten die schlimmen Baujahre, wo der Pflichteifer und der Wunsch fertig zu werden keine Rast zuließ, wo Technik, Umsicht und Anstrengung Hindernisse und Schwierigkeiten siegreich bekämpften. Die Zahl der Arbeiter stieg bis 14000

Mann an; man concentrirte die Kräfte vorerst auf den östlichen Theil, indem man nach und nach auf den westlichen überging. Die Baulinie bot anfangs ein Chaos von Einschnitten, Aufschüttungen, Baumaterialien und einzelnen Bauwerken ohne Zusammenhang, deren Verbindung auf dem Grunde des trefflichen Nivellements sich allmählig zu einem gelungenen Ganzen gestaltete.

B e s c h r e i b u n g d e r E i s e n b a h n l i n i e .

(Siehe die anliegende Karte.)

Die Thüringische Eisenbahn beginnt bei Halle und schließt sich mit ihrem Bahnhofe an den Magdeburg Leipziger Bahnhof dergestalt an, daß man von Bahn zu Bahn mit Locomotiven und ganzen Zügen fahren kann. Sie läuft vorerst in südlicher Richtung eine Meile mit einem Gefälle von $\frac{1}{20}$ bis Ammendorf und erreicht daselbst das Thal der weißen Elster und Saale, welche sich unterhalb der Bahn vereinigen.

Auf hohem 1 Meile langen Damme mit bedeutenden Brücken durchschneidet die Bahn das Thal und führt dann unmittelbar am Rande der Saale bis in die Nähe von Merseburg, wo sie, indem die Stadt hart am Rande der Saale liegt, westlich an derselben vorbei und durch den Gotthardtsteich geführt werden mußte, was die Anlage zweier Brücken und eines wegen des morastigen Untergrundes hohen Dammes erheischte.

Von hier ab geht die Bahn in günstigem Terrain meist auf niedrigen Dämmen bis Corbetha, wo sie sich wieder dem Saalufer nähert und endlich bei Burgwerben zwischen der Saale und einer Felsenwand nach dem, am Saalufer in den Bergabhang eingeschnittenen, Bahnhose zu Weissenfels gelangt. Von hier ändert die Bahn ihre südliche Richtung, indem sie sich westlich wendet und der über die Berge geführten alten Handelsstraße von Leipzig nach Frankfurt a. M. in den daneben liegenden Thälern bis Eisenach folgt.

Dicht am Bahnhose zu Weissenfels mußten die bedeutenden Terrainschwierigkeiten durch Aufführung von Futtermauern, und Anlage großer Brücken über die Saale, nebst einer sehr schrägen Brücke über den Mühlgraben überwunden werden. Nachdem noch ein Bergrücken bei Berditz mittelst tiefen Einschnitts durchbrochen worden, führt die Bahn im Thalgrunde auf Dämmen fort, geeignet bei Uberschwemmungen dem Fluthwasser zu widerstehen; wegen bedeutender Krümmungen der Saale treten indessen bei Leisling neue

Hindernisse in den Weg, welche zu Vermeidung von Brückenbauten mittelst eines Durchstichs und einer Coupirung beseitigt wurden, wobei das Flußbett zweimal durchschüttet werden mußte.

Dhnweit der Burgen Gossek und Schönburg machte ein weiter Bogen der Saale zwei Brückenübergänge erforderlich, zwischen welchen ein vorspringender felsiger Bergrücken zeitraubende Arbeiten verursachte; außerdem erheischten die Fluthverhältnisse im Thalgrunde noch sogenannte Fluthbrücken anzulegen, wie denn auch zahlreiche Wege theils über, theils unter der Bahn mittelst entsprechender Bauten geführt werden mußten, bis man Naumburg erreicht, dessen Bahnhof der Einmündung des Unstruththales gegenüber liegt. Oberhalb Naumburg fanden sich mehrfache Schwierigkeiten in Bezug auf die Fortführung der Bahn; die Saale wird vorerst zweimal durchschnitten, wobei Brückenbauten abermals durch einen Durchstich vermieden wurden. Durch die Gärten des Dorfes Almerich führend, läßt die Bahn die Landesschule

Pforta zur Seite und wendet sich in einer langen Kurve dem Badeorte Kösen zu, wohin sie aber nur durch Ueberschreitung der Saale mittelst kunstvoller Anlage einer schrägen Brücke gelangt. Der Durchgang durch Kösen erforderte die Einlegung mehrerer Gebäude und Errichtung von Futtermauern. Von dem Bahnhofe Kösen ab windet sich das Thal in fortwährenden Krümmungen bis zur Einmündung der Ilm, wohin die Eisenbahn erst gelangt, nachdem sie bei'm Dorfe Lengefeld im Flusse (am linken Ufer entlang) eingebaut und gegen Hochwasser und Eisgang durch eine Futtermauer geschützt worden; sodann aber vier Mal auf hohen Brücken die Saale überschritten hat mit zwischenliegenden Dämmen, Einschnitten, Wege- Ueber- und Unterführungen, daher dieser Theil der Eisenbahn die schwierigsten Bauten umfaßt. An der Preussisch Weimarischen Grenze verläßt die Bahn das Saalthal und wendet sich in den Ilmgrund, wo sie einen andern Charakter in sofern annimmt, als sie nun weniger im Thalgrunde, vielmehr meist auf dem durch öf-

tere Wasserrisse und Schluchten zerrissenen Abhang desselben fortläuft.

Die Hebung der Bahn wurde geboten, einmal um das Ilmthal zu verlassen und seitwärts die gewerbreiche Stadt Apolda zu berühren, sodann um jenseits Weimar einen Tunnel von erheblicher Länge zu vermeiden, dagegen zu ermöglichen, daß die Wasserscheide zwischen der Ilm und Gera mittelst eines offenen Einschnitts durchbrochen werden konnte. Auf das Spezielle übergehend, muß vorgeführt werden, daß von der Saale bis zur Station Sulza, eine Ilmbrücke zu erbauen, ein Durchstich zu führen, und ein Vorsprung von Kalksteinfelsen zu durchschneiden war. Besonders schwierig ist der Abgang von Sulza wo die Ilm mit 2 Brücken, sodann der Mühlgraben drei Mal, außerdem aber noch Wege überschritten und Futtermauern hergestellt werden mußten. Um den Durchgang durch das Dorf Sulza zu eröffnen, war der Abbruch mehrerer Häuser nöthig, auch fand bei Darnstädt eine Flußcorrection Statt. Bis Apolda wechseln häufig

Dämme und Einschnitte mit Wasserdurchlässen, Wegeunterführungen u. s. w. Schwierig war auch der Einschnitt in Heusdorf theils durch die Festigkeit des Gesteins, theils wegen Ableitung des reichlichen Quellswassers. Vom Bahnhof Apolda, welcher ebenfalls eingeschnitten ist, wird das Thal durch einen Damm von beträchtlicher Länge und Höhe überschritten, in dessen Mitte der über 70 Fuß hohe Viadukt - ein sehenswerthes Bauwerk ist. Der Untergrund im Thale war so schlecht, daß bei der Gründung des Viadukts auf Pfahlrost die äußerste Vorsicht angewendet werden mußte; auch war nicht zu vermeiden, daß durch das Gewicht der Erdmassen des Dammes der Untergrund auswich und bedeutende Senkungen erfolgten. Unmittelbar an dem Apoldaer Damm tritt die Bahn in einen Einschnitt von namhafter Länge, führt bei'm Austritt aus demselben mit Forträumung mehrerer Gehöfte zwischen dem Dorfe Oberrossla und der Elm hindurch mittelst hoher Futtermauern gestützt und durchschneidet abermals einen Bergrücken, worauf ein hoher Via-

dukt den letzten Uebergang über die Elm vermittelt. Bis Weimar findet ein steter Wechsel von Dämmen und Einschnitten Statt, welche viele Bauwerke unter und über der Bahn veranlaßten, auch erforderten viele Wasserschluchten, welche sich bei Gewitterregen in Sturzbäche verwandeln, mehr oder minder bedeutende Brücken und Durchlässe.

Von dem Bahnhofe zu Weimar steigt die Bahn noch ohngefähr $\frac{1}{2}$ Meile bis zu der schon erwähnten Wasserscheide. Der Durchschnitt der felsigen Höhe mit dem durch die Niederung zwischen Weimar und Tröbsdorf geschütteten Damm gehört zu den bedeutendsten Werken auf der ganzen Bahn. Von der gedachten Wasserscheide abwärts hatte das coupirte Terrain auch eine Menge Erdarbeiten und Bauwerke im Gefolge, worunter namentlich der Viadukt bei Bieselbach und der tiefe Erdeinschnitt bei Linderbach besondere Erwähnung verdienen. Während den meisten Reisenden nur die massiven Wegeüberführungen in's Auge fallen, wird dem Kundigen nicht entgehen, daß die vielen

durchkreuzten Querthäler eine Menge von Kunstbauten erheischt haben müssen.

Die Festung Erfurt bot vielerlei Schwierigkeiten bei Anlage der Bahn dar. Bei Bearbeitung der verschiedenen projectirten Linien um und durch Erfurt stellte sich die jetzige als die beste heraus. Dieselbe führt durch die sogenannte Schwedenbastion herein. Zur Herstellung des Bahnhofes daselbst mußte eine namhafte Anzahl Häuser angekauft werden; da in'sbesondere für die Maschinenwerkstätten ein umfänglicher Raum nöthig war. Der Durchbruch bei'm Ein- und Ausgange machte sehr erhebliche Bauten nöthig, namentlich in Bezug auf Herstellung gewölbter Tunnel durch die hohen Wälle und Ueberbrückung der tiefen Wallgraben.

Von Erfurt aus zieht sich die Bahn in's Gerathal herauf bis zur Einmündung der Apfelstedt. Daß in dem Thale der rasch strömenden Gera, namentlich so weit der Festungsrayon sich erstreckt, vielfache Bauten nöthig waren, läßt sich leicht erklären; besonders

wurden Brücken im Inundationsgebiet der Festung kostbar, nicht minder drei Brücken über die Gera, worunter die bei Hochheim wegen schräger Ueberschreitung des Flusses eine schwierige Construction veranlaßte. Auch im Gerathale waren Flußcorrectionen erforderlich, hohe Dämme wechselten mit tiefen Einschnitten und es gab auch weiterhin im Thale der Apfelstedt Bauwerke der verschiedensten Art. Von der Anhaltestelle Dietendorf bleibt die Bahn in fortwährendem Steigen, sie erreicht bald den Rothgraben, welcher an den Seebergen entlang mit seiner Einsenkung die Richtung nach dem hoch gelegenen Gotha (346 Fuß über Erfurt) angiebt.

Von Gotha hebt sich die Bahn noch bis zur Wasserscheide zwischen Elbe und Weser, dieselbe in einem tiefen und bedeutend langen Einschnitt durchsetzend, worauf sie nach dem Hörselthale sich senkt, den Anhaltspunkt Fröttstedt erreicht, weiter aber, nachdem sie einen vorspringenden Rücken des Hörselberges durchschnitten, das Thal innehält und 5 Mal den Fluß

auf Brücken übersehend nach Eisenach gelangt. Hier bot die Ausführung des Baues weniger Schwierigkeiten dar, indem die Schüttung geringer Dämme genügte. Schwieriger war die Projektirung der Linie, da es darauf ankommen mußte, bei dem Durchgange durch die zahlreichen Dörfer möglichst wenig Häuser wegzunehmen.

Von Eisenach aus bleibt die Bahn im Hörfelthale und bietet anfangs im Bau wenig Schwierigkeiten dar, bis oberhalb der Einmündung in das Werrathal, wo die Führung der Bahn nur durch Verletzung des Flußbetts, mittelst Fortsprengung großer Felsmassen, durch Anlage hoher Futtermauern und durch den Bau eines breiten Mühlwehrs ermöglicht wurde. Durch einen gewaltigen Felieneinschnitt gelangt man endlich in das breitere Werrathal, muß sofort den Fluß auf einer bedeutenden Brücke überschreiten und hat sodann die hauptsächlichsten Schwierigkeiten überwunden. An einigen Stellen, wo sich die Werra zu sehr den Hochusern des Thales nähert, machten sich

Einbaue in den Fluß nöthig. Der nächste Anhaltepunkt Herleshausen liegt schon im Hessischen Gebiet, während das Ende der Bahn über Neustadt und Gerstungen wiederum dem Großherzogthume Weimar bis zum gemeinschaftlichen Grenz-Bahnhof angehört, wo man den Anschlußpunkt an die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn erreicht.

Als Maximum der Steigung ist das Verhältniß von 1 zu 200 festgehalten (bis auf eine unbedeutende Ausnahme, und sind die Radien der Kurven auf 200 Ruthen im Minimum durchgeführt. Die meisten Kurven kommen mit Radien von 300 bis 1000 Ruthen Länge vor: Contrefurven sind gänzlich vermieden, so daß zwischen je zwei Kurven jederzeit eine gerade Linie gelegt ist.

Das Bahnprofil ist auf der Karte zu ersehen.

Verzeichniß der Stationen und Entfernungen.

Die Meile 2000 Rheinische Ruthen.

	Station's Meilen.	summarische Meilen.
von Halle bis Merseburg	1,79	1,79
= Corbertha	1,46	3,25
= Weißenfels	1	4,25
= Raumburg	1,8	6,05
= Kösen	0,92	6,97
= Sulza	1,06	8,03
= Apolda	1,47	9,5
= Weimar	2,05	11,55
= Bieselbach	1,76	13,31
= Erfurt	1,08	14,39
= Dietendorf	1,65	16,04
= Gotha	2,06	18,10
= Fröttstedt	1,4	19,5
= Eisenach	2,42	21,92
= Herleshausen	1,71	23,63
= Gerstungen	1,51	25,14

Von diesen $25\frac{14}{100}$ Meilen liegen in Preußen 9,04 M. einschließlich Erfurt und einer Strecke in der Wandersleber Flur bei Dietendorf.

in S. Weimar 9,51 M.

in S. Cob. Gotha 5,65 M.

in Kurhessen 0,94 M.

Die Höhe des Eisenbahnplanums über den Wasserspiegel der Nordsee beträgt wie aus dem Profil zu ersehen

Bahnhof Halle	345,9 f. Rhein. M.
tieffter Punkt in Saalthal	266 =
Bahnhof Weißenfels	324,9 =
Ilmthal, Bahnhof Weimar	773,2 =
Wasserscheide bei Tröbsdorf	845,8 =
Gerathal, Bahnhof Erfurt	636,2 =
Bahnhof Gotha	982,2 =
Wasserscheide, höchster Punkt	1040,2 =
Hörselthal, Bahnhof Eisenach	701,4 =
Werrathal, Herleshausen	650 =
Gerstungen	707,6 =

Die Bahn fällt hiernach von Halle bis in's
Saalthal 80 F.
Sie steigt sodann im Saal- und Ilmthal bis
auf die Wasserscheide bei Weimar . . . 580 =
fällt dann bis in's Gerathal zu Erfurt . . 210 =

steigt bis auf die Wasserscheide jenseits Gotha 404 =
fällt im Hörselthal bis in's Werrathal bei
Hörsel 400 =
steigt im Werrathal bis zum Grenzpunkt . 67 =

Bauwerke.

Eine Uebersicht der größeren Bauwerke wird am geeignetsten sein, um die Summe des Bauaufwandes zu begründen und zu erläutern:

A. Bahnhof Halle. Expeditionsgebäude mit Wohnungen für die Beamten; Locomotivreinigungsgelände und Werkstätte mit Wasserstation, Güterschuppen, Gepäckhalle, Wagenremise, Koakschuppen, auch eine Koaksbrennerei mit 16 Defen und mit Magazinen.

1) Weiterhin eine 36 F. hohe Brücke über die Elster mit 8 Bogen zu 40 F. Weite.

2) Eine Fluthbrücke mit 6 Bogen à 35 F. Weite.

3) Zwei dergl. zwischen Elster und Saale mit 3 und 4 Bogen à 35 F. W.

4) Eine dergl. mit 11 Bogen à 35 F. W.

5) Eine Brücke über die Saale mit 5 Bog. à 40 F. W.

6) Zwei Wegeüberführungen, wovon eine ganz massiv, die andere mit Eisenconstruction.

7) Zwei Wegedurchführungen.

B. Bahnhof Merseburg. Expeditionsgebäude, Güterschuppen, Wagenschuppen, zwei Wasserstationen, (massiver Perron auf allen Bahnhöfen.)

- 1) Zwei Brücken à 30 F. W. auf dem Gotthardsteich
 - 2) Empfanggebäude der Anhaltestelle Korbetha.
 - 3) Brücke bei Skortleben mit 2 Bogen à 12 F. W.
 - 4) Wegeüberführungen mit 3 Bogen à 24 F. W.
 - 5) Sechs überwölbte Wegeunterführungen von 15 F. Weite.
 - 6) Zwei bedeutende Futtermauern bei Burgwerben.
- C. Bahnhof Weissenfels.** Expeditionsgebäude, Wagenschuppen, Locomotivgebäude mit Wasserstation, Koakschuppen, Güterschuppen und außerdem eine besondere Wasserstation.
Eine sehr bedeutende Futtermauer daselbst an der Saale.
- 1) Weiterhin schräge Brücke mit Eisenconstruction von 76 F. W.
 - 2) Brücke über die Saale mit 7 Bogen à 40 F. und 6 Bogen à 22 F. W.
 - 3) Fluthbrücke mit 4 Bogen à 40 F. W.
 - 4) Saalbrücke mit 4 Bogen à 50 F. W. bei Gilau.
 - 5) Brücke für die Fluthwasser mit 12 Bogen à 40 F. W.
 - 6) Saalbrücke mit 4 Bogen à 45 F. W. bei der Henne.
 - 7) Fluthbrücke mit 2 Bogen à 50 F. W.
 - 8) Fluthbrücke mit 4 Bogen à 40 F. W.
 - 9) Fluthbrücke mit 8 Bogen à 40 F. W.
 - 10) Zwei Wegeüberführungen mit 3 B. à 24 F. W.
 - 11) Sechs gewölbte Wegeunterführungen zu 12 bis 18 F. W.
 - 12) Zwei dergleichen in Eisenconstruction überdeckt.
- D. Bahnhof Raumburg.** Gebäude wie sub B nebst einem Wagenschuppen. Ferner:
- 1) Brücke von 20 F. W.
 - 2) Schräge Brücke über die Saale bei Kösen mit 7 Bogen à 46 F. W.
 - 3) Zwei Wegeunterführungen.
 - 4) Empfanggebäude der Anhaltestelle Kösen mit Perron.
 - 5) Futtermauer an der Saale bei Lengfeld von 135 Ruthen Länge.
 - 6) Saalbrücke mit 12 Bogen zu 40 und 30 F. W.
 - 7) Saalbrücke jenseits Saaleck mit 4 Bogen zu 40 F. W.

- 8) Fluthbrücke daselbst zu 7 Bogen à 30 F. W.
 9) Saalbrücke bei Stenndorf mit 4 Bogen zu 40 F. W.
 10) Fluthbrücke daselbst mit 7 Bogen à 30 F. W.
 11) Saalbrücke bei Unterneusulza mit 4 Bogen zu 40 F. Weite.
 12) Fluthbrücke daselbst mit 7 Bogen à 30 F. W.
 13) Almbrücke mit 6 Bogen à 30 F. W.
 14) Brücke über die Bahn in Saaleck von 24 F. W.
 15) Sieben Wegeunterführungen.
 16) Gebäude und Wasserstation der Anhaltestelle Sulza.
 17) Almbrücke bei Dorfsulza mit 4 Bogen à 30 F. Weite.
 18) Zwei Brücken über den Mühlgraben à 30 F. W.
 19) Almbrücke bei Stadtsulza mit 4 Bogen à 30 F. Weite.
 20) Brücke über den Mühlgraben mit Futtermauer und Wehr.
 21) Brücke bei Flurstedt zu 4 Bogen à 15 F. W.
 22) Vier Wegeüberführungen von 24 F. W.
 23) Sechs Wegeunterführungen von 15 bis 24 F. W.
 24) Zwei dergl. in Eisenconstruction überspannt.
 25) Drei Futtermauern im Heusdorfer Einschnitt.
- E. Bahnhof Apolda.** Expeditionsgebäude, Güterschuppen, zwei Wasserstationen.
- 1) Der große 72 Fuß hohe Apoldaer Viadukt mit 2 großen Bogen und an beiden Seiten daranstoßenden in drei Etagen übereinanderstehenden kleinern Oeffnungen.
 - 2) Die 65 Fuß hohe Almbrücke bei Oberrosfla mit 3 Bogen zu 40 F. W. und in zwei Etagen anstoßenden kleinern Oeffnungen.
 - 3) Fünf Wegeüberführungen meist mit 3 Bogen à 24 F. W.
 - 4) Vierzehn Wegeunterführungen von 12 bis 24 F. Weite.
 - 5) Zwei Futtermauern und mehrere Entwässerungskanäle.
- F. Bahnhof Weimar.** Gebäude wie in Merseburg.
- 1) Viadukt ohnweit Tröbsdorf von 56 F. Höhe

mit einem Bogen zu 40 F. und auf beiden Seiten mit mehreren Oeffnungen in zwei Etagen.

- 2) Futtermauer bei Tröbsdorf.
- 3) Aquadukt jenseits des großen Einschnitts daselbst.
- 4) Viadukt bei Bieselbach 60 Fuß hoch mit 2 Bögen à 40 F. und kleinere Oeffnungen zu beiden Seiten in zwei Etagen.
- 5) Anhaltestelle zu Bieselbach. Empfangshaus.
- 6) Neun Wegeüberführungen mit 3 Bögen à 24 F. Weite.
- 7) Fünf Wegeunterführungen von 24 bis 12 F. W.
- 8) Brücke bei Linderbach mit 3 Bögen zu 28 und 16 Fuß. W.
- 9) Brücke über den Schwemmbach mit 2 Oeffnungen.
- 10) Brücke über den Graben des Brückenkopfs der Festung Erfurt mit 4 Bögen (Pfeiler massiv mit Holz überdeckt).
- 11) Brücke über den Hauptgraben mit 6 Bögen à 20 F. W. und Zugbrücke (Holzüberdeckung).
- 12) Doppelter Tunnel, Eingang durch den Haupt-

wall 22 Ruthen lang mit Revetementsmauern und andern bedeutenden Festungsbauten.

- G. Bahnhof zu Erfurt. Expeditionsgebäude, worin auch sämtliche Bureau's der Direktion, Wohnungen für den Betriebsdirektor, Hauptkassirer, Maschinenmeister und mehrere Unterbeamten enthalten sind. Locomotivgebäude mit Wasserstation, Güterschuppen, Wagenschuppen, Koakschuppen, Remise für Reservelocomotiven, Hauptreparaturwerkstätte mit Dampfmaschine und Magazineu etc.
- 1) Doppeltunnel durch den Hauptwall am Löberthor mit daranstoßenden Futtermauern.
 - 2) Brücke über den Hauptgraben, mit 7 Bögen zu 24 F. W. und Zugbrücke.
 - 3) Brückenkopf nebst anstoßender Brücke und mit Futtermauern durch den Brückenkopf und das Glacis.
 - 4) Zwei eiserne Brücken (im Inundationsgebiet der Festung) mit 12 Oeffnungen à 17 F. W.

- 5) Schiefe Brücke über die Gera bei Hochheim mit 3 Bogen à 36 F. W.
 - 6) Zwei schräge Brücken jede mit 4 Bogen à 36 F. Weite.
 - 7) Drei Brücken über den Rothgraben mit 1 bis 3 Bogen à 15 F. W.
 - 8) Wegeüberführungen am Steiger mit 3 Oeffnungen à 24 F. W.
 - 9) Empfangsgebäude und Güterschuppen nebst Wasserstation der Anhaltestelle Dietendorf.
 - 10) 17 Wegeunterführungen von 12 bis 15 F. W.
 - 11) Massive Wegeüberführung bei Gotha mit 3 Bogen à 24 F. W.
 - 12) Viadukt bei Gotha 50 F. hoch mit 9 Bogen à 30 F. W.
- H. Bahnhof Gotha. Gebäude wie in Merseburg, nebst Locomotiv-Reinigungsgebäude mit Werkstätte und Wagenschuppen. Weiterhin:
- 1) Aquadukt des Leinekanals über die Bahn und den Einschnitt der Wasserscheide 29 Fuß hoch mit 3 Bogen à 24 F. W. und 4 verschüttete Bogen in den Flügelmauern à 10 F. W.
 - 2) Brücke über die Hörsel bei Fröttstedt mit 5 Bogen à 30 und 18 F. W.
 - 3) Empfangsgebäude der Anhaltestelle Fröttstedt mit Wasserstation.
 - 4) Hörselbrücke bei Mechterstedt mit 3 Bogen zu 30 F. und 2 Bogen zu 18 F.
 - 5) Schräge Hörselbrücke bei Sättelstedt mit 4 Bogen à 30 F. W.
 - 6) Fluthbrücke bei Kälberfeld mit 2 Bogen.
 - 7) Brücke über die Wutha mit 2 Bogen à 15 F. W.
 - 8) Zwei Brücken über die Hörsel zu Eichrodt und Fischbach, jede mit 4 Bogen à 30 F. W. und zwei kleinen Oeffnungen.
 - 9) Zwei Mühlgrabenbrücken, jede mit 2 Bogen à 16 F. W.
 - 10) Wegeüberführung bei Fröttstedt mit 3 Bogen à 24 F. W.
 - 11) Neun Wegeunterführungen.

H. Bahnhof Eisenach. Gebäude wie in Gotha mit einem zweiten Güterschuppen.

- 1) Mühlgrabenbrücke bei Eisenach mit 2 Bogen à 15 F. W.
- 2) Schräge Hörselbrücke mit 4 Bogen à 30 F. W. und einem Bogen zu 12 F. W.
- 3) Große Futtermauer mit Verlegung des Flussbettes bei Hörsel nebst Stau-Wehr.
- 4) Vier Brücken von 12 bis 24 F. W.
- 5) Große Werrabrücke von 16 Bogen; hiervon 4 à 40 F. und 12 à 22 F. W. Felseneinschnitt am Ufer.
- 6) Vier Wegeunterführungen zu 12 F. W.
- 7) Bedeutende Uferbauten an der Werra mit Verlegung derselben.
- 8) Empfangsgebäude in Herleshausen.
- 9) Empfangsgebäude der Anhaltestelle Gerstungen mit Locomotiv-Schuppen.

Außer diesen größern Bauwerken sind mehre Hundert, mehr oder weniger bedeutende Durchlässe

und Canäle gemauert worden. Die Ausführung der Brücken kann ausgezeichnet genannt werden; der Massivbau war allgemeine Norm; nur wo die geringe Höhe keine Wölbung gestattete wurde Eisenconstruktion angewendet. Letzteres auch bei Wegeüberführungen. Die Deckung der Brücke mit Holz über den Wallgraben zu Erfurt geschah nach Vorschrift der Fortificationsbehörden. Viele Brücken mußten auf Pfahlrost gegründet werden. Ihre Breite wurde, sowie die des Bahnplanums, durchgängig auf zwei Geleise eingerichtet, da der Betrieb auf einer Hauptstraße wie die Thüringische die Anlage einer doppelgleisigen Bahn unvermeidlich erheischte. Zwei Geleise à 5 Fuß Breite (incl. Schienen) mit einem Zwischenraum von 6 F. und Banketts à 4 F. ergibt für die Bahnkronen eine Breite von 24 Fuß. Auf Dämmen betrug sie 26 F., weil die Banketts dann 5 F. Breite erhielten. Wo auf beide Seiten 8 F. breite Gräben hinzutraten, wuchs die ganze Breite auf 42 F. und einschließlich hoher Böschungen erreichte die Bahn mitunter eine Breite bis 200 F.

E r d a r b e i t e n .

Das wellenförmige Terrain Thüringens hat sehr beträchtliche Erdarbeiten nothwendig gemacht. Auf- und Abtrag wechseln fast unaufhörlich. Das Verzeichniß der großen Brücken läßt auf hohe Dämme schließen; zwischen diesen lagen zuweilen sehr tiefe Einschnitte, hierunter namentlich:

Der Felseneinschnitt bei Tröbsdorf von 600 Ruthen Länge bei einer Tiefe bis 63 Fuß; die Felsensprengungen daselbst erforderte 500 Centner Pulver.

Der Einschnitt bei Apolda von 370 Ruthen Länge bei 56 Fuß Tiefe.

Der Einschnitt bei Linderbach 63 Fuß tief, aus welchem 100,000 Schachtruthen Erde und Steine zu fördern waren.

Drei Einschnitte bei Sundhausen, Bischleben und Stedten von 53 bis 58 Fuß Tiefe.

Vier Einschnitte in Felsen bei Heusdorf, Gilau, Sulza und Hörfel in einer Tiefe von 40 bis 70 Fuß.

Beranschlagt waren im Ganzen 1,700,000 Schachtruthen; wirklich bewegt wurde eine Erdmasse von 2,100,000 Schachtruthen (300 Mill. Kubikfuß), was nicht wundern darf, wenn man bei $1\frac{1}{2}$ fußiger Böschung die Ausbreitung der Dämme an der Basis oder der Einschnitte in der Höhe beachtet.

Der Erdtransport geschah durch Arbeiter mit Schiefkarren oder zweirädrigen Kippkarren; er wurde Abtheilungsweise einzelnen Arbeiterschichten in Verding gegeben, ohne Vermittelung von Entrepreneurs. Der Erdtransport erfolgte mitunter auch mittelst großer Kastenwagen, welche auf provisorischer Eisenbahn liefen, oder auch mit Pferdekraft in einspännigen Karren auf Holzbahnen. Die Affordpreise pro Schachtruthe waren natürlich sehr verschieden, je nach der Festigkeit des Erdreichs und nach der Entfernung des Transports.

O b e r b a u.

Als Unterlage zu den Schienen wurden eichene Querschwellen von 8 Fuß Länge und 9 Zoll Breite angewendet. Unter den Stößen befanden sich die sogenannten Stoßschwellen von 10 Fuß Länge bei 14 Zoll Breite und 6 Zoll Höhe. Die Form der Eisenschienen ist breitbaugig (Vignoleschienen). Zur Befestigung der Schienenstöße wurden gewalzte, eiserne Platten genommen, die auf den Stoßschwellen liegen und wie die Schienen durch Hacknägel befestigt werden.

Das Gewicht der Schienen, welches Anfangs 18 Pfund pro Fuß betrug, wurde bald auf 22 Pfund, mit Rücksicht auf die immer schwerer werdenden Locomotiven erhöht. Jede Schiene mißt 18 Fuß und wird mit 10 bis 12 Hacknägeln befestigt. Die Schwellen liegen in einer Kiebbettung.

Die Geleisweite beträgt wie auf den Anschlußbahnen 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englisch Maß im Lichten der

Schienen. Zur Legung des zweiten Geleises wurde sofort geschritten. Drehscheiben befinden sich auf allen Bahnhöfen, desgleichen Ausweichen nach Bedarf.

Die Wasserstationen sind mit Bassins, Vorwärmern, Wasserpumpen und Krähnen versehen.

Abtheilungszeichen, als: Nummersteine, Gradientenzeiger und Signale befinden sich der ganzen Bahn entlang. In der Regel stehen 5 bis 6 Wärterbuden pro Meile und bilden eine Bahnmeisterei.

Die Thüringische Eisenbahn war in Deutschland die erste, welche die neue Erfindung elektro-magnetischer Telegraphen in Anwendung brachte, deren großer Vorzug vor den optischen sich hinlänglich bewährt hat. Die Apparate wurden von Leonhard in Berlin bezogen. Eine Bervollständigung wurde durch Lautwerke zur Anmeldung der Züge auf jeder Bahnwärterstation mittelst Elektromagnetismus erreicht, was die Legung eines zweiten Drahtzuges wünschenswerth machte.

Die Vortheile eines solchen Telegraphen auf einer 25 Meilen langen Bahn sind für den Betrieb von entschiedenem Nutzen. Abgang oder Ankunft eines Zuges auf jeder Station wird sofort auf der ganzen Linie bekannt; Nachrichten wegen eingetretener Aufenthalte oder Unfälle, wegen Bedarf an Wagen auf irgend einem Punkte u. dergl., gelangen sofort zur Kenntniß des Betriebsdirectors, welcher eben so schnell Verhaltungsbefehle ertheilen kann.

Nicht zu übersehen ist, daß die größern Kosten eines solchen Telegraphen gegenüber denen des opti-

schen Telegraphen theilweise dadurch compensirt werden, daß zur Handhabung des Letztern eine anderthalbfache Anzahl Bahnwärter nöthig wäre. Neuerlich hat das Königl. Preuß. Gouvernement den Staatstelegraphen von Berlin nach Frankfurt a. M. auf der Bahn entlang, und zwar unterirdisch, geführt. Der Draht ist mit Gutta-percha umspunnen; die Apparate sind in Berlin bei Siemens und Halske gebaut und übertreffen die, welche der Bahn gehören, an Sicherheit und Schnelligkeit der Signalisirung.

B e t r i e b s m i t t e l u n d B e t r i e b.

Die Locomotiven wurden, in Betracht der vielen anhaltenden Steigungen auf der Bahn und zur Bewältigung schwerer Güterzüge, sämmtlich von sogenannter schwerer Construction angeschafft und aus den Fabriken von Stephenson in Newcastle und Bor-

sig in Berlin bezogen. Die ungekuppelten Maschinen haben:

- 14, auch 14½ Zoll Durchmesser des Cylinders,
- 22 Zoll Kolbenhub,
- 3¼ bis 3½ Fuß Durchmesser des Kessels,

12 $\frac{1}{2}$ — 13 Fuß Länge des Kessels,
 647 — 735 □Fuß Heizfläche,
 72 Pfund Ueberdruck des Dampfes pro □Zoll.

Die gekuppelten haben:

14 bis 15 Zoll Durchmesser des Cylinders
 22 — 24 Zoll Kolbenhub

meist 3 $\frac{1}{2}$ Fuß Durchmesser } des Kessels,
 13 $\frac{1}{2}$ bis 13 $\frac{3}{4}$ Fuß Länge

735 auch 754 und 796 □Fuß Heizfläche,
 72 bis 80 Pfund Ueberdruck pro □Zoll.

Sie sind sämtlich sechsrädrig und mit Expansion.

Eine Maschine wurde von Cockerill in Seraing angekauft, welche 866 □Fuß Heizfläche bietet. Die Tender sind sechsrädrig und fassen resp. 108 bis 118 theilweise auch 150 Cub.-Fuß Wasser.

(Die Bahnverwaltung besitzt an dem Maschinenmeister Brandt einen in seinem Fache ganz tüchtigen, zugleich im Maschinen- und Wagenbau erfahrenen Techniker.)

Die Personenwagen, theils aus der Fabrik von

Zoller und Pflug in Berlin hervorgegangen, theils in den Werkstätten der Gesellschaft gebaut, gehören zu den räumlichsten und bequemsten auf deutschen Eisenbahnen. Sie sind sechsrädrig, zum größten Theil mit Bogensehern auch einige mit Gummidrucksedern und Gummipuffern. Jeder Wagen hat entweder 5 Coupés erster und zweiter Klasse oder 6 Coupés dritter Klasse. Das Coupé erster Klasse enthält 6 abgeordnete Sitze; das Coupé zweiter Klasse enthält 4 Kanapee für je zwei Personen; das Coupé dritter Klasse enthält 10 Plätze.

Sehr angenehm ist die Höhe der Wagen, welche gestattet aufrecht zu stehen. Neuerlich wurden auch Gesellschaftswagen (ohne die Scheidewände) zu 40 Personen angeschafft.

Die Bahnverwaltung besitzt bereits:

30 Locomotiven,

26 Tender,

70 Personenwagen,

286 4- und 6rädrige, theils bedeckte, theils unbedeckte

Gepäck- und Güterwagen; davon 28 Stück Srädrige, 20 Stück 6r bedeckte, 11 Stück 6r offene, 75 Stück 4r bedeckte, 16 Stück 4r offene ohne Aufsatz, 107 Stück 4r offene mit Aufsätzen, 29 Stück 4r mit Satteldächern; außerdem noch 14 Kieswagen und 30 Bahnmeisterwagen.

Die Eröffnung des Betriebes erfolgte, wie oben erwähnt ist, je nach Vollendung einzelner Bahnstrecken:
 am 6. Juni 1846 von Halle bis Weisensfeld;
 am 20. December 1846 bis Weimar;
 am 1. April 1847 bis Erfurt;
 am 10. Mai desselben Jahres bis Gotha;
 am 18. Juni d. J. bis Eisenach und endlich
 im August 1849 bis Gerstungen.

Der Tarif für Personen und Güter wurde nach den auf der angrenzenden Berlin-Anhalter und Magdeburg-Leipziger Bahn bestehenden Sätzen normirt.

Im Jahre 1848 war folgendes Personal angestellt:

A, bei der allgemeinen Verwaltung:

Die Direktion, bestehend aus den drei Staats-

kommissarien (der beteiligten Regierungen) und vier, von der Gesellschaft erwählten Direktoren;

der Oberingenieur, zugleich Betriebsdirektor;

bei der Hauptkasse: 1 Rendant, 1 Kontrolleur, 1 Assistent, 1 Diener;

bei der Registratur: 1 Registrator, 1 Expedient, 1 Journalist, 2 Kanzlisten und 2 Boten;

bei dem Rechnungsbureau: 1 Kalkulator, 3 Assistenten;

bei der Betriebseinnahme-Kontrolle: 1 Kontrolleur, 2 Assistenten.

B, bei der Bahnverwaltung:

3 Ingenieure, 1 Ingenieur-Assistent, 3 Abtheilungs-Schreiber, 7 Inspektoren auf den größeren Bahnhöfen, 10 Bahnhofsvorsteher, zugleich Einnehmer resp. Expedienten, 26 Bahnmeister, 156 Bahnwärter, 14 Hülfswärter, 21 Weichensteller, 11 Perrondiener, 16 Nachtwächter, 1 Telegrapheninspector, 9 Telegraphisten.

C, bei der Transportverwaltung:

12 Locomotivführer, 12 Feuerleute, 1 Oberwa-

genmeister, 7 Oberschaffner, 25 Schaffner, 7 Backmeister, 9 Einnehmer, 8 Gepäckexpedienten, 4 Güterexpedienten nebst 6 Assistenten.

D, in der Werkstätte und Coaksbrennerei:

1 Maschinenmeister, 4 Werkführer, 1 Buchhalter, 1 Bureaugehülfe, 1 Materialienverwalter, 1 Vormann, 1 Bureaudiener, zugleich Portier, 1 Coaksmeister und 1 Schreiber.

B a u k a p i t a l.

Ueber die Finanzverhältnisse der Thüringischen Eisenbahn dürfte folgende gedrängte Uebersicht genügen.

Der ursprüngliche Kostenanschlag besagte 9,800 000 Thaler für die Bahn mit einem Geleise; es war daher, mit Hinzurechnung von dem Bedarfe für das zweite Geleis, anzunehmen, daß das endliche Baukapital sich auf 12 Mill. Thaler herausstellen werde, so nach die Meile auf die bedeutende Summe von fast $\frac{1}{2}$ Mill. Thaler zu stehen komme. Es wurden jedoch nur für 9 Mill. Thaler Stammaktien ausgegeben, indem man die Deckung des übrigen Bedarfs mittelst einer Anleihe vorbehielt.

Bei der Generalversammlung im Jahre 1847 mußte aber schon die Unzulänglichkeit der veranschlagten Summe zur Sprache gebracht und ein Anlehen von 4 Mill. Thaler in Anspruch genommen werden, welches mittelst sogenannter Prioritätsaktien zu Stande kam.

Bis zum Jahre 1850 waren verwendet:

auf Grunderwerb	1,200,000 Thlr.
auf Erdarbeiten	2,580,000 —
auf Bauwerke	3,100,000 —
auf Oberbau	2,000,000 —
	Transport 8,880,000 Thlr.

Transport	8,880,000	Thlr.
auf Einfriedigungen, Telegraphen	90,000	—
auf Bahnhöfe	850,000	—
auf Betriebsmittel	1,000,000	—
auf Verwaltungskosten	240,000	—
auf Zinsen und In'sgemein	1,300,000	—
auf zweites Geleis	1,000,000	—
	<hr/>	
	13,360,000	Thaler.

wovon der Werth vorhandener, verkäuflicher Grundstücke und Geräthschaften etwa 300,000 Thaler in Aufrechnung zu bringen sein möchte. Leider fiel die Emission der Prioritäts-Aktien theilweise in das unselige, inhaltsschwere Jahr 1848, so daß sie nicht

ohne Verluste durchgeführt werden konnte, daher die namhafte Summe auf Zinsen und In'sgemein.

Somit dürfte Alles erwähnt sein, was über die Ausführung dieses Unternehmens Licht verbreitet. Die Solidität der Bauten hat sich vorthellhaft bewährt und wird sich durch geringe Reparaturkosten gewiß noch mehr bewähren. Der Betrieb ist reichlich ausgestattet, die Verkehrsverhältnisse haben sich entsprechend gestaltet und werden durch den Anschluß bis Frankfurt und Köln sich erst in gedeihlichem Maße entfalten und somit dürfte das Unternehmen einer erfreulichen Zukunft entgegensehen.

I.



BAHNHOF HALLE.

II.



MERSEBURG.



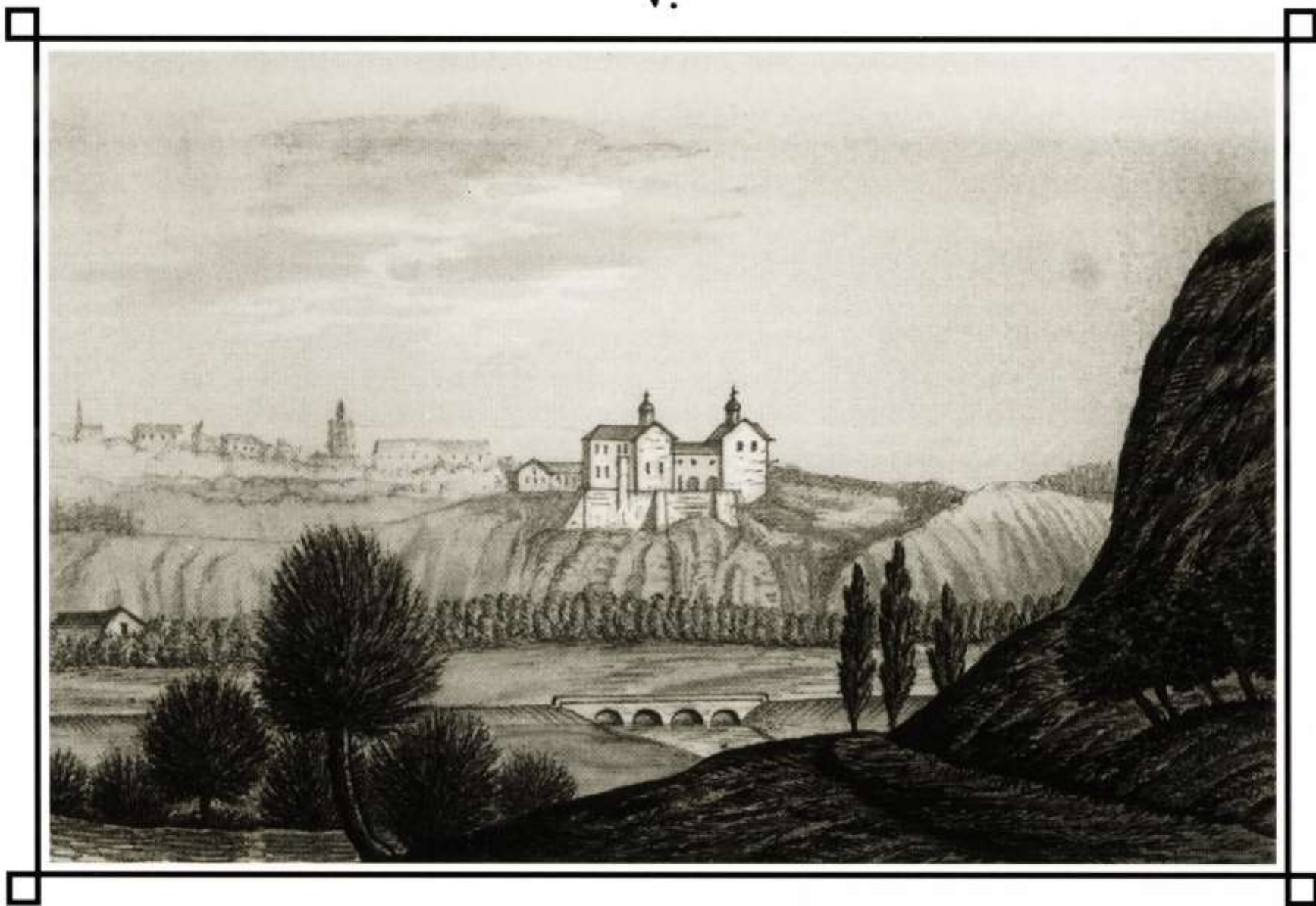
SCHLOSS ZU MERSEBURG.

IV.



WEISSENFELS.

v.



BURG GOSECK.

VI.

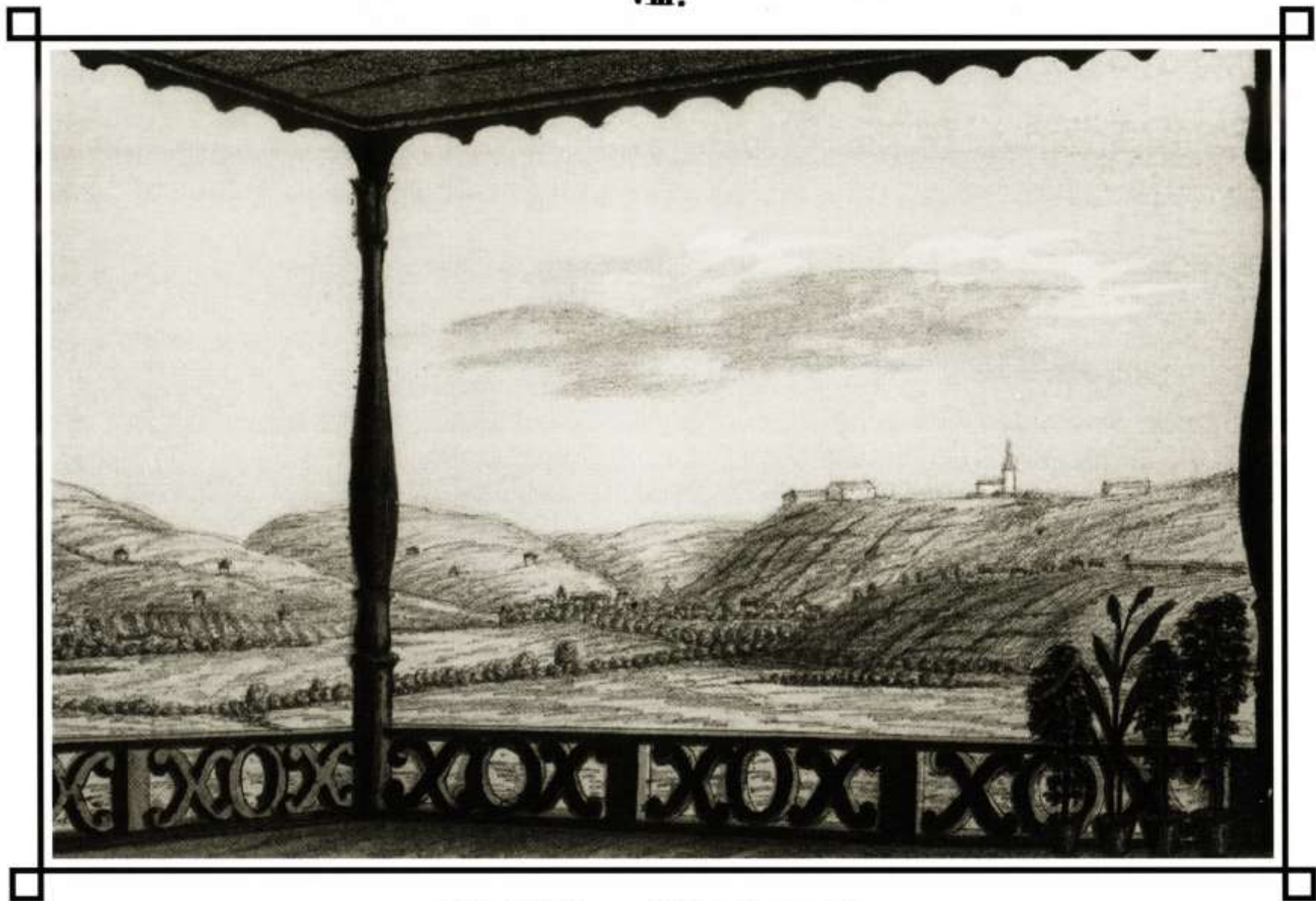


DIE SCHOENBURG AN DER SAALE.

VII.

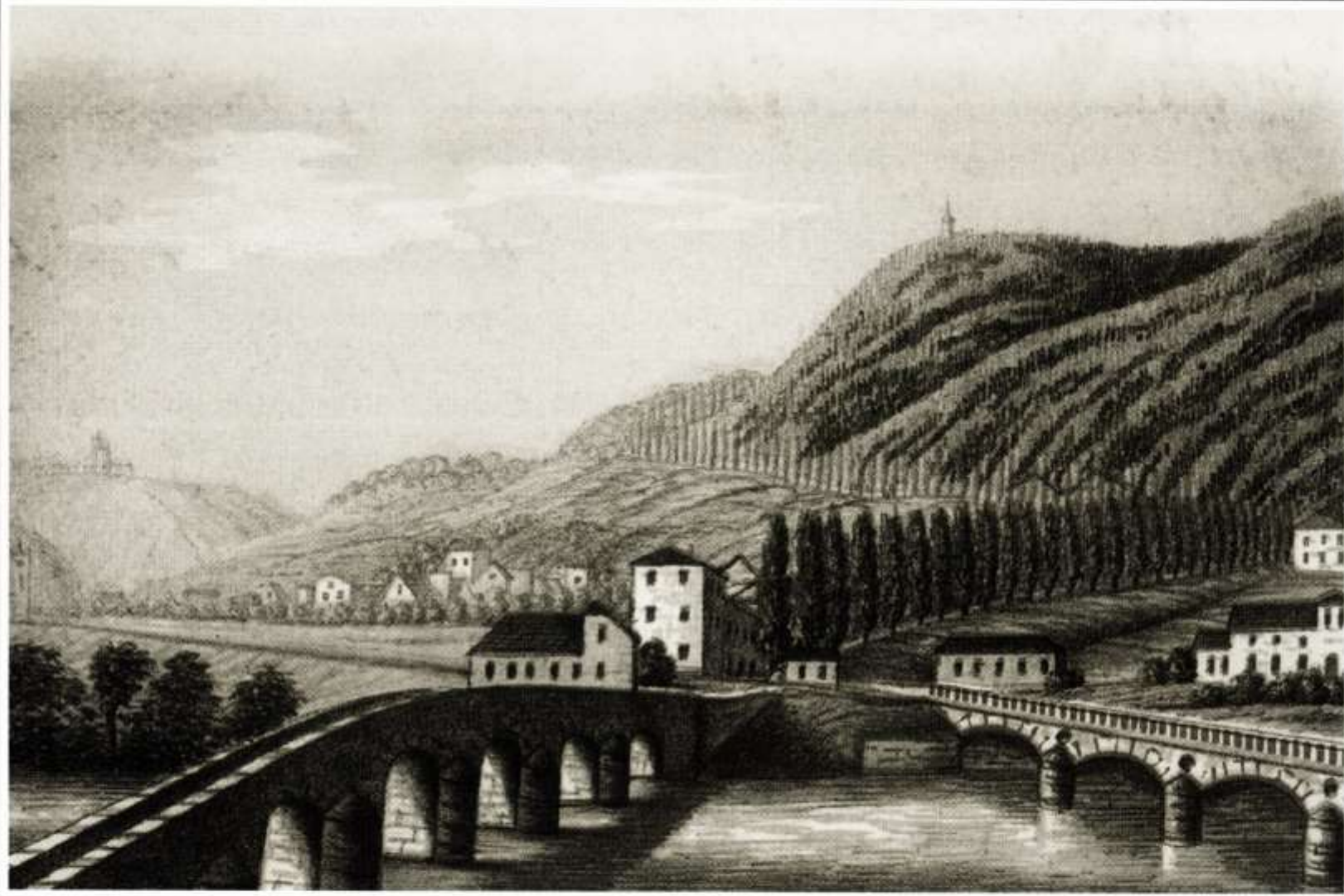


NAUMBURG.



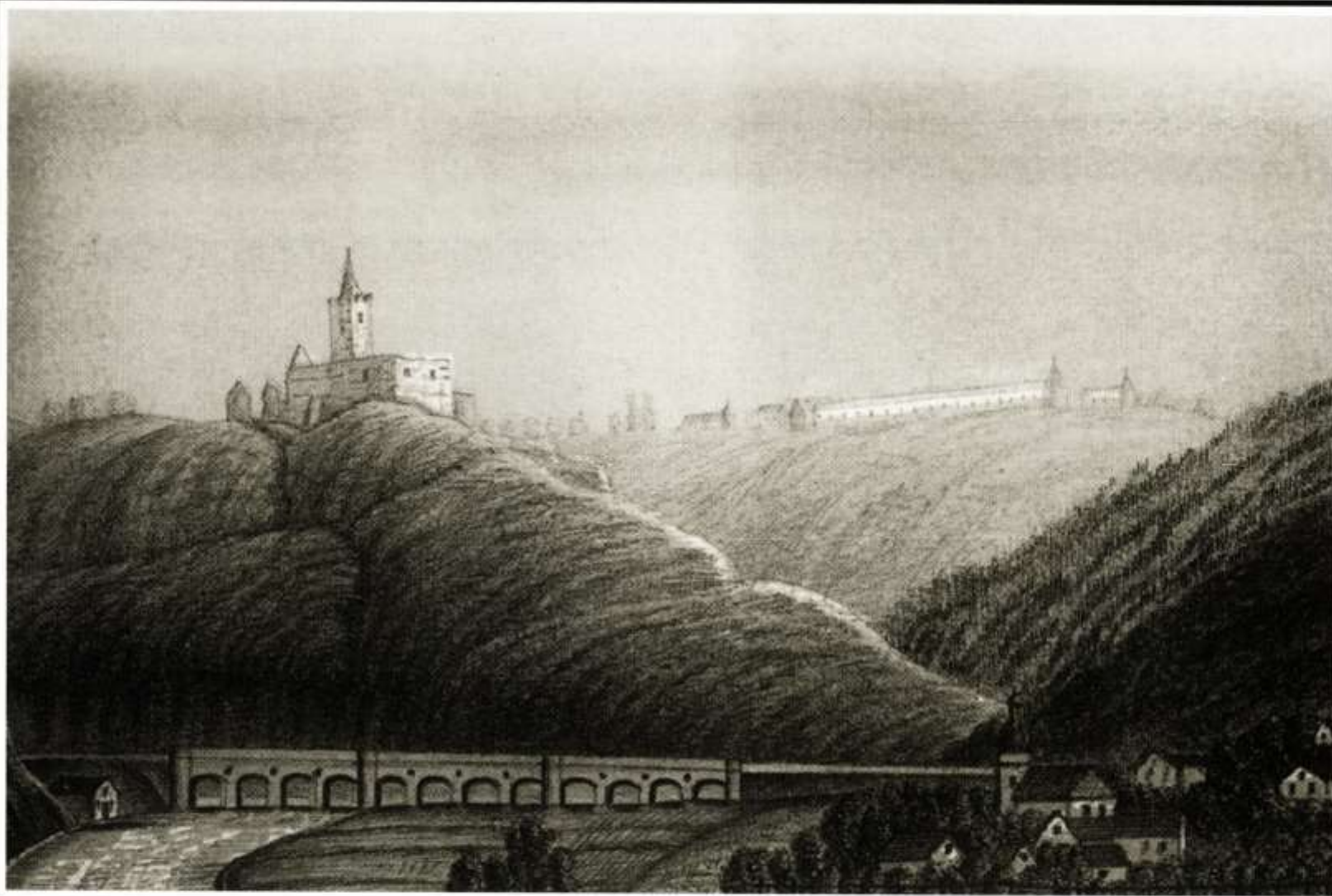
FREIBURG IM UNSTRUTTHAL.

IX.



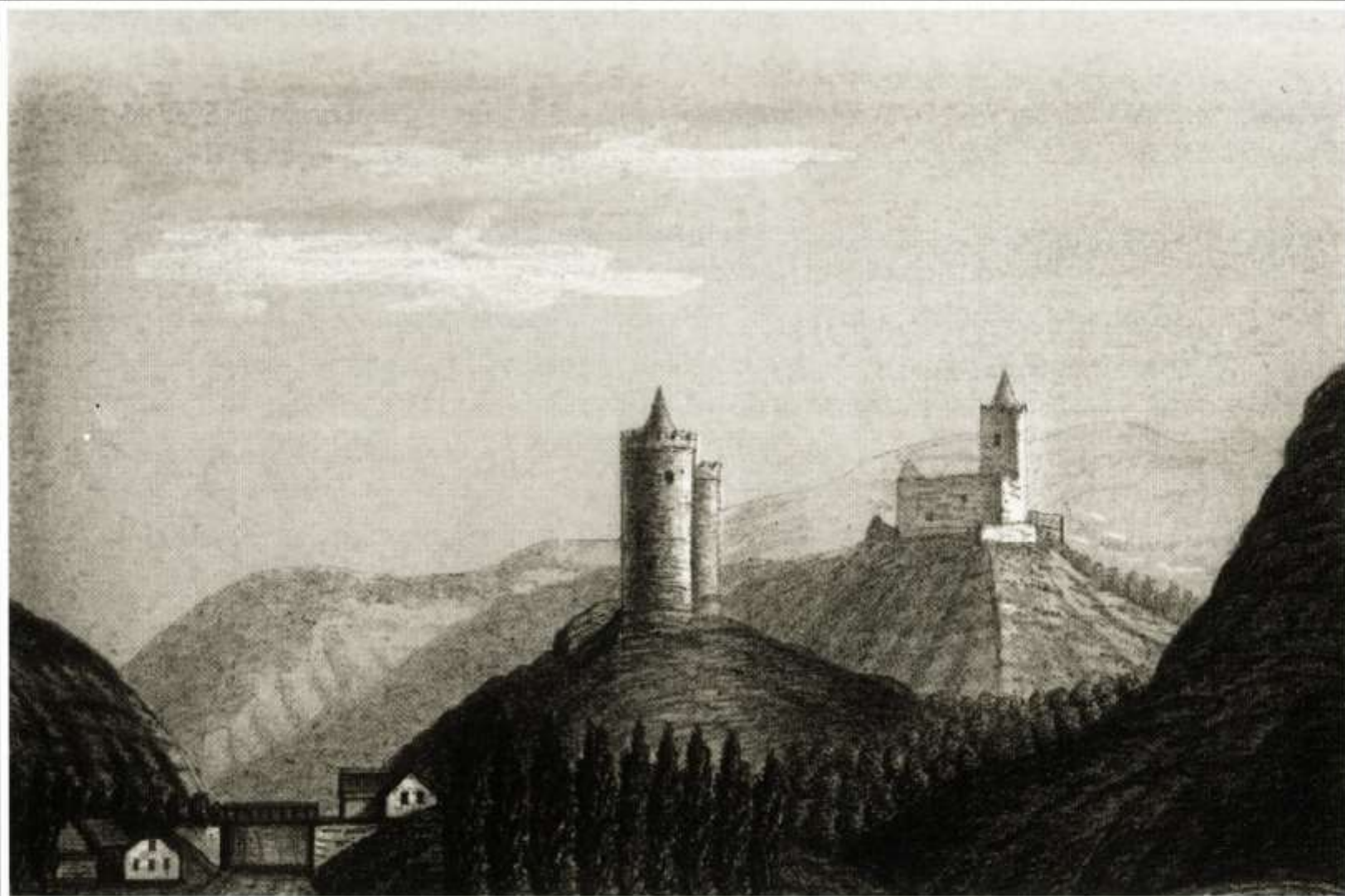
BAD KOESEN

X.

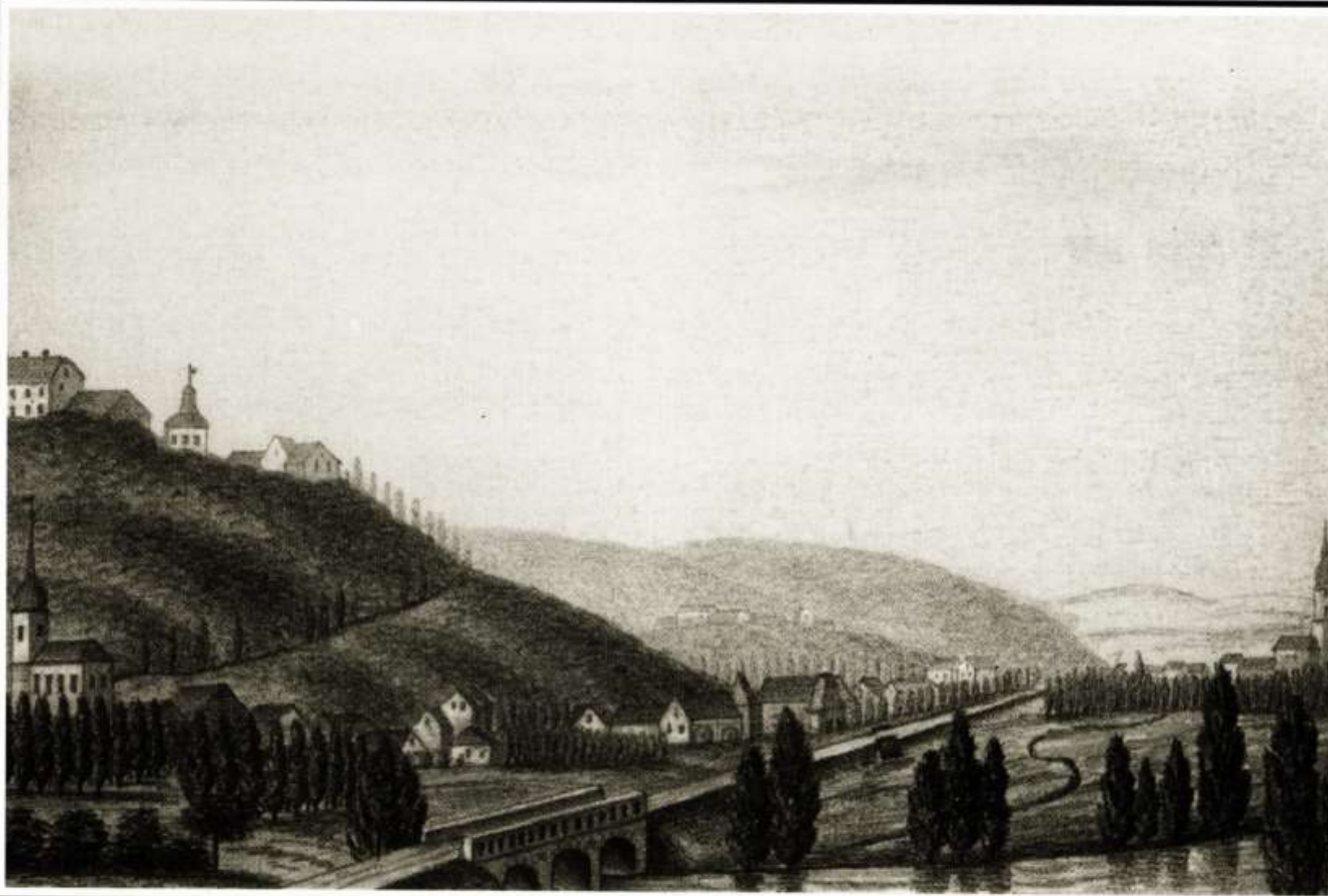


DIE RUDELSBURG IM SAALFELD.

XI.

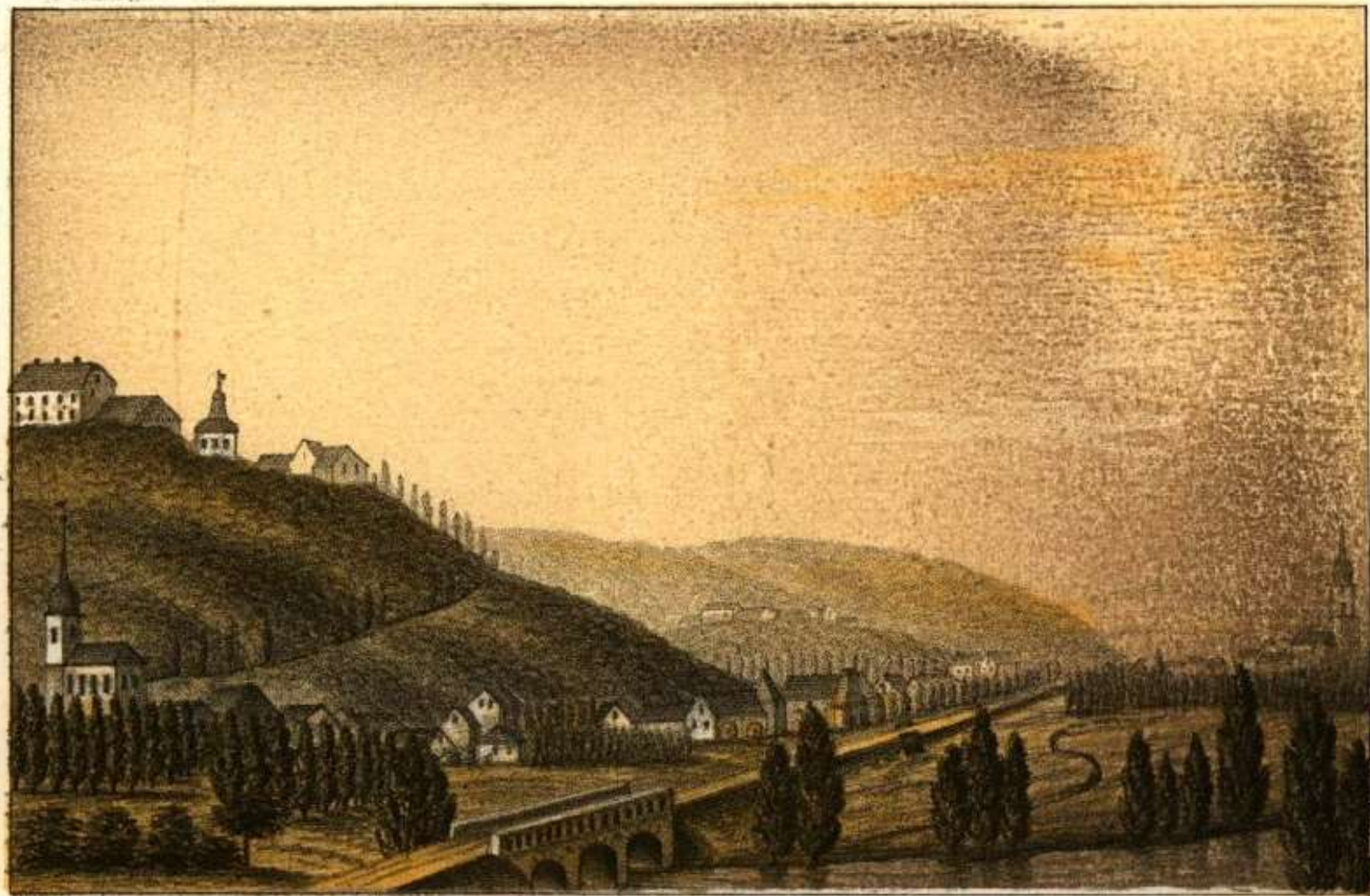


SAALECKTHUERME. RUDELSBURG.



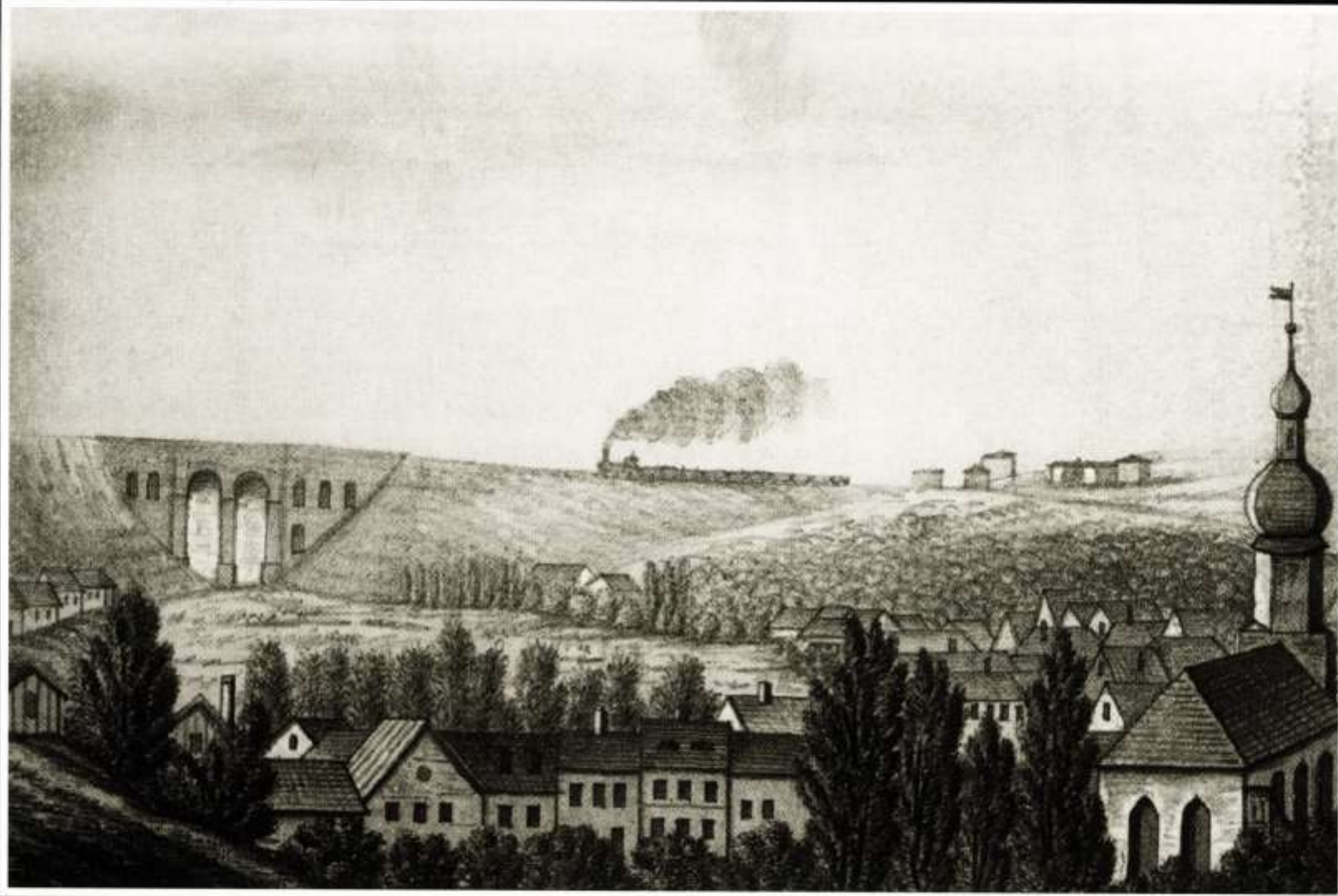
BERG-DORF-STADT SUTZHA

XII.



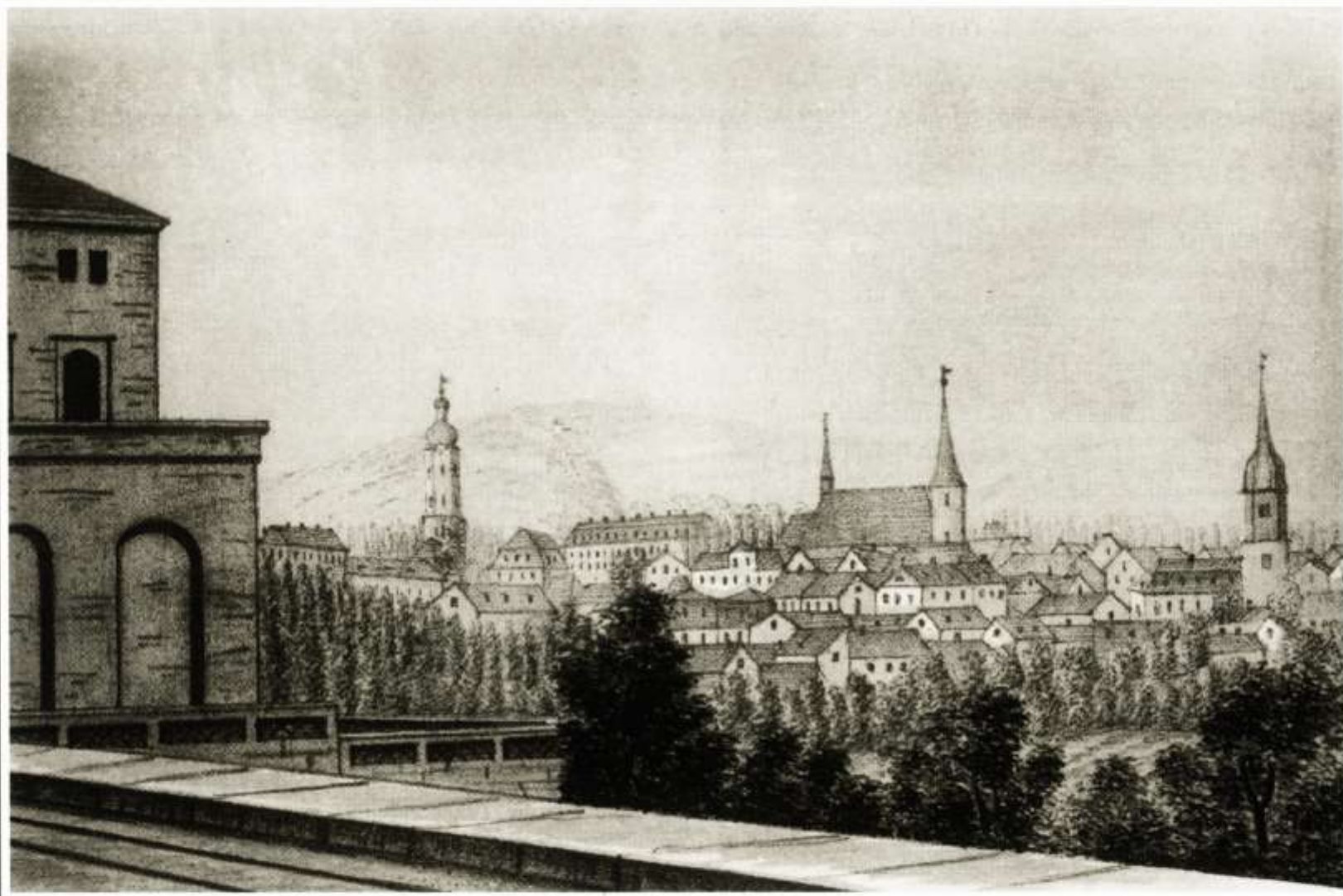
BERG-DORF-STADTSULZA.

XIII.



VIADUCT BEI APOLDA.

XIV.



WEIMAR.

XV.



BAHNHOF ERFURT.

XVI.



ERFURT.

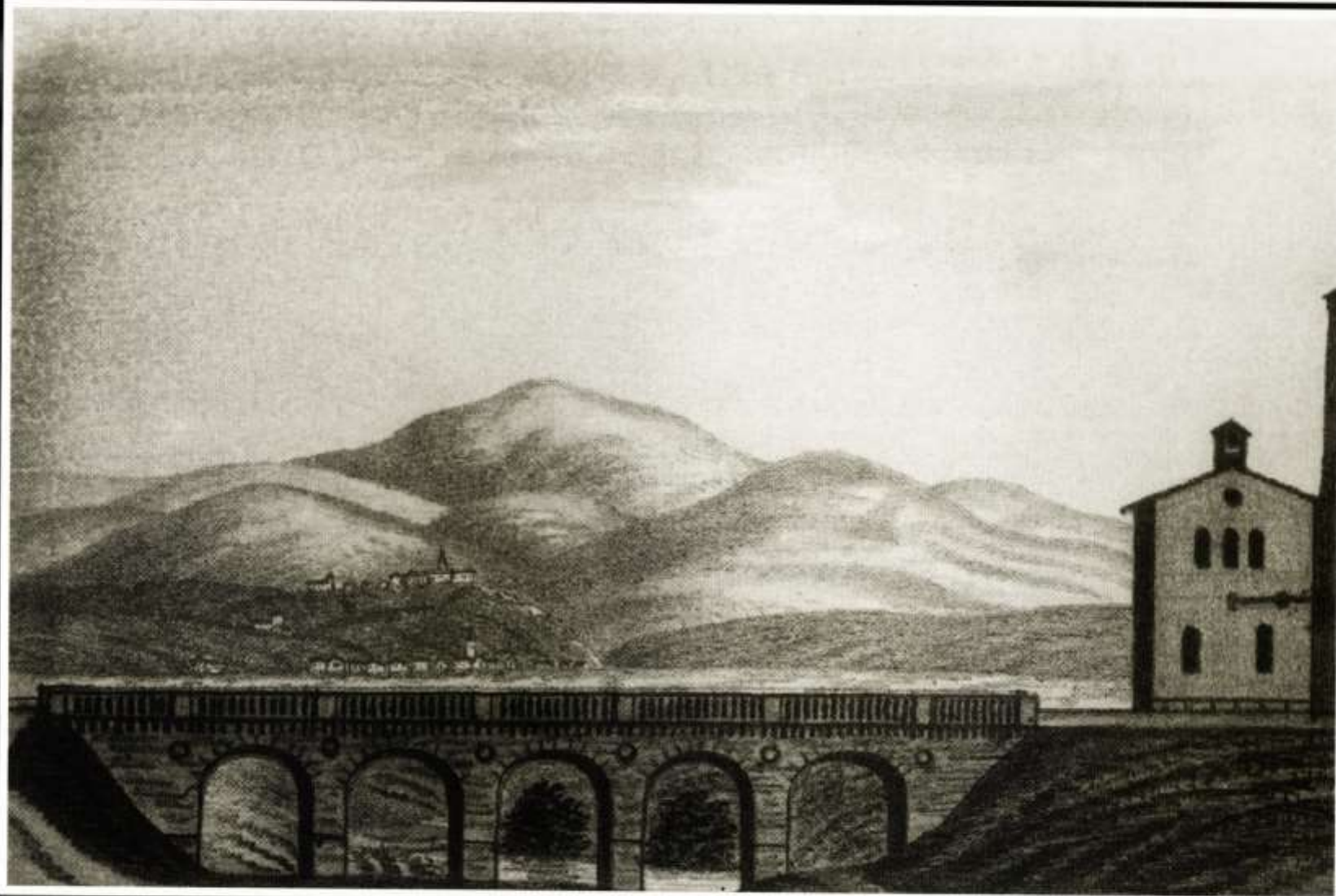
XVII.



DIE DREI GLEICHENBURGEN.

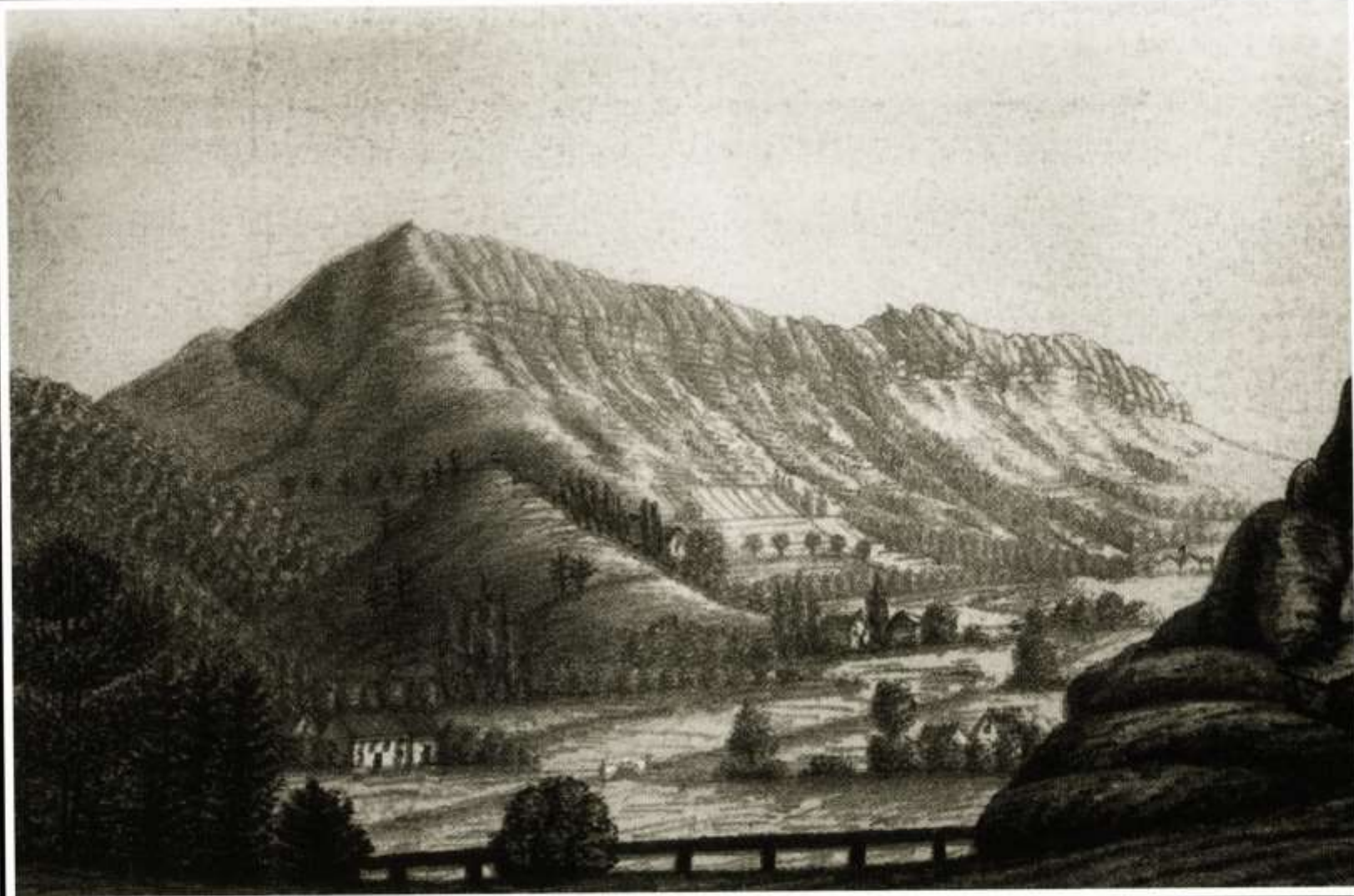


VIADUCT ZU GOTHA



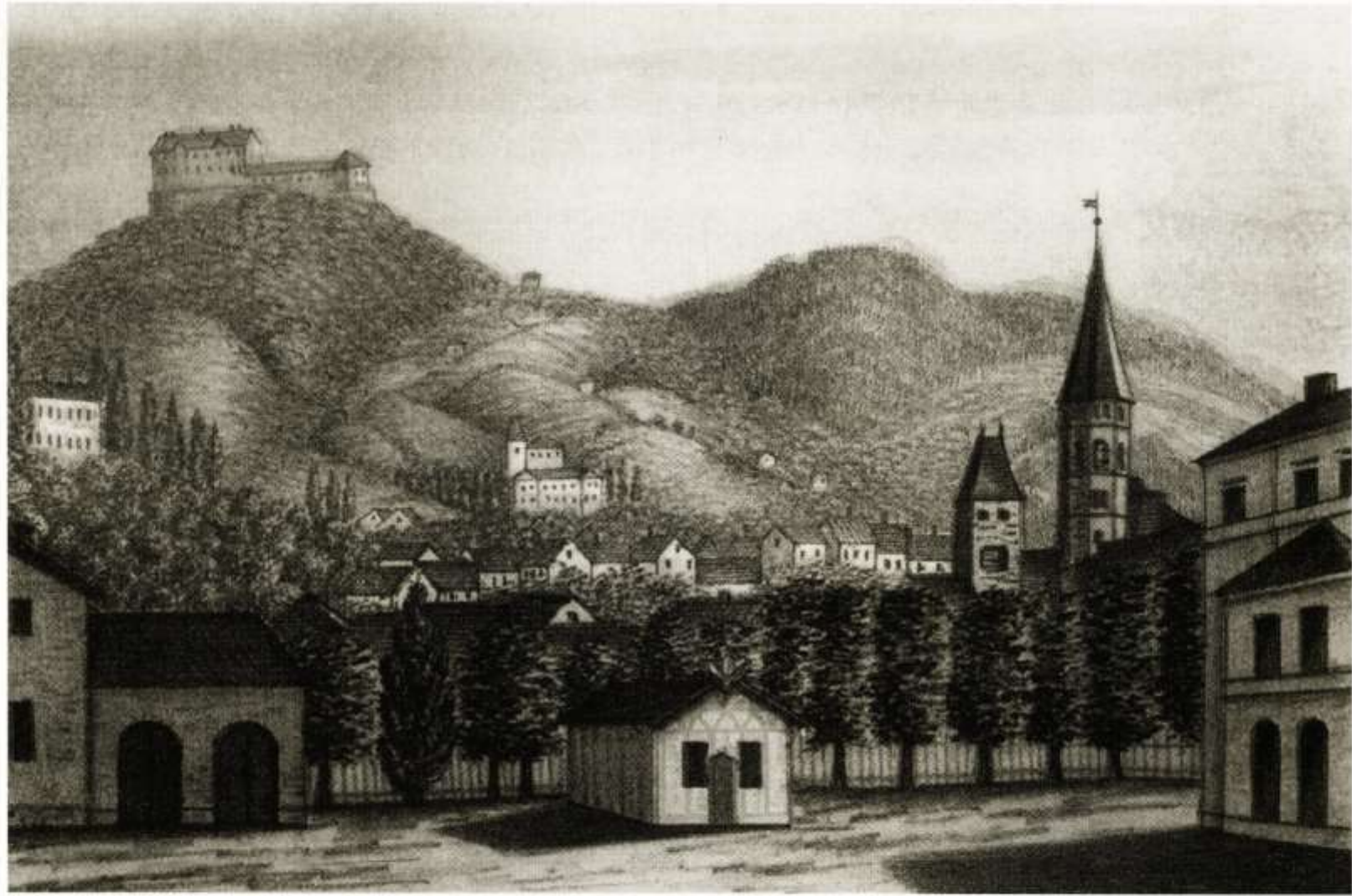
INSELSBERG. SCHLOSS TENNEBERG.

XX.

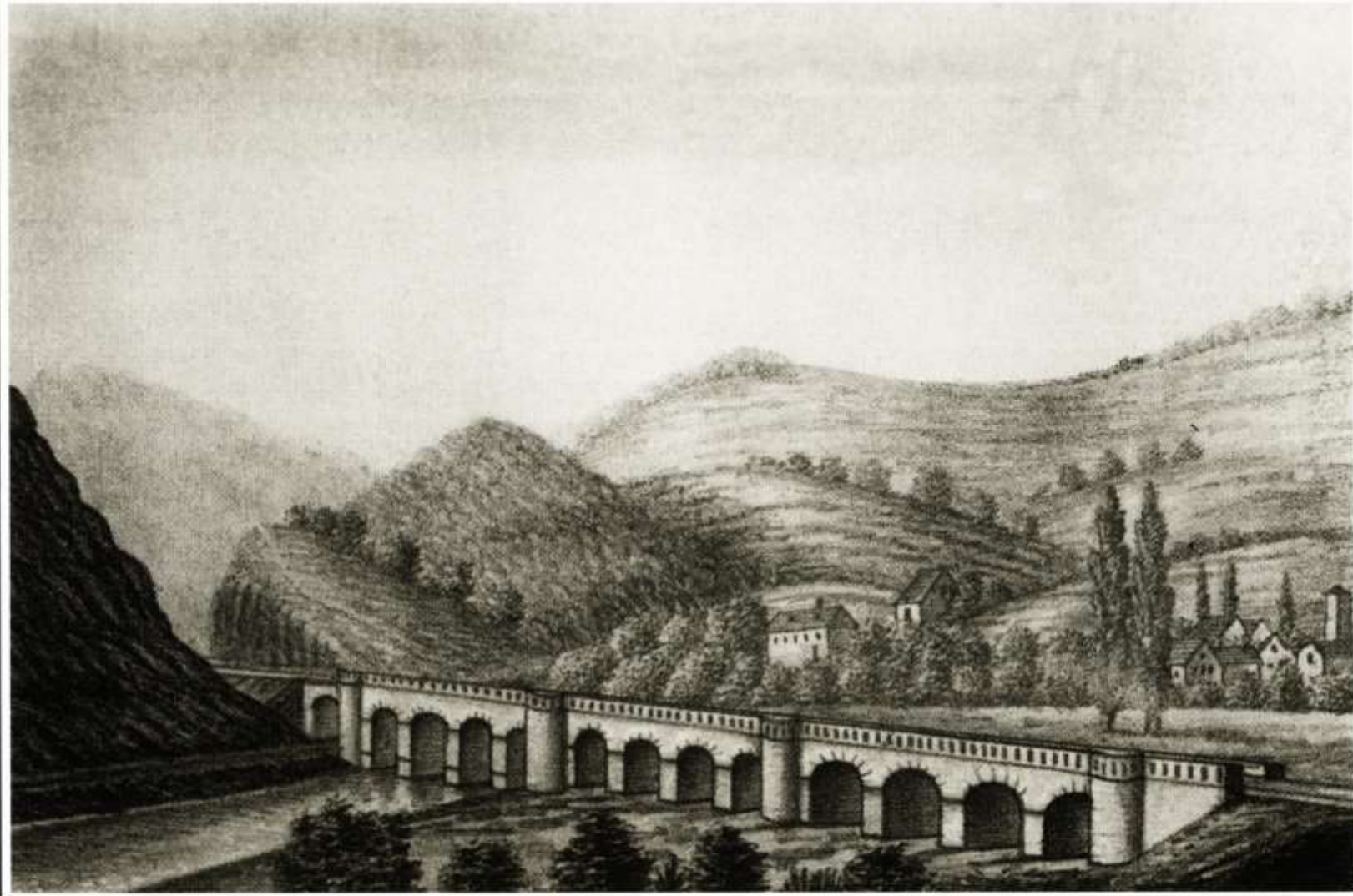


DER HOERSELBERG.

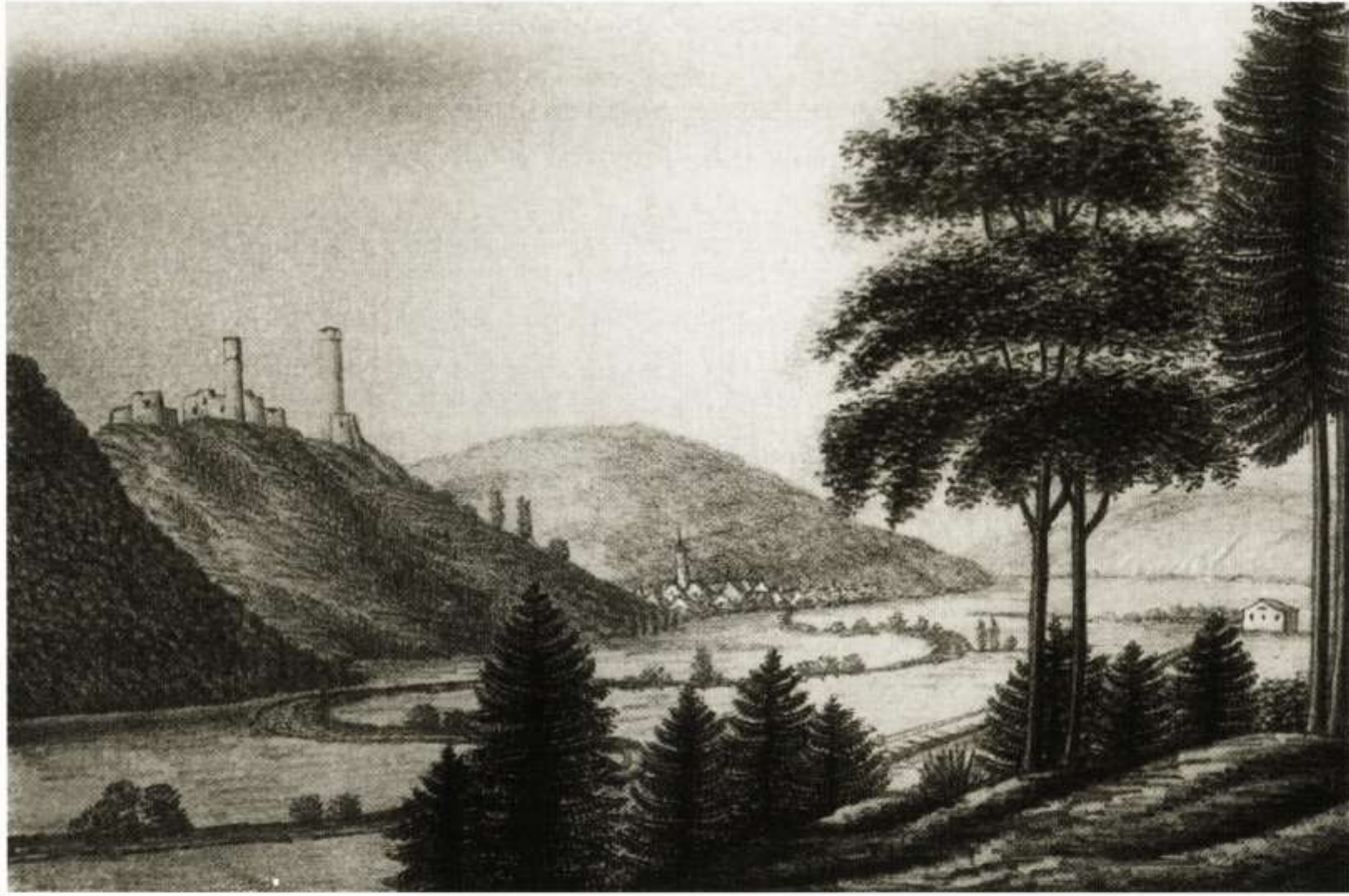
XXI.



EISENACH . WARTBURG



EINGANG IN DAS WERRATHAL.

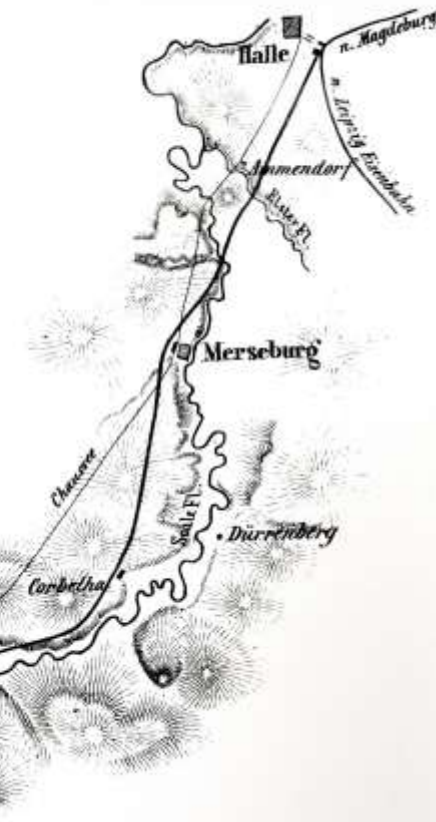
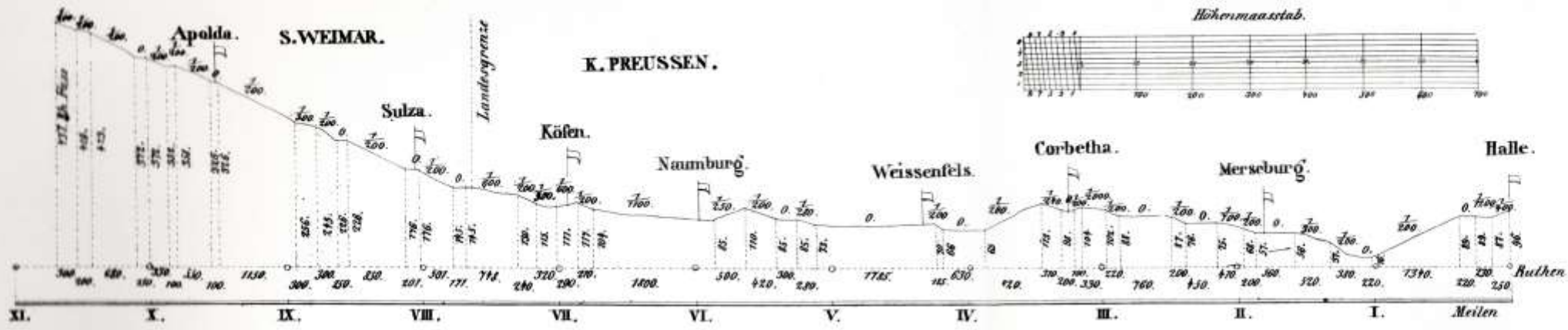


DIE BRANDENBURG IM WERRATHAL.

XXIV.

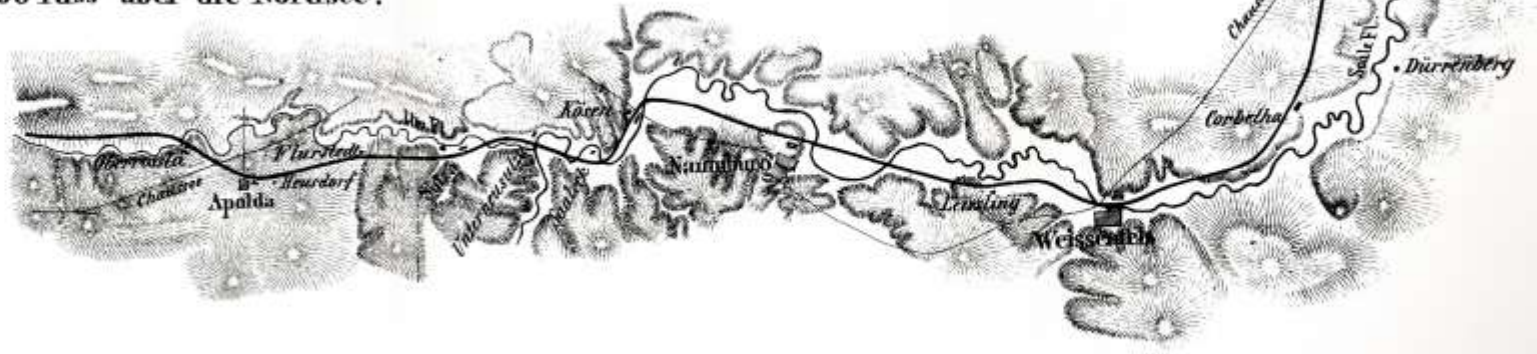


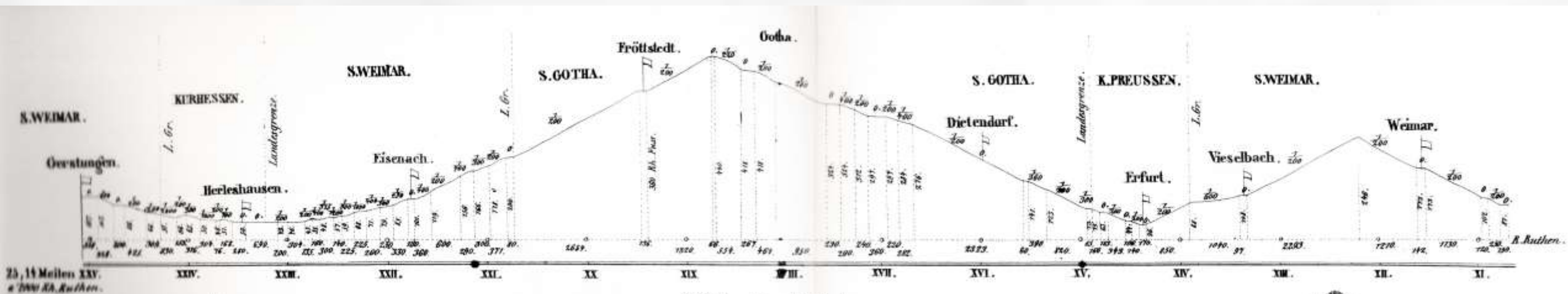
DER BIELSTEIN.



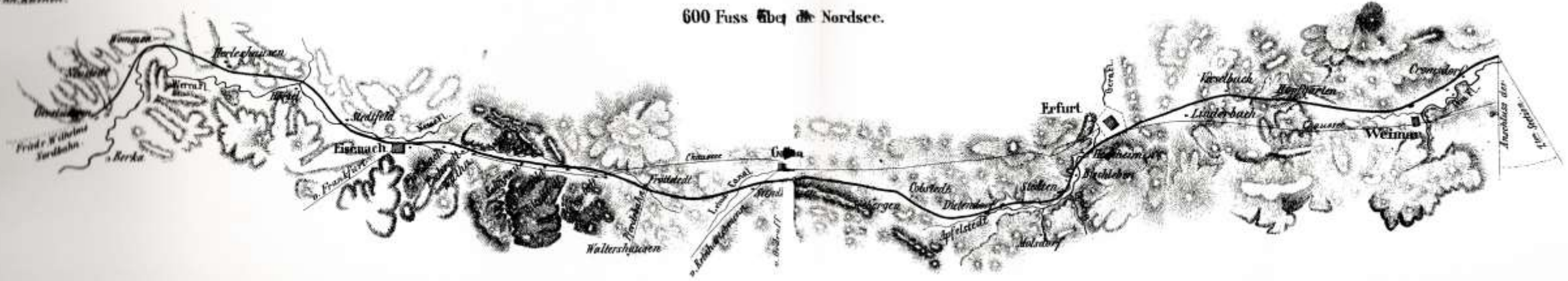
PROFIL UND KARTE
DER THÜRINGISCHEN EISENBAHN.

250 Fuss über die Nordsee.





600 Fuss über die Nordsee.



Malerisches Album

der Thüringischen Eisenbahn

von Halle über Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt,
Gotha, Eisenach bis an die Kurhessische Grenze.

Mit 24 Ansichten der merkwürdigsten Punkte der Bahn, mit Reisejournal,
technischer Beschreibung, Höhen-Profilen und Situations-Karten.

W e i m a r.

Druck, Verlag und Lithographie von Bernhard Friedrich Voigt.

1850

NEUESTER

Eisenbahn-Atlas

VON

DEUTSCHLAND,

Belgien, den Niederlanden

und dem

LOMBARD. VENETIAN. KÖNIGREICHE.

Enthaltend 9 Specialkarten für Eisenbahnrouuten

nebst einer Uebersichtskarte von

MITTEL - EUROPA.

Nach den neuesten u. besten Materialien

entworfen u. bearbeitet

von **F. A. MÜLLER.**

Inhalt:

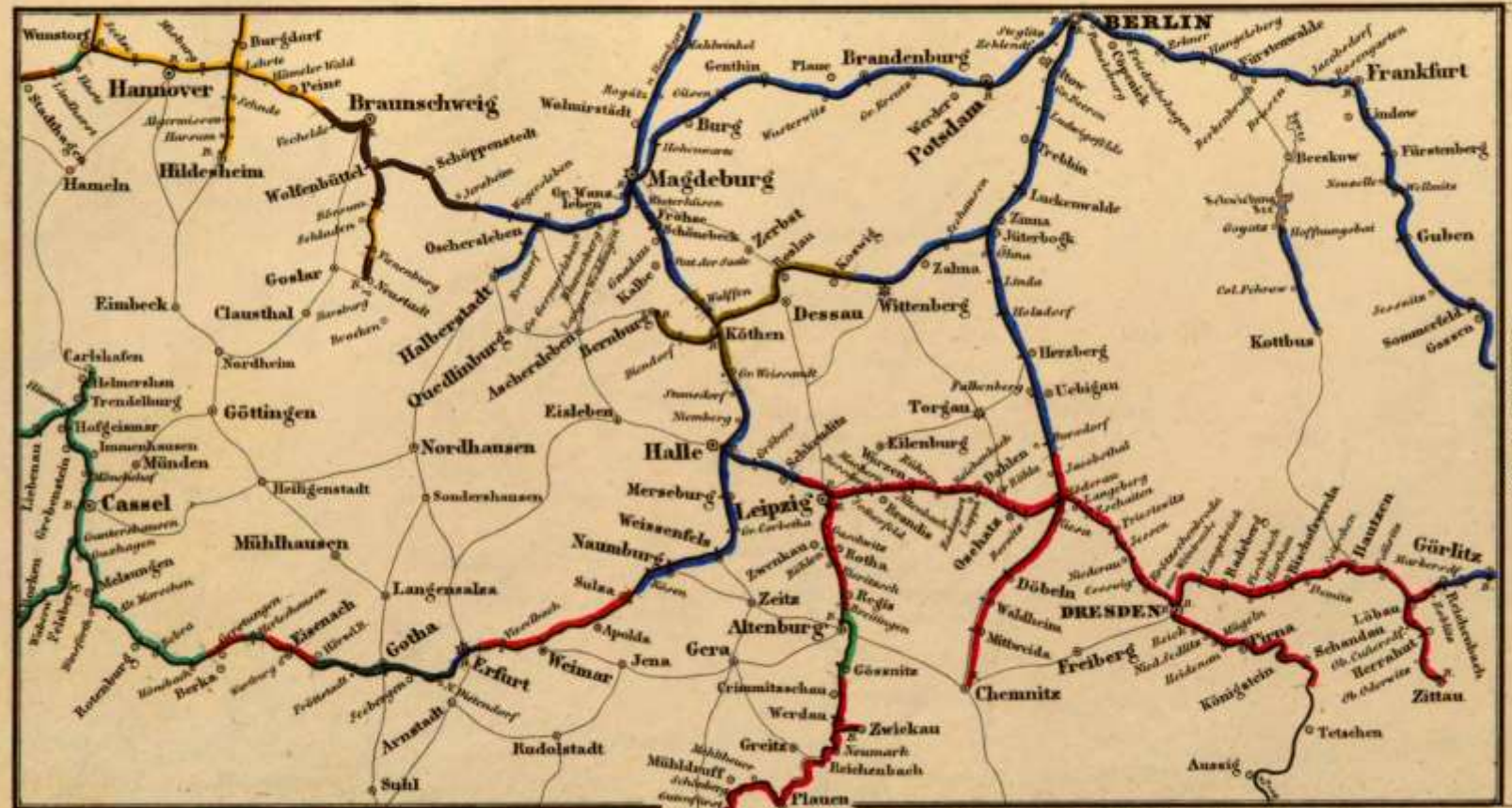
- N^o1 Eisenbahnen zwischen München, Augsburg, Kaufbeuren, Nürnberg, Hof, Stuttgart, Friedrichshafen etc.
- N^o2 Hof, Leipzig, Dresden, Berlin, Hannover, Cassel, Frankfurt %
- N^o3 Berlin, Stettin, Hamburg, Kiel, Hannover, Bremen etc.
- N^o4 Frankfurt % Breslau, Krakau, Gützlitz, Stettin, Posen etc.
- N^o5 Wien, Pressburg, Prag, Dresden, Linz, Budweis etc.
- N^o6 Wien, Triest, Oedenburg etc.
- N^o7 Köln, Bonn, Düsseldorf, Lüttich, Brüssel, Antwerpen, Ostende.
- N^o8 Köln, Minden, Cassel, Osnabrück, Frankfurt %N, Carlsruhe, Bexbach etc.
- N^o9 Carlsruhe, Basel, Strasburg, Rotterdam, Amsterdam, Venedig, Mailand etc.

NÜRNBERG,

Verlag von Serz & Comp.

1851.

1851



Eisenbahnen in Preussen (blue), Sachsen (red), Oesterreich (yellow), Kur-Hessen (green), Hof (purple), Hannover (orange), Braunschweig (brown), S. Weimar-Eisenach (pink), S. Gotha (dark green), Schaumburg-Lippe (light green)

Eisenbahnen zwischen Hof, Leipzig, Dresden, Berlin, Hannover, Cassel, Frankfurt % etc.

N^o 2.

Buchauszug:



Preis 10 Silbergroschen.

von Laufenburg, Nebra, Dornburg und Saaleck unterschieden. Unstreitig mußte auf der Wartburg viel getrunken werden, um alle diese Herren zu beschäftigen! Ein Rudolf von Saaleck befand sich bei der Gesandtschaft, welche 1208 an den König Andreas von Ungarn abging, um für den jungen Landgrafen Ludwig IV. um die Prinzessin Elisabeth zu werben und sie nach Thüringen zu geleiten. Bei dem Zuge des Landgrafen nach Palästina war derselbe Rudolf dessen namhaftester Gefährte, und als Ludwig in Oranto starb, brachte der Schenk des Landgrafen Gebeine nach Thüringen zurück, damit sie im Kloster Reinhardsbrunn ihre Stätte fänden.

Im Jahre 1544 verkauften die Schenken Heinrich, Rudolf und Konrad ihren Antheil an Burg, Kirche und Driehaus Saaleck an den Bischof Witticho von Naumburg mit Ausnahme eines einzigen Vorwerks, der Fischerei und des Zolls auf der Saale, sowie des freien Mählrechts auf der dortigen Mühle; und 1555 versetzt wieder der Bischof Rudolf die Burg an die Schenken. Es herrschte ein wunderlicher Geschäftsverkehr unter diesen Großen. Die Auslösung erfolgte 1596, und wir sehen schließlich die ganze Herrschaft Saaleck im Besitz des Stifts, welches seinen Vogt auf die Burg setzte.

Der eine der Thürme wurde neuerlich restaurirt, um ein kleines Zimmer mit freundlicher Aussicht zu bieten.

Um das Städtchen Sulza zu bekommen, muß man die Häusergruppen Stadtsulza, Bergsulza, Dorfsulza und Neusulza addiren; dann hat man ein harmloses Plätzchen am Ausfluß der Ilm in die Saale, das von manchen Badegästen aufgesucht wird, weil die Saison hier noch geräuschloser als in Kösen und auch wohlfeiler ist. Während die Stadt aber zum Großherzogthum Weimar gehört, ist das Salzwerk infolge der wunderlichen Erbtheilung der sächsischen Herzoge sachsen-meiningisch; doch wurde dasselbe, welches vorher landes-

herrlich war, seit 1717 gewerkschaftlich betrieben und gehört gegenwärtig der Familie von Beust. Ohne die Nebenproducte werden jährlich 24,000 Centner Kochsalz gewonnen.

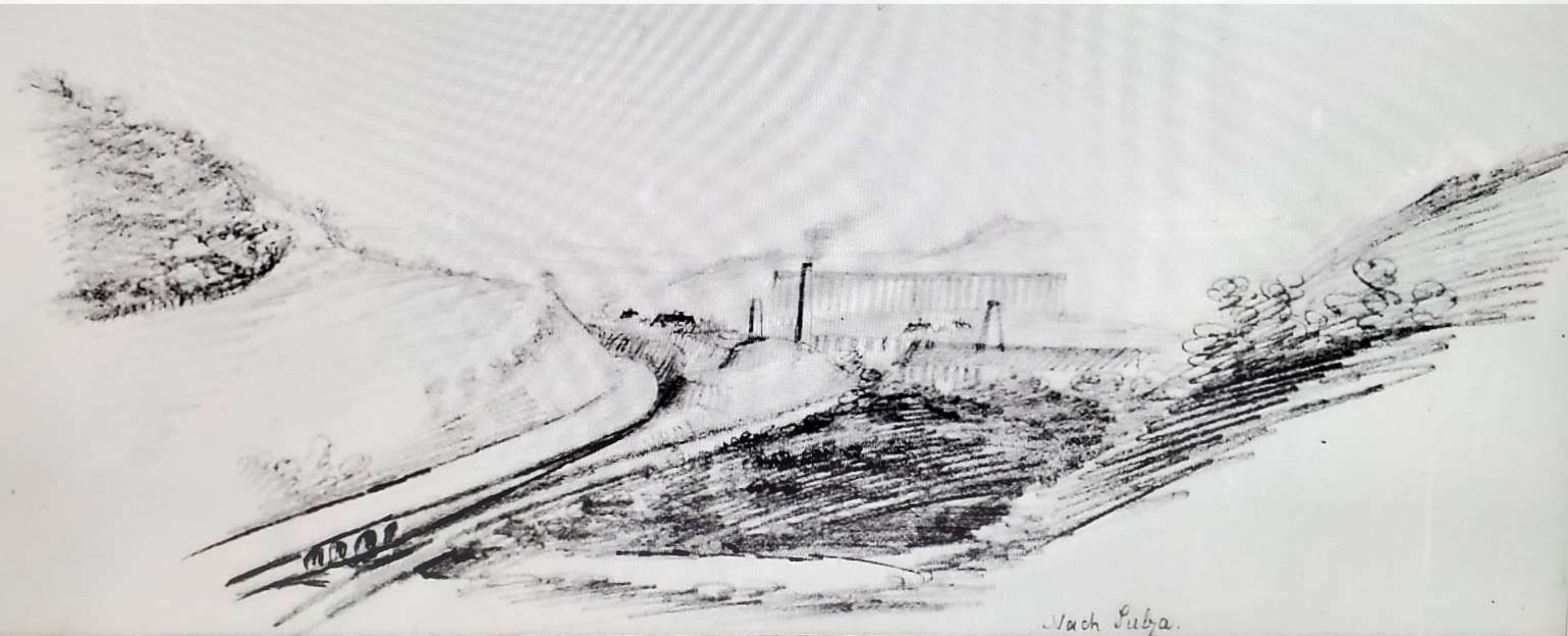
Auffallen muß dem an den hiesigen Feldmarken Vorüberfahrenden die in ganz Thüringen übliche, aber besonders in dieser Gegend weitgetriebene Zersplitterung der Grundstücke. Schmal wie Handtücher liegen die Parcellen am Wege. Große Bauern scheinen ganz zu fehlen. Am schneidendsten aber soll sich der Contrast zwischen dieser Zwergwirthschaft und solider Ackerhofeinrichtung im benachbarten meiningenschen Amte Kamburg machen, durch das eine merkwürdige alte meißnisch-thüringische Grenze geht. Auf der meißnischen, ursprünglich sorbischen Seite gilt durchweg die Gebundenheit des Grunderbes und es herrscht Wohlstand, der erfahrungsmäßig die Sparsamkeit und den Fleiß mehr fördert, als das Leben aus der Hand in den Mund, voll Arbeit heute und morgen voll Müßiggang. Auf thüringischer Seite dagegen ist jene Zersplitterung eingerissen, welche Armseligkeit und jede Art nationalökonomischer und moralischer Gebrechlichkeit zur nothwendigen Folge hat.

Südlich von Sulza und in nicht zu großer Entfernung gelangt man nach Dornburg, dem reizenden Schloß oder vielmehr den in geringer Entfernung voneinanderliegenden drei Schlössern des Großherzogs von Weimar, dem alten Schloß, Stohmann's Hof und dem Italienischen Hause. Das alte Schloß ist gegenwärtig Amtlocal und das Stohmann'sche Rittergut enthält nichts Bemerkenswerthes. Dagegen ist das Italienische Haus in den Jahren 1728—48 von Herzog Ernst August mit gutem Bedacht an dieser Stelle erbaut worden. Der Garten ist köstlich; sein Hauptreiz besteht aber in der prächtigen Aussicht in das Saalethal, die „Weimarische Schweiz“. Dörfer, Wehre, Mühlen, Brücken wechseln miteinan-

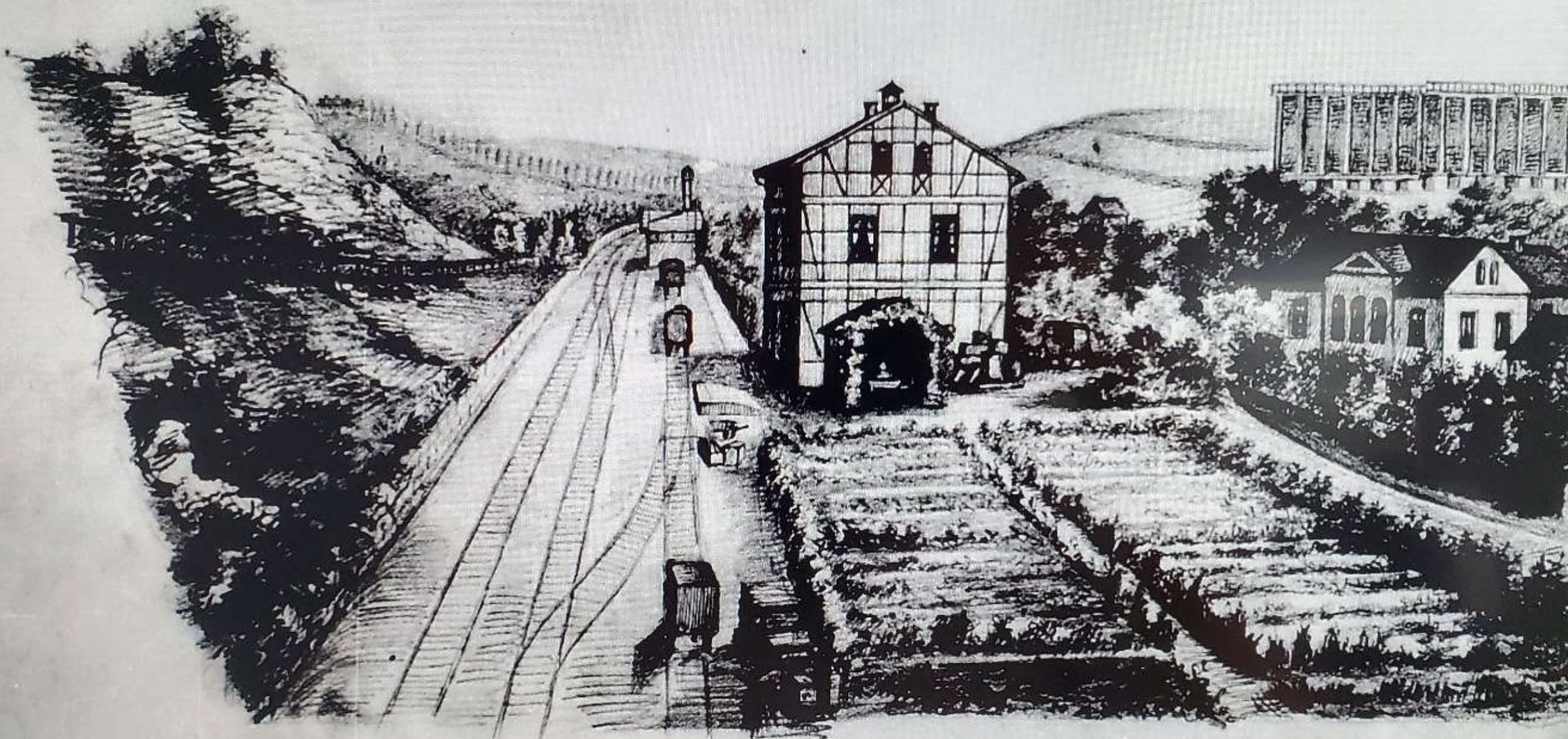


1860

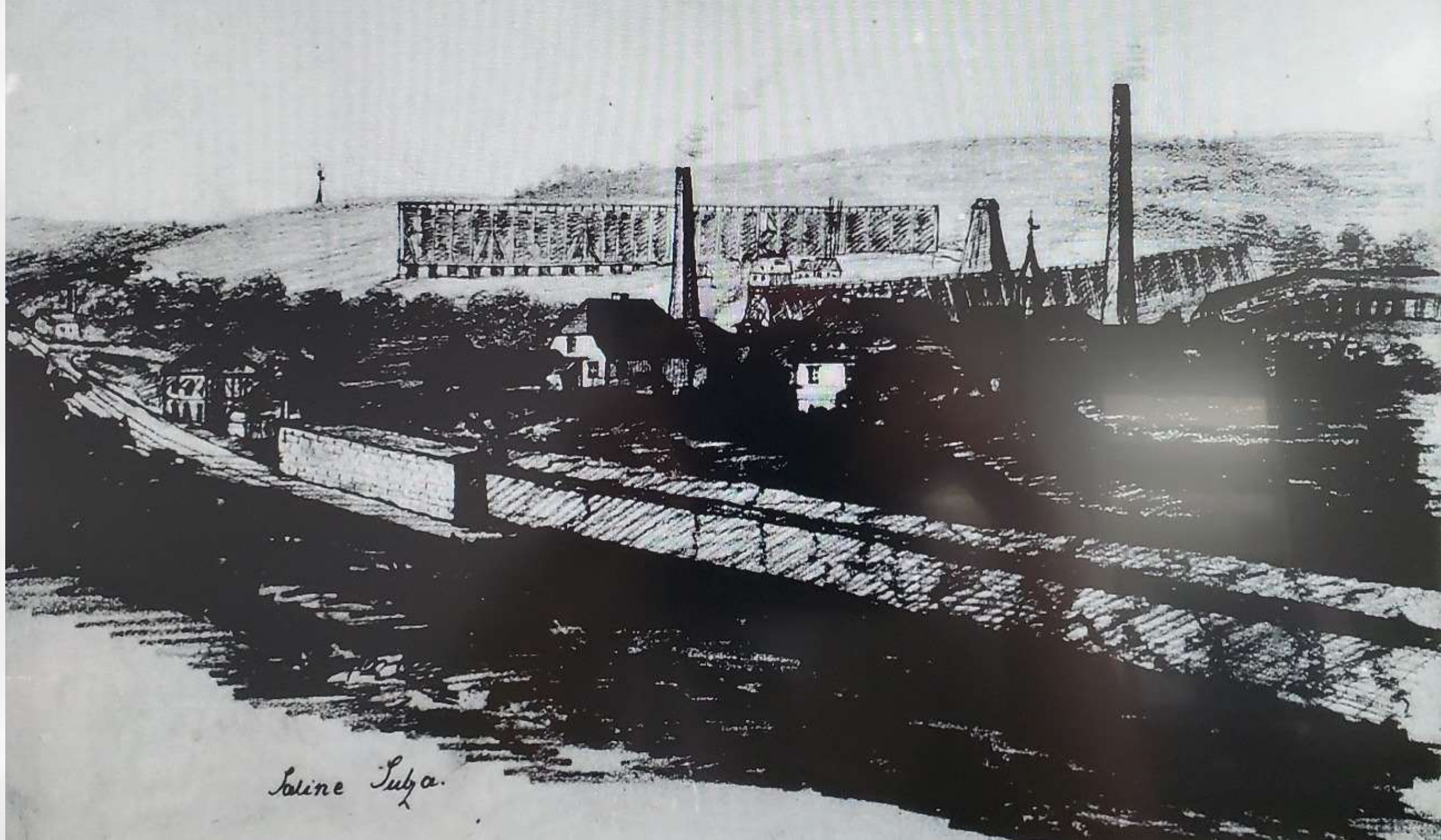




Nach Subya.



Bahnhof Sulz.



Saline Suba.

Ueber die Explosion des Kessels der Locomotive Sulza auf der Thüringer Eisenbahn in Leipzig am 30. November 1863.

Die Locomotive Sulza läuft auf der Strecke Leipzig-Gera und sollte am 30. November Morgens, von dem Locomotivschuppen aus, sich vor den gegen fünf Uhr von Leipzig abgehenden Zug setzen. Sie hatte dabei, indem sie vorwärts fuhr, eine Ausweiche zu passiren und dann zurück in die Halle zu fahren; als sie eben die Ausweiche, welche auf einem ziemlich freien Wege belegen, überschritten hatte und der Locomotivführer, wahrscheinlich ziemlich schnellen Tempo's fahrend, die Maschine durch Reversion des Hebels schneller zu hemmen suchte, explodirte der Kessel unterhalb längs der ganzen Mittelnaht, so daß die Maschine vom Geleise gehoben, umgefannt und neben der Bahn auf die Seite geworfen, liegen blieb. Locomotivführer und Feuermann wurden zurück in den Kohlenraum des Tendlers geschleudert und während Ersterer mit dem Schrecken davonkam, erlitt Letzterer eine Querschnung an einem Fuße, wobei ein Zehen verloren ging. Eine Störung des Betriebes ist weiter nicht entstanden, da weder eine Beschädigung noch Versperrung der Bahn eingetreten war.

Die Locomotive Sulza trägt die Nr. 522, ist aus der Fabrik von Robert Stephenson & Comp. in New-Castle on Tyne hervorgegangen und im Jahre 1848 dem Betriebe übergeben worden, der Kessel hat also ein Dienstalter von ca. 15 Jahren. Es ist eine Güterzugmaschine mit 2 gekuppelten Treib- und 3 vor der Feuerbüchse liegenden Aren und 14kölligen Cylindern; der cylindrische Kessel hat einen Durchmesser von 41 Zoll bei einer Länge von 13 Fuß preussisch.

Durch eine Hauptreparatur empfing die Maschine eine neue kupferne Feuerbüchse, welche noch ziemlich gut erhalten erscheint, auch sind die messingenen Siederöhre noch ziemlich neu und viel jüngern Datums, als die Feuerliste, dabei sind sie fast gar nicht von Kesselstein inkrustirt, da sie erst ca. 1800 Meilen zurückgelegt haben.

Der zerfrenge cylindrische Kessel war in seinem Umfang aus 6 Tafeln von ca. 21 Zoll Breite und von der Länge des ganzen Kessels zusammengesetzt, siehe Skizze 1, so daß sechs einfache Nietreihen ohne Unterbrechung oder Ringverstärkung sich über den ganzen Kessel erstrecken, an deren unterster bei a das Blech, ohne die Nietreihe zu be-

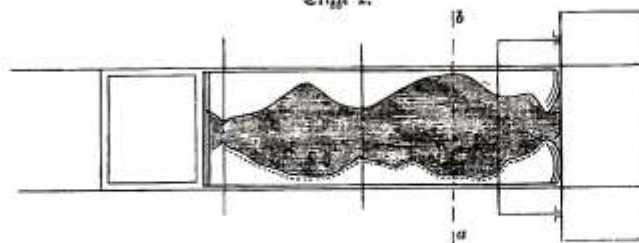
schädigen, zerrissen war. Die Kesselconstruction ist insofern eine mangelhafte, als die Walzenfaser der Bleche nicht auf absolute Festigkeit durch die Dampfspannung in Anspruch genommen war. Nach der Explosion hatte die Deffnung die in Skizze 2 dargestellte Form angenommen, und zwar hatten sich die getrennten Enden des Bleches so weit von einander entfernt, bis ihrer Bewegung durch die Gestellrahmen und die Aren eine Grenze gesetzt wurde, so daß das Röhrensystem bloßgelegt und 10 Stück Siederöhren aus der Rohrwand des Feuerkastens herausgerissen und, soweit es die mittlere Are gestattete, hinausgeschleudert waren, wodurch sie sehr gekrümmt und theilweis durch das Anschlagen an der Arc platt gedrückt waren. Der Kesselring von Winkelisen am Feuerbüchsmantel war ganz geblieben, an einem Theil seines Umfanges indessen das Blech losgetrennt, während derjenige an Randsäften auseinandergerissen und beide Enden stark abgebogen, auch mehrere Nietten desselben abgesprungen waren. Ungefähr 4 Fuß vom Randsaften bei b hatte der Riß die weiteste Deffnung von 39 Zoll angenommen, wo muthmaßlich auch die Trennung des Bleches zuerst vor sich gegangen war, da hier die schwächste Abmessung der Blechstärke an der Bruchfläche sich vorfindet, nämlich von 2 Millimetern, während die stärkste Stelle derselben sich auf 8 Millimeter bemißt. Die ursprüngliche Stärke des Bleches an einer unverletzten Stelle gemessen beträgt 1 Centimeter. Die Bruchfläche selbst bietet ein ziemlich zerklüftenes Bild von dunkler, schmutziger Härzung dar, so daß die Qualität und die Textur des Bruches nicht genügend beobachtet werden konnte, in der Nähe derselben fanden sich die schon vielfach beobachteten muldenartigen Vertiefungen im Bleche vor.

Concessionirt war der Kessel zu einer Dampfspannung von 67 Pfund, und es soll der Maximalzeiger des Manometers nach der Explosion auf 72 Pfund gestanden haben, was allerdings nur auf einen nicht viel über das Maas

Skizze 1.



Skizze 2.



des Gewöhnlichen hinausgehenden Ueberschuß an Spannung, wie gewöhnlich bei frisch angeheizten und Züge übernehmenden Locomotiven, schließen läßt. Betreffs etwaigen Wassermangels wird von allen Seiten versichert, daß ein solcher nicht obgewaltet habe.

Die Reaction des aus der entstandenen Deffnung entweichenden Dampfes muß ganz außerordentlich gewesen sein, da die Maschine sich vollständig gehoben, und nachdem die Kuppelung mit dem Tender zerstört, mit dem Führerstande auf den vordern Theil des Tenderuntergestells, welches von Holz constructirt ist, gesetzt hat, so daß es, dem Drucke nachgebend, zum Theil abgerissen wurde, ebenso wurden die vordern Tragefedern, namentlich die linke, des Tendlers auf der vordern Seite nach unten sehr stark bleibend durchgebogen. Ein Kesselhalter hatte sich durch die Gewalt des Druckes, ohne seine Form wesentlich zu ändern, durch das gesunde Blech an der Stelle seiner Befestigung am Kessel gänzlich hindurchgelockt.

Was nun den Grund der Explosion betrifft, so läßt sich derselbe nur in der größeren Verschwächung der gerissenen Stelle suchen, welche durch die vorgefundenen muldenartigen Vertiefungen im Blech in der Nähe der Nietreihen begründet und als nur dadurch herbeigeführt angesehen werden muß. Dem Entstehen dieser kleinen Excavationen ist schon vielfach nachgespürt worden, dasselbe indessen bis jetzt eigentlich nicht zur Genüge aufgeklärt; man findet sie in der Regel am meisten an den Rähnen der Kessel, welche eine dem explodirten ähnliche Zusammensetzung der Blechtafeln haben, und zwar immer nur in den untern Partien des Kessels in einer Art Rinne oder Lücke, wie bei a, welche durch eine vorstehende Ecke der andern Blechtafel gebildet wird, und es mag gerade an dieser Stelle das Wasser durch Reibung, indem es sich in seinen Wallungen an der Ueberlappung bricht und fließt, oder die fortwährend reibende Berührung losgelöster Kesselsteinstücke eine mechanische Abnutzung verursachen. Vielleicht ist selbst die mehr oder weniger heterogene Beschaffenheit des Bleches nicht ohne Einfluß, oder es findet eine Zersetzung durch etwa sich bildende galvanische Strömungen statt, denn man hat diese

Lücken selbst an ganz gleichartigen Maschinen aus derselben Fabrik und von gleichem Alter als ganz verschiedenartig auftretend beobachtet; es fehlt, wie gesagt, bis jetzt noch an der geeigneten Erklärung dieser Erscheinung.

Giebt man nun zu, daß die Verschwächung des Bleches an der Bruchstelle der Art gewesen, daß die Explosion jetzt oder binnen Kurzem auch bei nicht über das gesetzliche Maas hinausgehender Spannung hätte erfolgen müssen, so ist auch ziemlich sicher,

daß das Evonement an der Ausweiche erfolgen mußte, wo der Führer sich des Mittels der Reversion bediente und dadurch auf die Vorgänge im Innern des Kessels influirte, namentlich eine starke Bewegung des Wassers und eine heftige Erschütterung des Kessels, welche die Explosion beschleunigt, hervorgerufen hat, während es nach Erfahrung thatsächlich möglich gewesen wäre, daß der Kessel einem ruhigen Drucke noch einige Zeit widerstanden haben dürfte. Jedenfalls aber ist augenscheinlich wieder einmal die Hand der Vorsehung im Spiele gewesen, um größeres Unglück zu verhüten, und wird man sich dies zur Warnung und Aufmunterung dienen lassen, bei allen Gelegenheiten, namentlich wenn der Kessel vom Röhrensystem befreit ist, die Stärke und Beschaffenheit des Bleches noch genauer und eingehender zu untersuchen, und lieber die Vorsicht, als die Rücksicht auf Sparsamkeit prävaliren zu lassen; denn die Behauptung, daß die bloßen periodisch angestellten Wasserdruckproben eine Sicherheit gegen Explosion nicht so gewähren, als man erwartet, und wenn sie auch mit doppeltem Druck geschähen, gewinnt durch diesen Fall nur noch mehr an Begründung und deshalb wollen wir über diese Wasserdruckproben noch einige Worte der Besprechung hinzufügen. —

Gegen die Kesseldruckproben, so praktisch dieselben in polizeilicher Beziehung erscheinen mögen, läßt sich in der Art ihrer Anwendung manches erinnern, was der Beachtung nicht unwerth erscheint und den guten Zweck hat, darauf hinzuweisen, in wiefern dieselben einigen Modificationen unterworfen werden könnten, wodurch sie in manchen Stücken rationaler sein dürften, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen, wenn letztere nicht sogar dadurch erhöht werden sollte.

(Es braucht wohl nicht bemerkt zu werden, daß hier nur von Druckproben in Anbetracht der Locomotivkessel die Rede sein kann.)

Es ist vorgeschrieben, daß jeder neue Locomotivkessel nach Zurücklegung von 8000, jeder ältere alsdann nach Durchlauf von anderweitigen 5400, unter Umständen und in besonderen Fällen nach specieller Bestimmung von noch geringerer Anzahl Ruzmeilen, ausdrücklich aber nach einem Zeitraume von 3 Jahren vom Datum der formellen Inbetriebsetzung der Locomotive an, der Wasserdruckprobe unter-

worfen werde. Diese Verrechnung, welche der Dienstleistung des Locomotivkessels nur in Bezug auf die zurückgelegte reine Zugbeförderung Rechnung trägt und auf der andern Seite nur eine Zeitperiode gelten läßt, scheint den Verhältnissen nicht genau zu entsprechen, da doch noch andere Faktoren auftreten, welche mehr oder weniger berücksichtigt zu werden verdient hätten, und eine frühere oder spätere Prüfung der Kessel bequemer und vortheilhafter, also auch wünschenswerth erscheinen ließen. Es kommt nämlich nicht allein darauf an, wie viele Meilen ein Locomotivkessel zurückgelegt hat und wie lange derselbe nominell dem Betriebe übergeben ist, sondern wie oft derselbe angefeuert, welches Quantum Wasser in demselben zur Verdampfung gelangt ist, ob dieses Wasser rein oder sehr mit Kesselschmutz anhängenden Stoffen vermischt oder chemisch verbunden ist, und zuletzt welcher Art das zur Verfeuerung gekommene Brennmaterial gewesen ist. Es gehört ferner zur Beurtheilung des Verschleißes eines Locomotivkessels, daß der von ihm geleistete Reserve- und zuweilen schwere Rangirdienst in Betracht gezogen werde; es kann vorkommen, daß eine Maschine doppelt so viel Rangirdienst thut, als eine andere, vielleicht ganz und gar zu letzterem außersuchen und täglich fast im Feuer ist, also durch die Ungleichmäßigkeit des Zustandes der Feuerung und deren nachtheilige Folgen bekanntlich einer viel größeren Abnutzung unterliegt, als bei regelrechtem, intermittirendem Fahrdienst. Eine Maschine kann ferner als Aushilfsmaschine monatelang gestanden oder in Reparatur gewesen sein und nicht $\frac{1}{4}$ so viel Meilen in 3 Jahren gethan haben, als eine von derselben Gattung, und muß doch schon probirt werden.

Dies würde nun an sich noch nicht viel zu bedeuten haben, wenn die Wasserdruckprobe in der That gegen alle Eventualitäten wirklich Schutz gewährte und außerdem nicht noch viele Unbequemlichkeiten und Nachtheile mit sich brächte, und sich nicht in manchen Fällen als unzureichend, ja sogar schädlich erwiese. Als ein Beispiel, daß nicht einmal durch die Probe die Beschaffenheit der Siederöhren zu erkennen ist, möge die Thatfache dienen, daß einige Tage nach derselben die Siederöhren zu verspringen angingen, auch hatte die Maschine Sulza zwischen der Druckprobe und der Explosion nur erst 1800 Meilen zurückgelegt und muß dieselbe doch genügend bestanden haben. Die Wasserdruckproben können sogar einen nicht sehr ängstlichen oder auch sehr sparsamen Maschinenbeamten, wenn er nicht schon bittere Erfahrungen gemacht hat, zu einem größeren Vertrauen zu einem Kessel, als er eigentlich verdient, verleiten, wovon die Maschine Sulza ebenfalls ein Beispiel zu sein scheint. Die kalte Wasserdruckprobe, öfter wiederholt, hat, was Niemand in Abrede stellen wird, eine direct zerstörende Wirkung, kann in gewissen äußersten Fällen sogar die Veranlassung zur Explosion werden; bei dem steifen unelastischen Druck, welcher nach dem preussischen Regulativ vom 31. August 1861

sogar auf das Doppelte erhöht ist, leiden namentlich die kupfernen Feuerlöcher- und Stiebbolzen ganz bedeutend, Vernietungen und alle Arten Dichtungen, welche im Betriebe unter Dampfdruck sich ausgezeichnet lange gehalten haben, werden unter dem doppelten Wasserdruck auf einmal wandelbar. Die Stiebbolzen an den oberen Feuerlöcherwänden müssen sich strecken, reißen an den Gewinden ein und springen sogar zuweilen in bedenklicher Menge ab. Die Näthe im Feuerkasten und die Siederobbedichtungen fangen an, zu lecken u. s. f. Der betreffende Maschinenbeamte möchte nun gern, daß die Abnahme recht elegant und trocken vor sich gehe, er fängt daher an zu dichten und zu stemmen, bis nach vieler Mühe und Kostenverwendung und 3 bis 4 maliger Versuchsprobe der Kessel endlich dicht erscheint; was dem Kessel indessen durch diese Manipulationen für Schaden gethan ist, ist für den Augenblick nicht immer zu bemessen und zeigt sich vielleicht erst, wenn man nicht mehr geneigt ist, auf die Wasserdruckprobe zurückzufußeln. Ein anderer Umstand wäre noch zu bedenken: Die Maschine, aufscheinend noch ausgezeichnet im Stande, ist designirt zur Druckprobe, wird dem Betriebe, dem sie vielleicht gerade jetzt nicht gut lange entbehrllich ist, entzogen, schnell entleert und so gut es geht gereinigt und nachgesehen, die Mannlöcher und Zugänge geöffnet und aller Schmutz und Kesselschmutz nach Kräften entfernt; angenommen nun, die Siederöhre sind noch in gutem Zustande, so wäre es weder zweckmäßig noch ökonomisch, dieselben der bloßen Wasserdruckprobe wegen zu entfernen, man residirt also alle Theile so weit es geht und läßt die Probe vornehmen, die, wie man auch vorher fest überzeugt war, sehr schön ausfällt, und die Maschine wird ohne Weiteres dem Betriebe wieder übergeben. So kann eine Maschine drei, vier solcher Proben durchmachen, ohne daß der Zweck derselben, die Prüfung auf Sicherheit des Kessels, eigentlich erfüllt ist. Dazu gehört doch etwas mehr und zwar, wenn ich einen Locomotivkessel richtig prüfen will, so muß er nicht bloß von außen, sondern auch innerlich gänzlich bloßgelegt werden, dies nun bei jeder Maschine regelmäßig alle drei Jahre zu thun, wäre unnütz und große Verschwendung. Von der großen Kostspieligkeit der Wasserdruckproben soll hier schließlich ganz abgesehen werden, da Jeder sich dieselben nach den Verhältnissen, welche überall verschieden sein dürften, selbst veranschlagen kann. Man würde deshalb am sichersten und besten verfahren, wenn man die Anordnung von Druckproben dem dafür verantwortlichen Maschinenbeamten ganz allein überließe, welcher das Alter, die Construction, die Beschaffenheit des dazu verwendeten Materials, sowie alle auf die Abnutzung einfließenden Verhältnisse und Eigenthümlichkeiten der Feuerung, Speisung und des Betriebes kennen muß, um aus alledem ein Resumé ziehen zu können und die geeignetste, für Sicherheit und Oekonomie vortheilhafteste Zeit der Wasser-

druckprobe zu bestimmen, durch welches System, das sich in vielen Stellen ganz gut bewährt hat, nicht nur dem Publikum und dem Personal, sondern auch den Bahsverwaltungen ein guter Dienst geleistet werden würde, denn nur eine

derartige, gründliche Kesselprobe und Revision, bei der der innere Kessel durch Entfernung der Röhren ganz bloßgelegt wird, erscheint correct und rationell.

Ueber den Tunnelbau.

Von

W. Schleifenbaum, aus Littfeld in Westphalen.

(Hierzu Taf. 4 bis 8.)

Der Tunnelbau gehört bekanntlich zu den schwierigsten Arbeiten des Eisenbahningenieurs und wird häufig unter Leitung oder mindestens unter Zuziehung von Bergleuten ausgeführt, weil die dabei vorkommenden Gesteins- und Zimmerungsarbeiten größtentheils auf den bergmännischen Methoden fußen.

Daher darf sich wohl auch der Verfasser dieses Aufsatzes einige Befähigung zur Niederschrift der beim Tunnelbau angewendeten Verfährungsarten zutrauen, da er nicht nur bei verschiedenen bedeutenden Tunneln mehrere Jahre beschäftigt gewesen ist, sondern auch vorher als praktischer Bergmann gearbeitet und sich eine vollständige Kenntniß der Grubenzimmerung zu erwerben Gelegenheit gehabt hat. Jedoch bezweckt dieser Aufsatz keineswegs eine vollständige systematische Anleitung zum Tunnelbau zu geben, sondern er ist mehr bloß eine Sammlung eigener Erfahrungen über dieses schwierige Thema.

Um das Verständniß des eigentlichen Tunnelbaues zu erleichtern und vielfachen Wiederholungen im Folgenden vorzubeugen, wird es nützlich sein, hier zunächst die Erklärung einiger oft gebrauchten bergmännischen Ausdrücke und das Richtigste über die Grubenzimmerung voranzuschicken.

Erklärung einiger bergmännischen Ausdrücke.

Unter Stollen versteht man einen gangartigen Grubebau, welcher von der Tagesoberfläche aus in söhligter, d. i. horizontaler Richtung oder wenigstens mit geringem Ansteigen (höchstens etwa 1 auf 100) in das Gebirge hineingetrieben wird. Der Anspunkt an der Tagesoberfläche oder der Anfang des Stollens heißt Mundloch und das Ende desselben das Ort oder der Ortstoß. Die Seitenwände werden die Ulmen, die Decke die Firse und der

Boden die Sohle genannt. Am Ortstoße unterscheidet man noch die Bruß, d. i. den oberen Theil, und den Kern oder den unteren Theil desselben; endlich den Ein- oder Vorbruch, d. h. die Stelle, wo der Bergmann beim Ortstoßbetrieb den Ortstoß zuerst angreift.

Ist ein solcher söhligter Grubebau unterirdisch, d. h. aus einem Schachte angelegt, so heißt er eine Strecke, und wenn er von einem Stollen oder einer Strecke aus in einer der Ulmen und mehr oder weniger rechtwinklig gegen die Aue des Stollens oder der Strecke angelegt ist, ein Querschlag.

Laufen auf einem Stollen oder einer Strecke Wasser ab, so daß die Sohle nicht zum Stehen (bergmännisch fahren) und Fördern benutzt werden kann, so wird in einiger Höhe über der Sohle auf Hölzern (Stegen), welche zwischen die Ulmen eingespreizt werden, ein Gefälle (Tragwerk) hergestellt, und es heißt dann der Raum unter demselben die Wasserseige (Rösche).

Schacht nennt man einen mehr oder weniger lothrechten (faigern) Grubebau, welcher von oben nach unten abgeteuft wird. Ist er von der Tagesoberfläche aus niedergebacht, so heißt er ein Tageschacht, und wenn er für einen Stollen bestimmt ist, ein Lichtloch. Bei Tunneln nennt man die Schächte, welche bisweilen an den Stellen, wo später die Tunnelgänge sich befinden werden, abgeteuft werden, Mundschächte.

Die Wände eines faigern Schachtes werden die Stöße genannt und zwar unterscheidet man bei rechteckigen Schächten zwei lange und zwei kurze Stöße. Ist der Schacht aber mit einer gewissen Neigung gegen den Horizont abgesunken (flacher oder tonlängiger Schacht), was häufig bei Eisenbahnbauten nur äußerst selten vorkommen wird, so

Thüringer Courier

Zeitungsanzeige vom 03.04.1869



Thüringische Eisenbahn.

Zufolge besonderer Veranlassung machen wir im Interesse des betheiligten Publikums auf folgende allgemeine Vorschrift unseres Betriebsreglements, welche für alle unsere Beamte in den verschiedenen Dienstzweigen maßgebend ist, aufmerksam:

Die Beamten haben die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten, es ist ihnen streng untersagt, für Dienstverrichtungen vom Publikum irgend eine Vergütung anzunehmen, oder eine solche anzufordern.

Erfurt, den 19. März 1869.

**Die Direction
der Thüringischen Eisenbahn Gesellschaft.**

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 08.12.1885

* * * **Stadt: Sulza, 7. Dezember.** Die Wasserfrage unseres Bahnhofs ist noch nicht gelöst. Nachdem die Verhandlungen mit unserer Gemeindebehörde betreffs Ueberlassung des Lindenbrunnens, wofür die Staats-Eisenbahn-direktion 9000 Mark zahlen sollte, abgebrochen worden sind, ist die Direktion mit der Gemeinde Dorf-Sulza behufs Ankaufs eines Brunnens resp. eines Quells in der sogenannten „Grünne“ in Unterhandlung getreten. Dorf-Sulza fordert für die Quelle 4000 Mark.



Thüringer Courier

Zeitungsanzeige vom 27.05.1886

Bahnhofs-Restaurations

Soolbad Sulza.

(Inhaber: Paul Kloppe)

empfiehlt den geehrten Gurgästen
und Touristen sein Etablissement
auf das Angelegentlichste.

Renommirte Küche.

Preiswerthe Weine.

Aechte Bairische Biere.

Gute Lagerbiere von Apolda
und Leipzig.

Aecht Berliner Weißbier.

Weizenlagerbier.

(Sämmtliche Biere liefern flaschen-
reif den geehrten Gurgästen ins Haus.)

☛ Auf meinen Mittagstisch,
Suppe und 2 Gänge, 2 mal wöchent-
lich Pudding, im Abonnement
Mk. 1.25, sonst Mk. 1.50, mache
besonders aufmerksam. D. D.

Bahnhofs-Restaurant Sulza.

Paul Kloppe.

empfiehlt

seine geräumigen Lokalitäten:

anerkannt

 **guten Mittagstisch** 

im Abonnement in und ausser dem Hause.

Reichhaltige **Speisekarte. Gute Weine**

 ff. **Bayrisch** und **Lagerbier**, 

prompte Bedienung.

Thüringer Courier

Zeitungsanzeige vom 15.04.1887

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 06.03.1888

Stadtulza. Der Pachtzuschlag der Kgl. Eisenbahndirektion für die Restaurationsverpachtung des hiesigen Bahnhofes ist dem Herrn Restaurateur Emmerich aus dem Theatergarten zu Erfurt ertheilt worden, welcher aber durchaus nicht der Höchstbietende war. — Wir können dabei der Eisenbahndirektion nur dankbar sein, daß sie mit gewisser Sorgfalt einen passenden Ersatz für den bisherigen renommirten Bahnhofswirth gewählt hat.

Zeitungsanzeige vom 06.06.1888

Bahnhofs-Restoration, Bad Sulza.

Unterzeichneter empfiehlt seine schönen

Sokalitäten

zur gefälligen Benutzung.

Table d'hôte Mk. 1,25 im Abonnement in und außer dem Hause.

Reichhaltige Speisekarte — Gute Weine —
Bairisch- und Lagerbier.

☞ Neelle Bedienung. ☞
Fritz Emmrich, Restaurateur.

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 14.05.1889

Aus Thüringen und seiner Umgebung.

Stadtsulza. Das den hiesigen Bahnhof direkt mit den Anlagen der Saline Neusulza verbindende Geleis, welches allerdings schon seit geraumer Zeit benutzt wird, ist am Freitag dem Verkehr offiziell übergeben worden. Die Schienenanlage war aus diesem bemerkenswerthen Anlaß mit Guirlanden und Glückauf geschmückt. Eine Festlichkeit für die zahlreiche Arbeiterschaft, welche die Salineleitung veranstaltet hatte, vereinigte die Betheiligten in fröhlicher Weise, und beim Mahle wurde in mannigfacher Form der für die Saline so bemerkenswerthe Tag in Rede und That gefeiert.



Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 25.12.1889

Sulza, 24. Dez. Eine Umgestaltung des hiesigen Bahnhofs, worüber in den letzten Wochen im Publikum mehrfach Andeutungen circulirten, ist in der That von der Königl. Eisenbahndirektion geplant. Die Umgestaltung besteht im Großen und Ganzen darin, die jetzigen Stationsgebäude als Beamtenwohnungen und Räume für den Güterverkehr einzurichten, während der Personenverkehr auf die andere Seite, in unmittelbare Nähe des Hotels zum Großherzog, verlegt werden soll. Er würde zu diesem Zwecke neben dem Hotel zum Großherzog ein geeignetes Bahnhofs-Gebäude neu aufgeführt werden müssen. In Verbindung mit der geplanten Anlage steht eine Festsetzung der Weg- und Straßen-Verhältnisse. Eine landespolizeiliche Erörterung des ganzen Projekts fand gestern

Nachmittag an Ort und Stelle statt. Aus Apolda waren die Herren Bezirksdirektor Born und Registrator Schulze eingetroffen. Zur Lokalbesichtigung waren eingeladen von den am meisten bei der Angelegenheit interessirten Gemeinden Oberneusulza und Dorfsulza die Herren Salinenoberinspektor Wunderwald, Bgmstr. Drescher, Vicebgmstr. Ferber, Gemeinderathsvors. Heyme und dessen Stellv. Ed. Peter; außerdem Herr Bgmstr. Gröschner-Stadtulza, sowie einige näher betheiligte Interessenten. Das für die ganze hiesige Gegend gewiß bedeutungsvolle Projekt wurde den Anwesenden erläutert. Auf eine spezielle Erklärung des ganzen Planes schon jetzt öffentlich einzugehen, erscheint indeß nicht angebracht, da die ganze Angelegenheit noch zu sehr einen provisorischen Charakter trägt.



Bahnhof in St. Sulza.

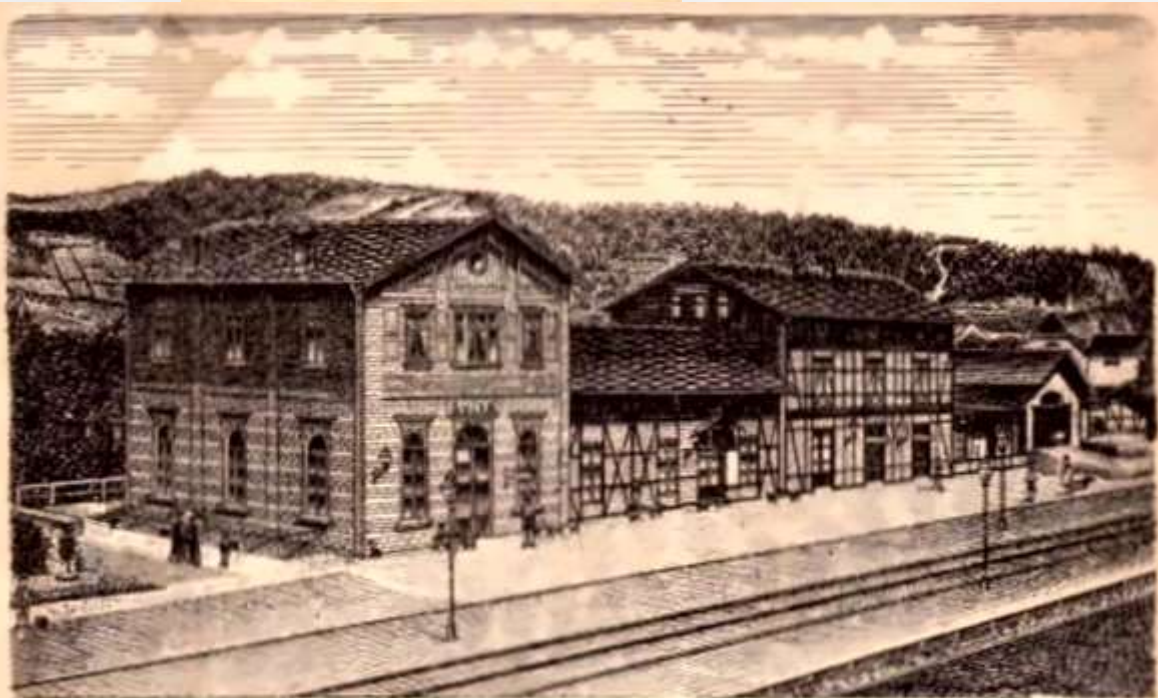
3. 5. 90.

*Geht mit Kutschwagen
zum Elise
Kutschwagen*

1890

Thüringer Courier

Zeitungsbekanntmachung vom 30.05.1890



Bahnhof in St. Sulza.

Bekanntmachung.

Im Interesse der von Berlin, Magdeburg, Leipzig, Nordhausen u. s. w. ankommenden Fremden, welche in Bad Sulza Aufenthalt zu nehmen beabsichtigen, werde ich versuchsweise zu den Mittags-Schnellzügen, sowie jeden Abend zu dem 6,51 Uhr resp. vom 1. Juni an 7,6 Uhr in Großheringen anlangenden Schnellzuge meinen Landauer Kutschwagen zur Abholung von Passagieren bereit stellen. Indem ich den geehrten Kurgästen diese Gelegenheit zur raschen Beförderung ohne Aufenthalt nach Bad Sulza empfohlen halte, bemerke ich, für Diejenigen, welche nach Bahnhof Großheringen zu fahren beabsichtigen, daß die Abfahrt von der Lachenmühle aus um 6 einhalb Uhr stattfindet. Auf vorherige Bestellung wird mein Wagen in Bad Sulza zur Abholung von Fahrgästen vorfahren.

Ich bitte um geneigte Benutzung dieser im Interesse unseres Bades getroffenen Einrichtung und bemerke, daß dieselbe vom 25. Mai an in Kraft getreten ist.

Louis Heyland, Mühlenbesitzer
Bad Sulza, beim Gradirwerk.

— Einen sehr freundlichen Eindruck machen die renovirten Wartesäle im hiesigen Stationsgebäude. Der Saal für die Passagiere der III. und IV. Klasse, in lichtem Grün gehalten, hat an Helligkeit außerordentlich gewonnen und bietet einen sehr behaglichen Aufenthalt. In dunkleren Tönen, reich mit Malerei geschmückt, ist der I. und II. Klassen-Saal gehalten, der, dem darin verkehrenden Publikum entsprechend, Eleganz und Vornehmheit athmet. In dem neuen malerischen Schmucke präsentirt sich die Säle vortrefflich, und der hiesige Bahnhof braucht selbst mit den reichen Einrichtungen größerer Stationen einen Vergleich nicht zu scheuen. — Die seit

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 13.05.1891

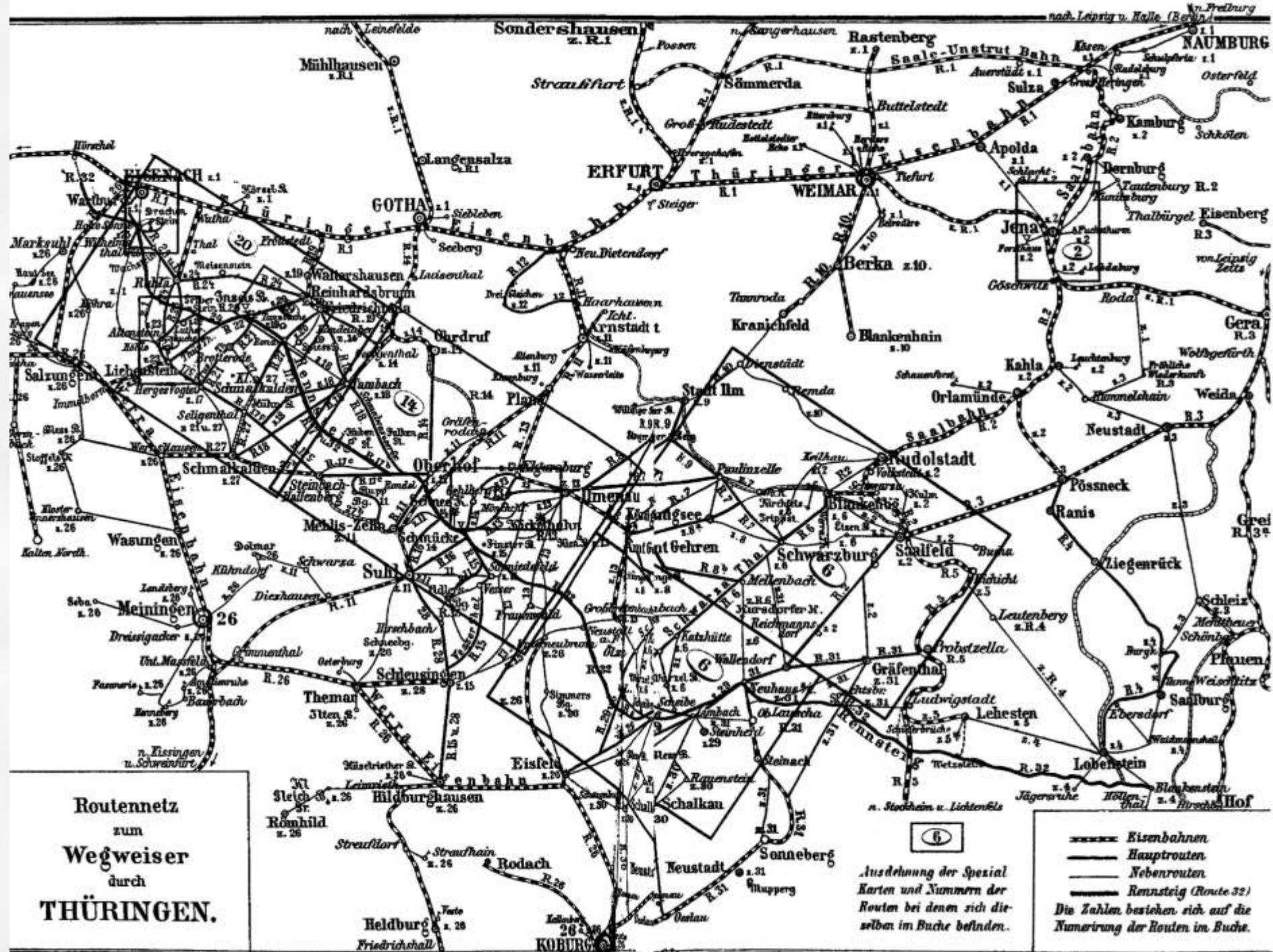
FRETZ RATH

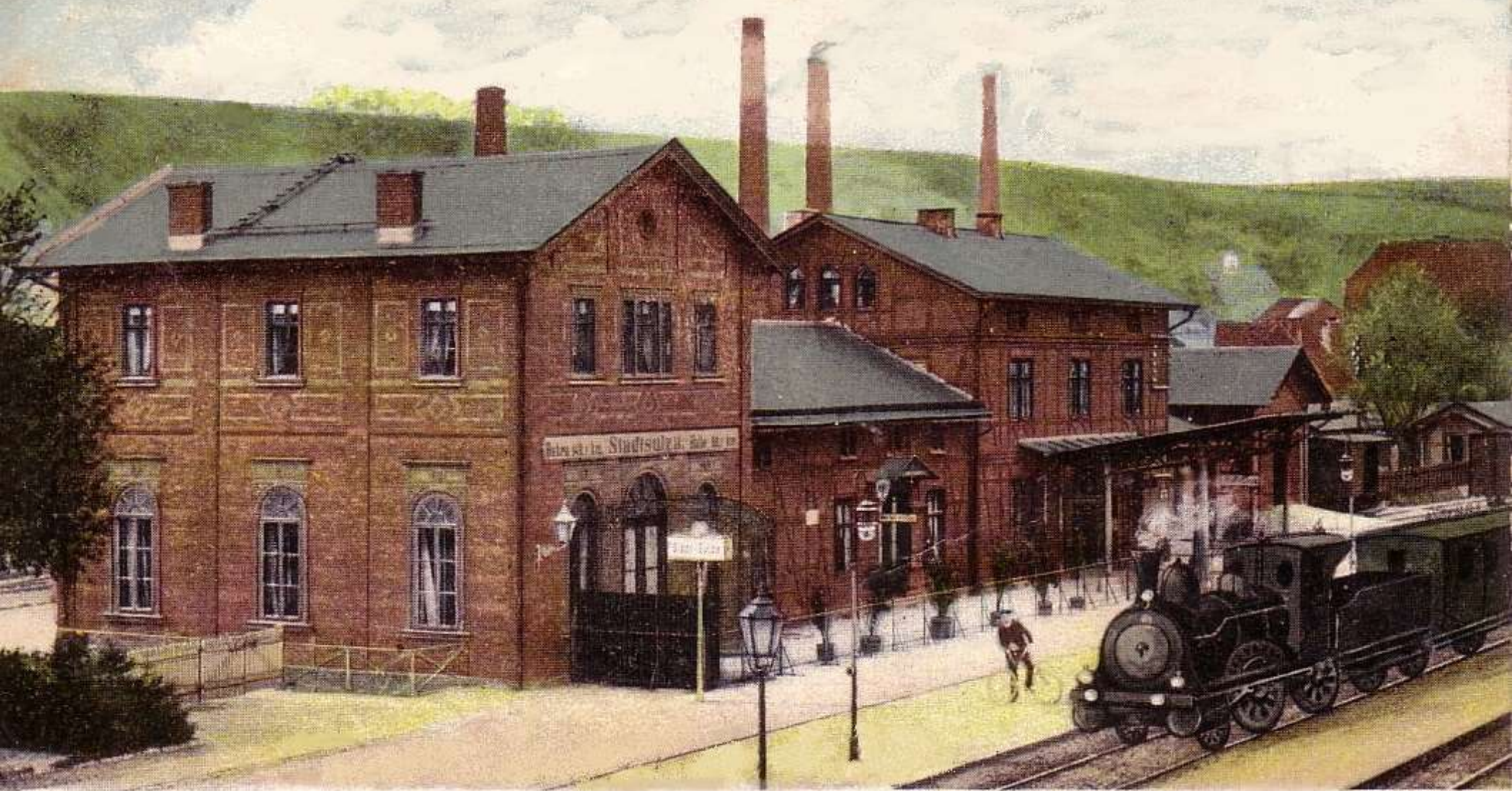
Magister - Photographie

APOLD A.



1892 Eisenbahnkarte Thüringen





Bad Sulza.

Bahnhof.



Stadtsulza. Im Interesse der Bade-
Logiswirthes wollen wir nicht unterlassen,
nachfolgende Bekanntmachung ins Gedächtniß
zurückzurufen:

Zeitungsbericht vom 11.05.1895

Bekanntmachung.

Das Anbieten von Wohnungen an
Fremde auf dem Bahnhof Stadtsulza,
sowie auf dem nach Stadtsulza und
Dorfsulza zuführenden Wegen wird
zur Vermeidung von Belästigungen des
Badepublikums hierdurch untersagt.
Zuwiderhandlungen gegen dieses Ver-
bot werden auf Grund des § 366,
Ziffer 10 des Strafgesetzbuchs mit
Geldstrafe bis zu **60 Mark** oder mit
Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Apolda und Saalfeld,

den 10. Juni 1894.

Der Großherzogl. S. Bezirksdirektor.

C. Born.

Der Herzogl. S. Landrath.

J. V.: Dr. Mauer.





Wasserleitungsbau unter
der Bahnbrücke nach
Dorfsulza um 1895

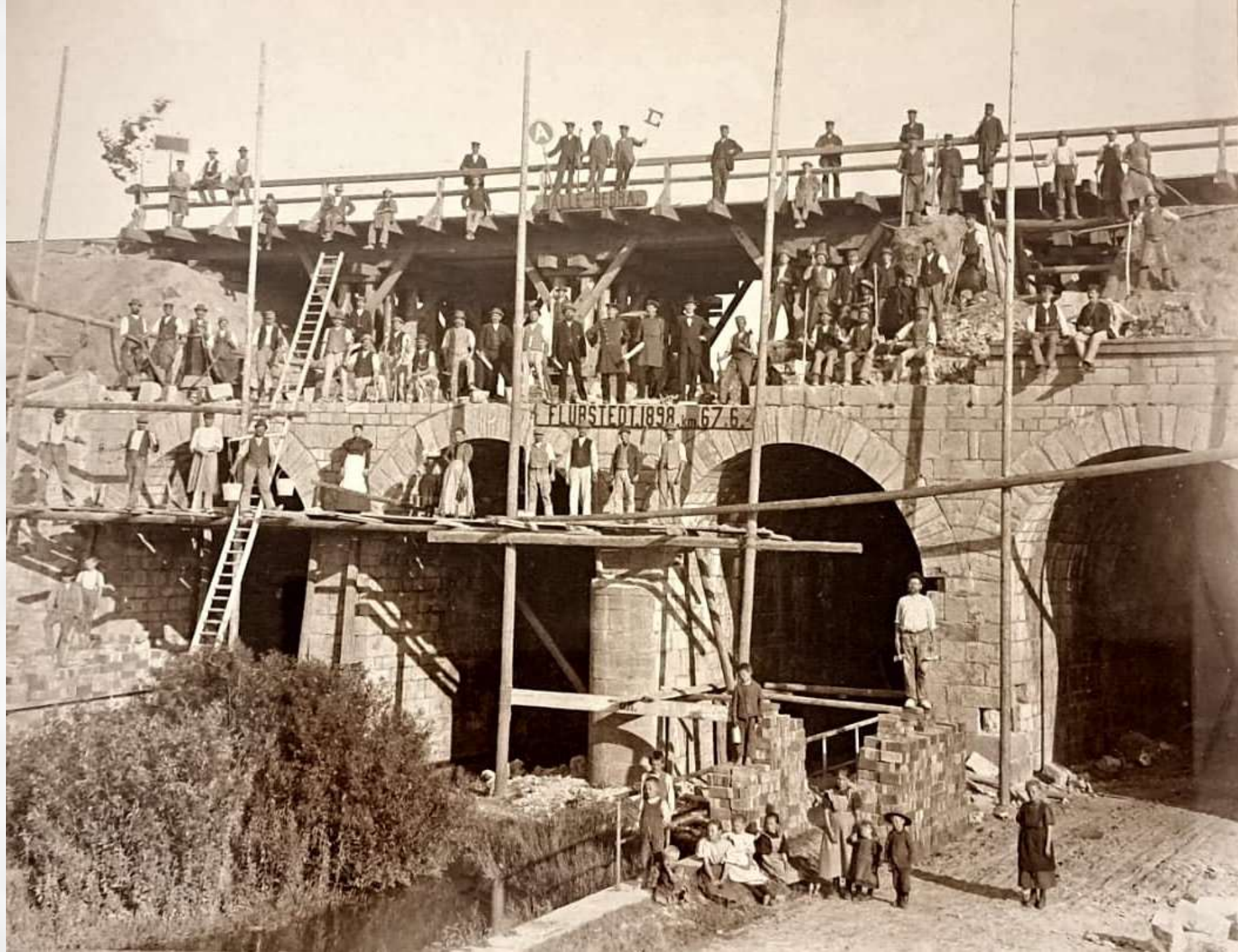


Die Eisenbahnbrücke über die L2158 nach
Dorfsulza 2022



1898

Baustelle Eisenbahnbrücke
Flurstedt 1898





Eisenbahn-
Brücke
Flurstedt 1995

1899

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 23.09.1899

— Am hiesigen Bahnhof ist jetzt ein Theil des durch ein Drahtgitter vom Zugverkehr abgesperrten Bahnsteigs mit einer hohen eisernen Ueberdachung versehen worden. Bei dem augenblicklich herrschenden regnerischen Wetter gereicht diese Vorrichtung den Reisenden ebenso zum Vortheil, wie sie dem wartenden Publikum einigen Schutz gewährt.



Zeitungsbericht vom 02.05.1903

Aus Thüringen und Umgebung.

Bad Sulza. Das Logirhaus zur Saline, welches sich bisher in den Händen des Bahnhofswirthe's Fritz Eamrich befand, ist vom 1. Mai an in die Verwaltung des Fräuleins Elise Kurth übergegangen. Frä. Kurth, welche als Besitzerin des Pensionshotels Schloß Sonnenstein den ausgezeichneten Ruf dieses Etabliſſements wirksam gehoben und befestigt hat, ist dadurch in die angenehme Lage versetzt, den zahlreichen Nachfragen, die an sie gelangen, nach jeder Richtung zu genügen, und es ist mit Bestimmtheit zu sagen, daß dieser Besitzwechsel unjerem Bade zu wesentlichem Vortheile gereichen wird.

Zeitungsbericht vom 26.09.1903

Aus Thüringen und Umgebung.

Stadtsulza. Die hiesige Bahnhof's-Restauration übernimmt am 1. Oktober Hr. Justus Peter aus Baderborn für die Pachtsumme von 2200 Mk. — Hr. Stationsassistent Zenker hier ist zum 1. Oktober nach der Station Artern versetzt.

Zeitungsanzeige vom 24.10.1903

Geschäfts-Anzeige.

Einem verehrlichen Publikum von **Sulza und Umgegend** zur gefälligen Nachricht, daß ich seit **1. Okt.** die

Bahnhofswirtschaft Stadtsulza

übernommen habe.

Es wird mein eifrigstes Bestreben sein, meinen werthen Gästen in **Speisen** und **Getränken** das **Beste** zu bieten.

Zum Ausschank gelangt das so sehr beliebte **Baderborner Vereins-Bier** nach Münchener und Pilsener Art.

Weine erster Firmen.

Gleichzeitig mache ich auf das am Freitag, den 23. Oktober, stattfindende **Schlachtfest** aufmerksam und bitte um gütigen Zuspruch.

Hochachtungsvoll.

Justus Peter,

Bahnhofswirth.

Bad Sulza — Saline und Bahnhof



Bahnhof Bad Sulza.

Aus Anlaß des hohen Besuches **S. K. H.** des **Großherzogs** und der Frau **Großherzogin** am **1. Juli** in unserer Badestadt veranstaltet der Bahnhof in seinen **festlich dekorirten Räumen** von **Abends 5 Uhr** ab eine kleine

Nachfeier,

wozu das verehrliche Badepublikum, sowie die Bürger unseres Badeortes hierzu ganz ergebenst eingeladen werden.

Von **5¹/₂ Uhr** ab **Rostbrätchen** und **Rostbratwürste**, sowie **reichhaltiges Buffet**.

Zum Ausschank gelangt:

Das vorzügl. **Henne-Bier** aus der Brauerei **A. Schröder, Henne b. Naumburg, Rulmbacher Pilsbräu** und **Lichtenhainer**.

Um gütigen Zuspruch bittet

Justus Peter, Bahnhofswirth.

Thüringer Courier

Zeitungsanzeige vom 02.07.1904

Stadtsulza. Die Deffentlichkeit beschäftigt sich augenblicklich mit einer Umgestaltung des hiesigen **Bahnhofes**, die sich, wenn sie zur Verwirklichung käme, für unsern Ort von großem Vortheil erweisen würde. Wir nehmen von diesem Vorschlage gern Notiz und würden es mit der Bürgerschaft freudig begrüßen, wenn ihn die Staatsbahnverwaltung in Erwägung ziehen und zur Ausführung bringen würde. Er ist in Folge der auf unserem Bahnhofe geplanten umfangreichen Erweiterungen hervorgetreten, die es angebracht erscheinen lassen, zu erörtern, ob der Bahnhof seine Erweiterung nicht nach Stadtsulza zu insofern erfahren könnte, als der Personenbahnhof und mit ihm das ganze Verwaltungswesen an die nordwestliche Böschung zwischen dem Parkhotel und dem Philosophenweg gegenüber der Villa Kaiser verlegt würde, während das jetzige Bahnhofsterrain ausschließlich dem Güterverkehr dienen könnte. Die bisher über die gegenwärtigen Zustände seitens des reisenden Publikums und der hiesigen Einwohnerschaft geführten Klagen würden dann verstummen, und wir glauben, daß die Bahnverwaltung bezüglich der Kosten nicht wesentlich theurer davonkäme. Durch Abschachtung der Böschung, die vorwiegend aus steinsfreiem Lehm besteht, ließe sich das Terrain in geeigneter Weise planiren, ebenso würde sich ohne große Schwierigkeit von der Sophienstraße aus eine Zufuhrstraße anlegen lassen; die ihre Fortsetzung entweder mit Hilfe einer Ueberbrückung des Kunstgrabens und der Elm nach dem jetzigen Bahnhof zu ober oberhalb des Kunstgrabens nach der Saline zu, ev. mit Durchführung beider Vorschläge, finden würde. Von besonderer Bedeutung für unsern Ort würde vor Allem der wasserfreie Zugang zum Personenbahnhof sein, der bei Ueberbrückung des Kunstgrabens und der Elm, wie oben erwähnt, auch für Dorffulza gesichert wäre. Daß zur Verwirklichung dieses Projekts die Stadtgemeinde sowohl als auch die Saline,

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 30.06.1905

welch' erstere natürlich den Hauptvortheil genießen würde, auch ihrerseits etwas thun müßten, würde allerdings nicht ausgeschlossen sein.

— Bei der Verhandlung im Gemeinderath über die **Einverleibungsfrage** wurde auch über die Vermögens- und Steuerverhältnisse der beiden Gemeinden gesprochen. Danach ist man bis zu einem Einkommen von 1500 Mk. in Stadtsulza etwas günstiger als in Dorffulza gestellt, von da an bis 3000 Mk. sind die Steuern etwa die gleichen. Vor der endgiltigen Entscheidung möchte man über die Vermögensverhältnisse der Gemeinde Dorffulza Klarheit haben; doch wurde von mehreren Seiten ausdrücklich gesagt, daß es auf einen kleinen Vortheil, den die eine oder andere bisherige Theil-Gemeinde aus der Zusammenlegung auch des Vermögens zieht, nicht ankommen dürfe. Jene in Stadtsulza für kleinere Einkommen günstigeren Steuerverhältnisse waren seinerzeit von Hrn. Heyme in Dorffulza bestritten worden, insofern die Berechnung des Einkommens verschieden wäre. Namentlich würden in Dorffulza in Anbetracht der verschiedenen Erwerbsverhältnisse der Grundbesitz und die Häuser niedriger eingeschätzt. Doch wurde dies von mehreren Rednern als unbewiesen hingestellt. Als Name für die zusammengelegten Gemeinden wurde **B a d S u l z a** in Aussicht genommen. Dieser Name würde zugleich, wenn er auf dem Poststempel, in den Eisenbahnfahrplänen und überall erscheint, eine unbezahlbare Reklame für das Bad sein. Namentlich ist diese Bezeichnung in Dorffulza von verschiedenen Geschäften schon lange angenommen.

Aus Thüringen und Umgebung.

Stadtfulza. Der Artikel in Nr. 127 unserer Zeitung, der von Verlegung des Bahnhofs in größere Nähe der Stadt handelt, hat größere Beachtung gefunden. Von anderer und zwar bausachverständiger Seite geht uns noch folgender ergänzende Artikel zu: „Der Vorschlag, den neuen Bahnhof an die Böschung zwischen Parkhotel und Philosophenweg zu verlegen, ist sehr gut, es muß aber dabei noch in's Auge gefaßt werden, wie am besten mit nicht zu vielen Kosten der Zugang und Zufahrtsstraßen zu schaffen sind. Eine Zufahrtsstraße direkt vom Parkhotel an der Böschung entlang zu legen, würde wegen der zu großen entstehenden Steigung nicht praktisch sein, außerdem müßte der Bahnhof, um die Steigung zu verringern, ziemlich weit ab vom Parkhotel, bez. der Sophienstraße, verlegt werden. Empfehlenswerther wäre es, den Bahnhof mehr nach dem Philosophenweg hin in das tiefer liegende Gelände zu legen, es ließen sich da Zufahrtsstraße und Zugänge nach allen Richtungen hin schaffen. Stadtfulza könnte sogar 2 eigene Zufahrtsstraßen erhalten, und zwar erstens durch Verbreiterung und Verlängerung der Sophienstraße durch eine Unterführung des Bahnkörpers und zweitens über die jetzige Lachenbergstraße rechts ab durch die neu projektirten Straßen. Eine Zufahrtsstraße nach Dorffulza und den Salinengrundstücken ließe sich leicht durch Ueberbrückung des Kunstgrabens nach der jetzt bestehenden Fahrstraße herstellen. Ein sehr schöner Zugang für Fußgänger von Stadt- und Dorffulza aus kann auch dadurch geschaffen werden, wenn direkt vom Parkhotel aus ein terrassenförmiger Ausgang mit schönem stets rein bleibendem Fußweg zum Bahnhof angelegt würde, und das reisende Publikum in Richtung der Saline kann den schönen Philosophenweg benutzen; es würde dann Niemand mehr in Verlegenheit kommen, eine Reise mit schmutzigen Schuhwerk, wie es jetzt bei Regenzeiten der Fall ist, anzutreten. Der jetzige Bahnhof könnte dann ausschließlich dem Güterverkehr dienen und läge auch von dem neuen Personenbahnhofs nicht zu weit entfernt, was doch wohl für den Betrieb von großem Vortheil ist.“

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 18.11.1905

— 17. Nov. Nach langem Leiden ist die Gasbeleuchtung des Bahnhofs endlich fertig geworden. Gestern ist die Anlage abgenommen worden, und es zeigte sich, daß sie tadellos functionirte. Die neue Beleuchtung ist zu gleicher Zeit innerhalb und außerhalb des Bahnhofs in Betrieb gesetzt worden. Der Bahnhofswirth Peter hat zur Feier des Tags ein Schwein geschachtet. Seinem Rufe wird am Sonnabend Mancher Folge leisten, namentlich da man weiß, daß der auch sonst vorzügliche Wirth für die Einheimischen keine „Bahnhofspreise“ berechnet, sondern z. B. für Bier auch nur die üblichen 13 Pfg. das Glas.

Zeitungsbericht vom 09.08.1905

1906

Thüringer Courier

Zeitungsanzeige vom 24.02.1906

Bockbierfest. Sonnabend, den 24. Februar:
Bockbierfest auf dem Bahnhofs in Stadtsulza

Nachmittags von 4 Uhr ab: Anstich des vorzüglichen **Henne-Bocks.**

Für **musikalische Unterhaltung** und **Ueberraschungen** ist bestens gesorgt.

Mache gleichzeitig auf mein **reichhaltiges Büffet**, sowie **Bockwürste** und **Salzknochen** aufmerksam und bitte um recht **respektvollen** Zuspruch.

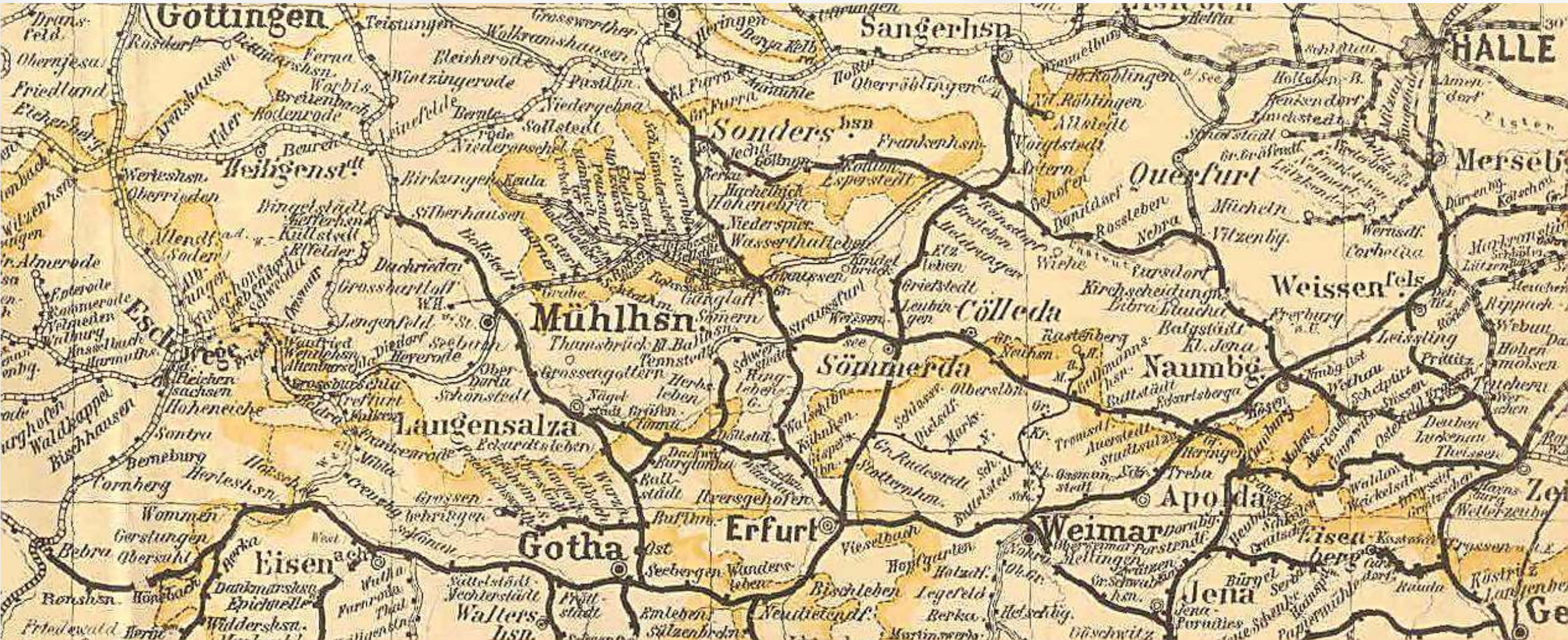
Hochachtungsvoll
Justus Peter, Bahnhofswirt.

Zeitungsbericht vom 21.12.1906

Aus Thüringen und Umgebung.

Stadtsulza. Die vom Gemeinderat gewünschten künftigen Bezeichnungen des Bahnhofs und des Haltepunkts: **Bad-Sulza** und **Bad-Sulza Nord** sind von der Eisenbahnbehörde genehmigt worden.

1906 Eisenbahnlinsen in Thüringen



Thüringer Courier

Zeitungsanzeige vom 16.07.1907

Zeitungsanzeige vom 16.02.1907

Bockbierfest.

Sonnabend, den 16. Februar:

Bockbierfest auf dem Bahnhof Bad-Sulza.

Von 7 Uhr abends an musikalische Unterhaltung.

Büßen gratis.

Zum Ausschank kommt das so beliebte **Senne-Bockbier.**

Für **Bockwürste**, sowie **reichhaltiges Büffet** ist bestens gesorgt.

Es ladet ergebenst ein

Just. Peter, Bahnhofswirt.

Bahnhofsrestaurant, Bad-Sulza.

Dem hochverehrlichen Bade-Publikum empfehle meine
schönen, hellen, hohen

Restaurationsräume.

◆ ◆ ◆ Gemüthlicher Aufenthalt. ◆ ◆ ◆

Gleichzeitig mache ich auf meine anerkannt ~~zu~~ vor-
zügliche Küche ~~zu~~ aufmerksam.

Frühstück von 9—11 Uhr.

Mittagstisch von 12—3 Uhr von 1 Mk. an im Abonnement.

Reichhaltige Abendkarte von 6 Uhr an.

◆ ◆ Speisen à la carte jederzeit. ◆ ◆

Solide Preise sowie aufmerksame Bedienung sichere jedermann zu.

Um gütigen Zuspruch und Besuch bittet

J. Peter, Bahnhofswirt.

1908

Thüringer Courier

Zeitungsanzeige vom 01.02.1908

Bockbierfest.

Sonnabend, den 1., und Sonntag, den 2. Februar:

☛ Bockbierfest ☚

auf dem Bahnhofs Bad-Sulza.

Reichhaltiges Büffet.

Bockmühen gratis.

J. Peter, Bahnhofsbr.

Buchauszug:

1909

Adress- und Auskunftsbuch
für
Bad Sulza
in Thüringen.

Nach amtlichen Quellen bearbeitet.

Inhalts-Verzeichnis

Allgemeines über Bad Sulza	3— 5
Behörden	5— 9
Bad Sulza in Gewerbe, Handel und Industrie .	10—14
Geschäftliche Anzeigen	15—24
Einwohner-Verzeichnis von Bad Sulza	25—43
Geschäftliche Anzeigen	44 usw.

Adressbücher-Verlag
Paul Dittmann, Apolda.
1909.

9

Kaufmann Alfred Heyland, Marktplatz.
Kaufmann Ernst Förster, am Bahnhof.
Täglich verkehrt eine Botenpost zwischen hier und
Darnstedt, Abg. früh 7 Uhr, nachm. 2 Uhr;
Bergsulza, Lachstedt, Schmiedehausen Abg. früh 7 Uhr, nachm. 2 Uhr
Zonnendorf, Rehehausen, Abgang früh 7 Uhr, nachm. 2 Uhr.

Königl. Preuß. Eisenbahn — Directionsbezirk Erfurt.
Beamte:

- a. Bahnhof Bad Sulza (Thüringer Bahnhof).
Bang, Friedrich, Stationsvorsteher.
Korn, Gustav, Bahnmeister.
Schmidt, Friedrich, Stationsassistent.
König, Paul, Stationsassistent.
Finger, Johannes, Stationsassistent.
Hensgen, Karl, Eisenbahngelilfe.
Franke, Walter, Eisenbahngelilfe.
Bergner, Ernst, Weichensteller.
Schreiber, Louis, Weichensteller.
Weissenborn, Friedrich, Bahnsteigschaffner.
Vogel, Gustav, Hilfsweichensteller.
Herold, Friedrich, Hilfsweichensteller.
Schlegel, Eduard, Hilfsweichensteller.
Baumann, Karl, Hilfsweichensteller.
Hesner, Albert, Streckenwärter.
Eschner, Karl, Bahnhofsarbeiter.
Emmrich, Gustav, Bahnhofsarbeiter.
Rößler, Otto, Weichensteller.
Giese, Hermann, Güterbodenarbeiter.
Eschner, August, Rangierer.

b. Bahnhof Bad Sulza-Nord
(Haltestelle der Saal-Ilmstrut-Bahn).
Munckelt, Friedrich, Haltestellenvorsteher.

Gemeinsame Ortsstraßenkasse.
Walter, Karl, Vorsitzender. — Tonne, Ernst, Kassierer.

Thüringer Courier

Zeitungsanzeige vom 04.02.1909

Bahnhofsrestaurant Bad-Sulza.



Donnerstag, den 4. Februar 1909:
großes
Bockbierfest.
Für reichhaltiges Büffet ist bestens gesorgt
ff. Bockwürste. Bockmützen gratis!



Bad Sulza

Bad Sulza

Bad Sulza

Bahnhof



— Die Erdarbeiten zur Bahnhofserweiterung sind in vollem Gange. Ueber hundert Arbeiter sind in Tätigkeit. Täglich zweimal werden mit Donarit Sprengungen vorgenommen, das eine Mal immer morgens 8 Uhr 17 Minuten in dem nordöstlichen Teile des Arbeitsgeländes, das andere Mal regelmäßig mittags 1 Uhr 12 Minuten mehr in der Nähe des Bahnhofs, und von diesem aus zu beobachten. Diese Zeiten müssen wegen des Laufes der Eisenbahnzüge eingehalten werden. Der genannte Sprengstoff hat nicht die gewaltige Wirkung des Dynamits, sondern wirkt nur in hinreichendem Maße zur Lockerung des Felsgesteins, das im nordöstlichen Teile des Gebiets zu bearbeiten ist. In einer größeren Anzahl längerer Züge von schwer beladenen Lowren wird täglich das abgearbeitete Erd- und Felsmaterial fortgeschafft und an der Seite der Straße nach Großheringen abgelagert. Diese Straße wird künftig durch einen förmlichen Engpaß hindurchführen. Ob dieser Zustand nicht Bedenken hat für die Fälle künftiger Wolkenbrüche wegen Verschlämmung der Straße, wollen wir dahingestellt sein lassen. Eine kleinere Kantine befindet sich an der Straße nach Großheringen hinter dem alten Chausseehause, die große Kantine ist auf dem Berge gegenüber dem Bahnhofs gezimert und enthält außer dem Raume für die Arbeiter auch einen besondern Raum für Verkehrspublikum, wo man Bier, Likör, Cigarren bei Grammophonmusik genießen kann. Der Arbeitsbetrieb ist interessant zu beobachten.

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 19.04.1910

— An den Bahnhofs-Erdarbeiten sind jetzt 250 Arbeiter beschäftigt, überwiegend Ausländer, namentlich Polen. Schon aus deutschvölkischen Gründen würde es erwünscht sein, daß die Arbeit in Deutschland Deutschen vorbehalten würde und daß man die Fremden in ihren Ländern ließe, statt sie in unser Kulturland hereinzuziehen und sich bei uns bereichern zu lassen. Dem einzelnen Unternehmer soll ja kein Vorwurf gemacht werden; wenn nicht allgemein die Bedingung gestellt wird, nur Deutsche zu beschäftigen, so wird sich an den Verhältnissen nichts ändern lassen. Außerdem wird aber durch diese Angehörigen unkultivierter Nachbarvölker auch die Sicherheit wesentlich gefährdet. So ist beispielsweise in die Arbeiterkantine gegenüber dem Bahnhofs einmal in der Nacht zu Freitag und dann wieder in der Nacht zu Sonntag eingebrochen worden, wobei die Vorräte teils gestohlen, teils in sinnloser Zerstörungswut vernichtet wurden. Nachdem dies geschehen ist, soll nun ein Sicherheitsdienst für die Nacht einaerichtet werden.

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 22.04.1910

Bekanntmachung.

In Sachen wegen der Enteignung von Grundbesitz für den **Umbau des Bahnhofs in Bad-Sulza** ist zur Verhandlung über die Enteignung und die Abschätzung gemäß § 28 des Landesgesetzes vom 26. November 1855 Termin auf

Freitag, den 6. Mai 1910, mittags 12 Uhr,
in das **Rathaus in Bad-Sulza**

anberaumt worden.

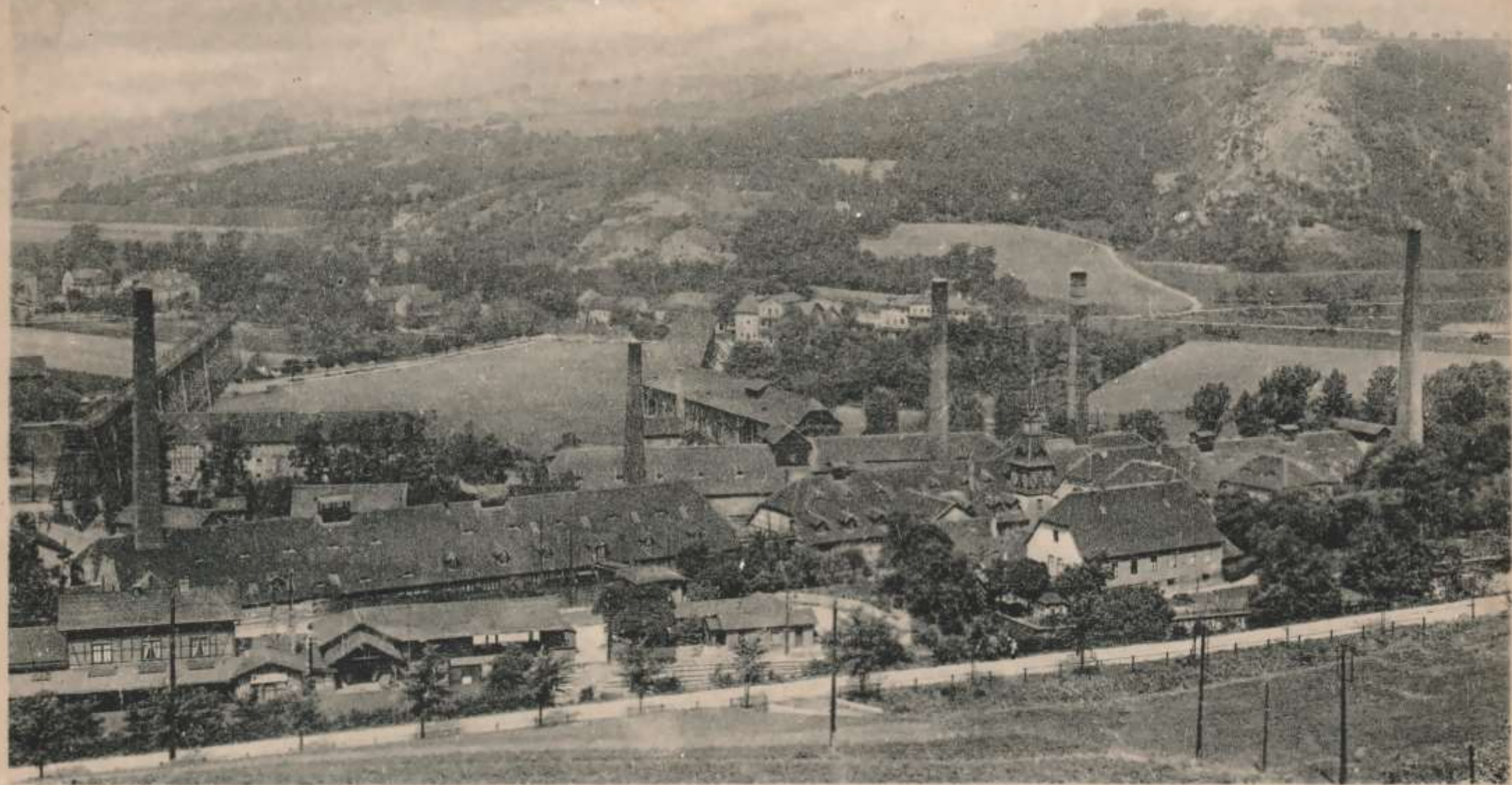
Es werden hiermit alle diejenigen Personen zu diesem Termine vorgeladen, die in Bezug auf die abzutretenden Gegenstände oder auf die Entschädigungsgelder aus irgend einem Grunde einen in diesem Verfahren geltend zu machenden Anspruch zu haben glauben.

Im Falle des Ausbleibens treten folgende Rechtsnachteile ein:

- a. von den bekannten Entschädigungsberechtigten wird die Einwilligung in die beanspruchte Abtretung angenommen, die Entschädigungssumme aber im Wege der gesetzlichen Schätzung einseitig festgestellt und nach Befinden gerichtlich hinterlegt werden.
- b. Die dem Unterzeichneten nicht bekannten Entschädigungsberechtigten gehen der Berücksichtigung ihrer nicht angemeldeten Rechte und der Entschädigungsansprüche verlustig, oder werden mit denselben lediglich an den Empfänger der Entschädigungssumme verwiesen.

Die Rechtsnachteile treten mit Ablauf des Termins von selbst ein.
Apolda, den 15. April 1910.

Der Großherzogl. Enteignungskommissar.



Bad Sulza Blick von der Krähenhütte.



Bebra 147 km. **Bad Sulza.** Halle 60 km.

1911

Thüringer Courier

Zeitungsbericht vom 13.04.1911

Thüringische Staaten.

Bad Sulza. Auf besondere Einladungen hin hatte sich am Montag eine Anzahl Herren im Hotel Simon zu einer Sitzung zusammengesunden, deren wesentlicher Zweck die Gründung einer Ortsgruppe der Fortschrittlichen Volkspartei war. Der Parteisekretär Mattheus aus Weimar hielt einen einleitenden Vortrag. Ein Teil der Anwesenden — die übrigen gehörten anderen Parteien an — gründeten die Gruppe und wählten vorläufig in den Vorstand die Hrrn. Fritz Boß, Wilh. Sauerland und Paul Wildschütz. In kurzem soll eine größere Versammlung abgehalten werden.

— Der Laden des Kaufmanns Ernst Foerster am Bahnhof ist in letzter Zeit einer umfassenden Erneuerung unterzogen worden, die jetzt beendet ist. Neue elegante und bequeme Ausstattung im Innern verknüpft sich mit der Herstellung moderner Schaufenster nach außen. Abends wird der ganze Platz vor dem Hause durch das helle elektrische Licht dieser Schaufenster erleuchtet.

Nahrungsmittel
Feinkost
Konserven
Frische Seefische
Weine / Liköre
Tabakfabrikate

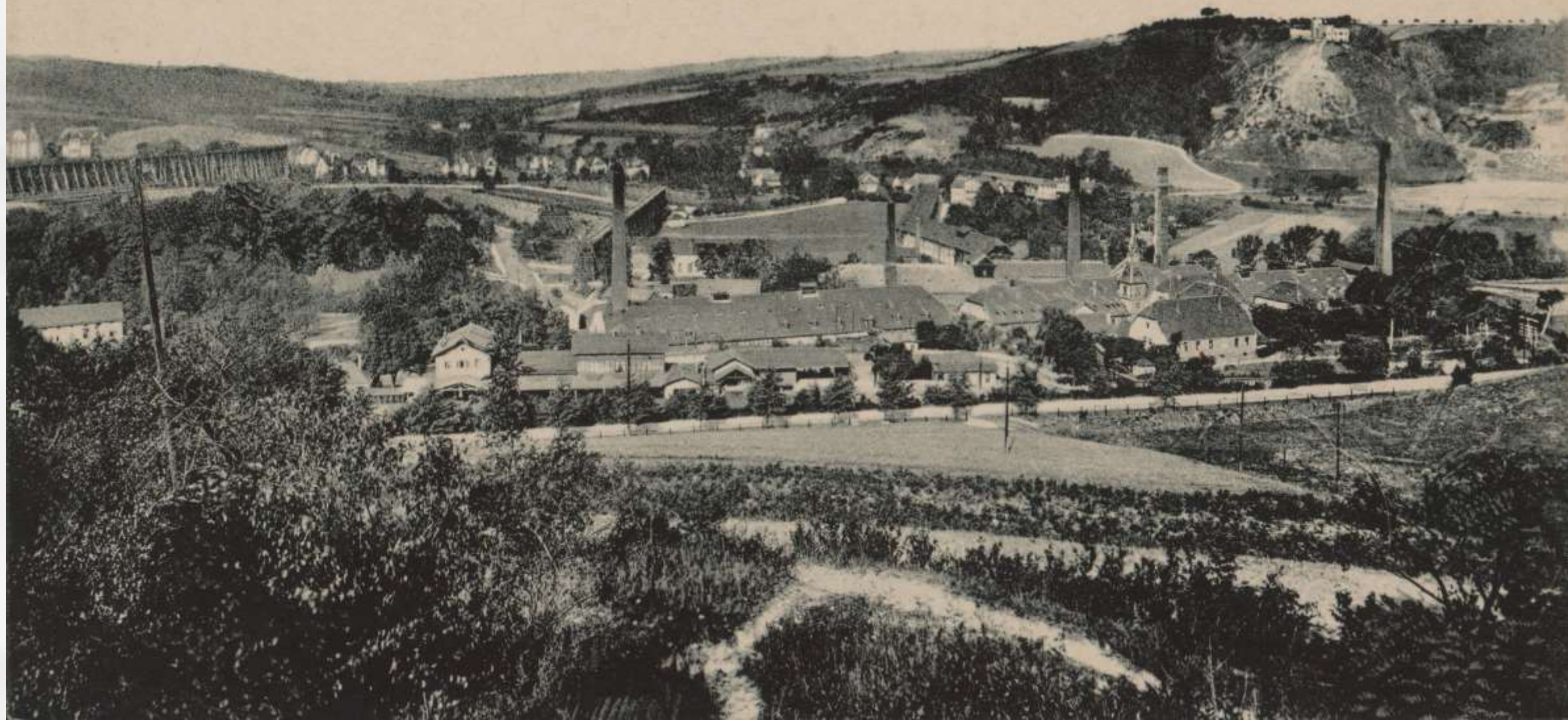
Ernst Förster • Bad Sulza

Am Bahnhof / Postcheckkonto Erfurt Nr. 19508 / Fernsprech - Anschluß 112



Bad Sulza

Bahnhof, Gradierwerk und Sonnenburg



Bad Sulza

Blick auf Bahnhof, Saline u. Sonnenburg





1923



Thüringer Kurier

Bad Sulzaer

Tageblatt

Amts- und Bekanntmachungsblatt für die Stadt



Bad Sulza und den angrenzenden Landbezirk

Zeitungsbericht vom 26.07.1923



Bad Sulzaer Notgeld

Bad Sulza, 26. Juli. Der Stufensteg über die Ilm, vor dem Bahnhofs, der schon so oft wegen seiner Unbequemlichkeit und Baufälligheit Anstoß erregt hatte, ist nicht mehr. Der Abbruch ist vollendet, der Rest Holz, der zu anderweitigen Bauzwecken nicht mehr Verwendung finden konnte, ist gestern abend als Brennholz verkauft worden und brachte den Erlös von 513 000 Mark. Für die Eisenschienen, die unverkäuflich sind, weil sie zu den Wohnhausbauten gebraucht werden, wurden 2 1/2 Millionen geboten. Die neue Brücke ist sang- und klanglos schon seit über acht Tagen allmählich in Betrieb gesetzt worden. Der Weg geht jetzt in glattem Zuge vom Eisenbahndurchlaß nach dem Bahnhof. Man erinnert sich, daß früher neben der Eisenbahnbrücke im Kurpark ebenfalls ein Stufensteg über die Ilm führte, der vor zehn Jahren durch die jetzige bequeme Brücke ersetzt wurde.



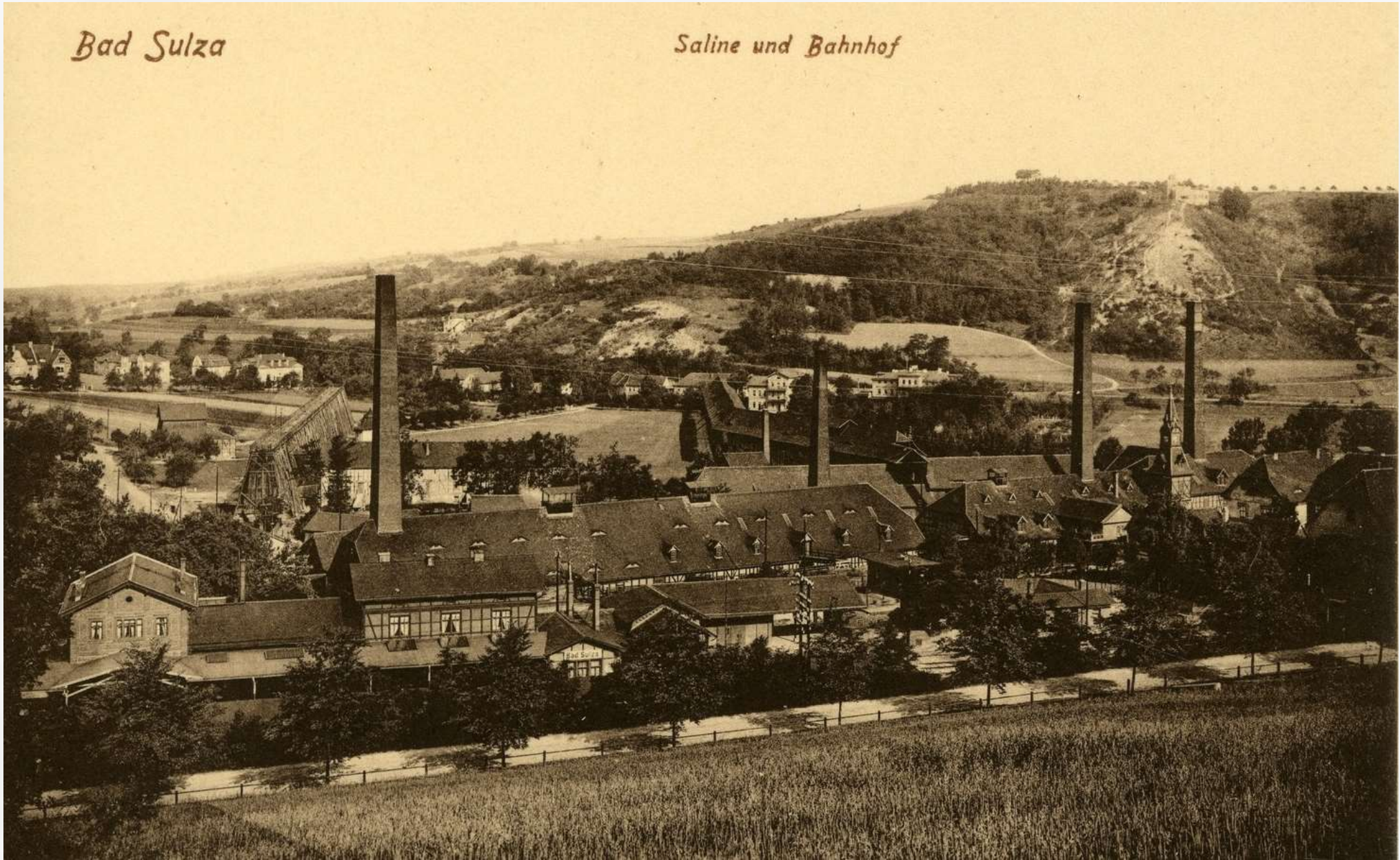


1918



Bad Sulza

Saline und Bahnhof



1924



1925



Bad Sulza mit Bahnhofshotel.

Thüringer Kurier
Bad Sulzaer Tageblatt
Amis- und Bekanntmachungsblatt für die Stadt Bad Sulza und den angrenzenden Landbezirk

Zeitungsanzeige vom
18.10.1925

Bahnhofs - Hotel Eichenbaum.

Münchener Bier- und Speisehaus
Täglich Konzert des Hupfeld-Phonolizst —
Zum Erntefest der vornehme

Tanz-Abend

Neu: Jazz-Band.

— Urgemütlicher Betrieb —

Bad Sulza. Vorsicht beim Ueberschreiten von Bahnübergängen. Das Ueberschreiten und Ueberfahren von durch Schranken zu schließenden Bahnübergängen inner- und außerhalb der Stadt birgt stets Gefahren in sich. Das bewies wieder ein Vorfall, der sich Mittwoch abend am Bahnübergang bei der Quelle ereignete und der zum Glück keine nachteiligen Folgen hatte. Ein Güterzug passierte stark qualmend den Uebergang. Zu gleicher Zeit war ein Personenzug fällig. Der Schrankenwärter durch die Rauchentwicklung des Güterzuges getäuscht, nahm an, daß sich beide Züge gekreuzt und der Personenzug vorüber sei. In dieser Annahme war er im Begriff, die Schranke zu öffnen, sah aber den Personenzug heransausen und schloß sofort wieder. Trotzdem war eine Frau mit Kind noch während des Aufzuges der Schranke durchgeschlupft und befand sich innerhalb derselben. Auf der anderen Seite war ein Fuhrwerk, das dicht an die Schranke herangefahren war, etwa einen Meter mit der Deichsel in den Spanndraht hereingefahren. Durch Zurufe und Signal des Zugführers wurde großes Unglück verhütet, denn eine Menge Personen waren im Begriff, den Uebergang zu passieren. — Der Schrankenwärter ist schließlich auch ein Mensch, der, wie andere Fehler machen kann, nur daß seine Fehler meist verhängnisvoll werden können. Wie oft öffnet er aus Gefälligkeit den bereits geschlossenen Uebergang nochmals. Öffnet er aber nicht und es ist etwas Warten notwendig, gleich wird geschimpft und gezetert. Hier heißt es allerdings lieber etwas schimpfen lassen, dabei passiert wenigstens nichts. Das Publikum muß mitbemüht sein, sich selbst zu schützen. Jedenfalls ist es unangebracht, zu nahe an die geschlossene Schranke heranzufahren, oder wenn dieselbe kaum im Hochgehen begriffen ist, schon durchzuschlüpfen. Warten, den Bahnkörper übersehen und dann weitergehen. Hat dann der Schrankenwärter gefehlt, und der Zug ist noch so nahe heran, dann ist Unglück ausgeschlossen.



Zeitungsbericht vom 17.04.1926



Schrankenwärter Bahnübergang Dorfsulza



Bahnhofshotel Eschenbaum

Zum Kirchweihfeste:

Sonntag, den 24. und Montag, den 25. Oktober
von nachmittags 3 Uhr an **Großer Ball.**

Im Restaurant | Täglich Unterhaltungsmusik.
In der Weindiele

Empfehle: Karpfen-, Gänse-, Enten-, Hasen- und Bod-Braten,
ferner reiche Auswahl in diversen Speisen und Getränken.
Gutgepflegte Münchener und Apoldaer Biere.

ff. Weine, auch in Gläsern.

Hierzu lade ich die werthe Einwohnerschaft und alle
Geschäftsreunde ergebenst ein. **Otto Fiege.**

Zur Nachfirmes Sonntag, den 31. Oktober — Großer Ball.

Thüringer Kurier
Bad Sulzaer Tageblatt
Anis- und Bekanntmachungsblatt für die Stadt Bad Sulza und den angrenzenden Landbezirk

Zeitungsbericht vom 25.10.1926



Zeitungsberichte vom 05.04.1927

Bad Sulza. Auf dem Hauptbahnhof ist der zwischen den Geleisen liegende Bahnsteig in den letzten Wochen nach Apolda zu um 40 Meter verlängert worden. Die Arbeiten sind von Herrn Maurermeister Wölfel aus Bad Sulza ausgeführt. Durch die Verlängerung des Bahnsteigs bis zum Haltesignal in der Nähe des Bahnübergangs ist dafür gesorgt, daß auch bei langen in der Richtung von Naumburg nach Apolda fahrenden Zügen die Reisenden stets den Bahnsteig benutzen können und nicht mehr so wie früher beim Aussteigen aus den ersten Wagen mitunter zwischen die Geleise treten mußten. — Gegenwärtig wird auch das Dach des Bahnhofsgebäudes einer größeren Reparatur unterzogen. Pappbelag und Schieferbedachung werden erneuert.

Bad Sulza. Am Sonntag, den 14. August d. J., fährt einer der beliebten Sonntagssonderzüge 4. Klasse von Sena und Weimar nach Bad Schandau. Die bizarren Sandsteinbildungen der Sächsischen Schweiz, durch die sich der Elbestrom in vielen Windungen sein Bett gebahnt hat, ziehen den Besucher immer aufs neue an. Von einer solchen Eindringlichkeit ist der landschaftliche Reiz dieser schönen Gegend, daß ein Besuch stets zu einem Erlebnis besonderer Art wird. Die Fahrtteilnehmer können je nach Wahl den Zug schon in Pöhscha-Wehlen oder Rathen verlassen oder bis Schandau fahren. Auf diesen drei Bahnhöfen stehen Führer bereit, die die Teilnehmer kostenlos auf verschiedenen Wanderungen führen. Ueber die vorgeesehenen Wanderungen wird mit den Fahrkarten ein Merkblatt ausgegeben, das die verschiedenen Wanderungen enthält.



Bastisfels mit Elbe. (Sächs. Schweiz)



Soltau Bad Sulza

Bad Sulza



Salzbad Bad Sulza

Bad Sulza

Zeitungsbericht vom 30.06.1927

Bad Sulza. Das erste Bahnhofskonzert hat in diesem Jahre, Dienstag abend, stattgefunden. Wie schon früher, so wurde das Konzert auch dieses mal von dem beliebten Naumburger Trio ausgeführt, das ohne größere Pausen sehr fleißig spielte. Es wurden Opernphantasien, Operettenschlager, Potpourris und beliebte ältere Stücke, Märche und Walzer, aber keine „moderne Musik“ in der Art der Jazzbandschlager gespielt — und das ist durchaus kein Fehler. Das fleißige Spiel wurde von den Zuhörern mit reichem Beifall quittiert. Wenn nicht gerade Richard Wagner mit Güterzugbegleitung aufgeführt wurde, so ein Galopp mit Schnellzuggeschwindigkeit bietet auf unserem schönen Bahnhof Bad Sulza einen rhythmischen Genuß für sich. Es wird nicht so viele schöne Bahnhöfe geben, wie in Bad Sulza. Seine Ausgestaltung in den letzten Jahren haben wir insbesondere den Bemühungen unseres Herrn Oberbahnhofsvorstehers Goldmann zu danken, der jetzt auch zwei gute Bahnhofsaufnahmen von Herrn Photograph Rath zu einem von der Eisenbahndirektion Erfurt für die Bahnhöfe des Direktionsbezirks ausgeschriebenen Schönheitswettbewerb eingereicht hat. Kein Fenster, keine Nische des Bad Sulzaer Bahnhofs ist ohne Blumen schmuck. Und die auf Anregung des Herrn Goldmann von der Badedirektion angebrachte elektrische Lichtreklame „Bad Sulza“ übt auf alle

Reisenden in den vorüberfahrenden Zügen starke Anziehungskraft aus; der Blick wird insbesondere auch von den aus dem Abteil heraussehenden D.-Zugpassagieren unwillkürlich auf das hellleuchtende „Bad Sulza“ geheftet. Sehr zu wünschen wäre jetzt nur noch, daß die Worte „Bad Sulza“ von den Lichtbögen im Sommergarten des Bahnhofs noch kräftiger unterstrichen werden. Durch eine Erweiterung der jetzigen Glühlämpchenreihe nach rechts und nach links würde die Bahnhofsbelleuchtung — mit „Bad Sulza“ im Blickmittelpunkt — noch wesentlich gewinnen. Die Kosten für einen weiteren Ausbau der Lichtreklame wären ja doch nicht so bedeutend, da die Beleuchtungskosten selbst, wie wir hören, von der Eisenbahnverwaltung getragen werden. Durch den Bahnhofswirt, Herrn Hill, findet der Herr Oberbahnhofsvorsteher in dem auf Verschönerung unseres Hauptbahnhofs gerichteten Bestreben wertvolle Unterstützung. Zum gestrigen ersten Konzert, das trotz der etwas kühlen Witterung doch einen sehr guten Besuch aufzuweisen hatte, war der Sommergarten besonders reich mit Grün ausgeschmückt. Vielleicht lassen sich die Säulen nach den Bahnhofseisen zu noch mit Efeu umranken. Auch für die Bewirtung hatte Herr Hill in bekannter Weise auf beste gesorgt. Die Fortsetzung der volkstümlich beliebten Bahnhofskonzerte ist also nach jeder Richtung hin gesichert.

1831

Zeitungsanzeige vom 05.10.1931



Bahnhofshotel - Eschenbaum

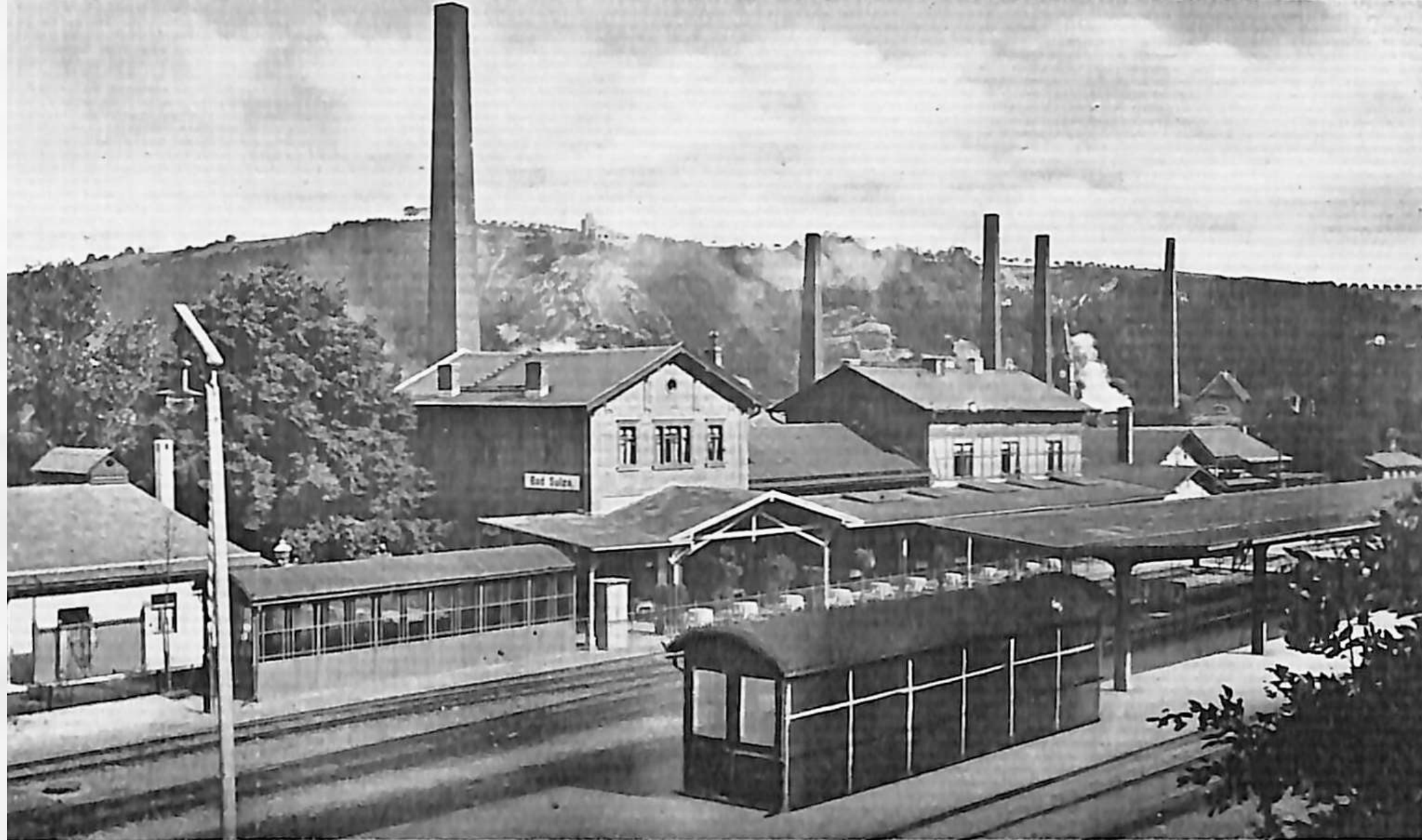
Jeden Sonntag ab 4 Uhr der beliebte

≡ Moderne Tanzabend ≡

Eintritt frei — Erstklassige Tanzsportkapelle —
Stimmung.

Empfehle meinen vorzüglichen Mittags- und
Abendisch im Abonnement. — Gutgepflegte
Apoldaer Biere — Pschorrbräu München —
Lichtenhainer — Flaschenbiere frei Haus.



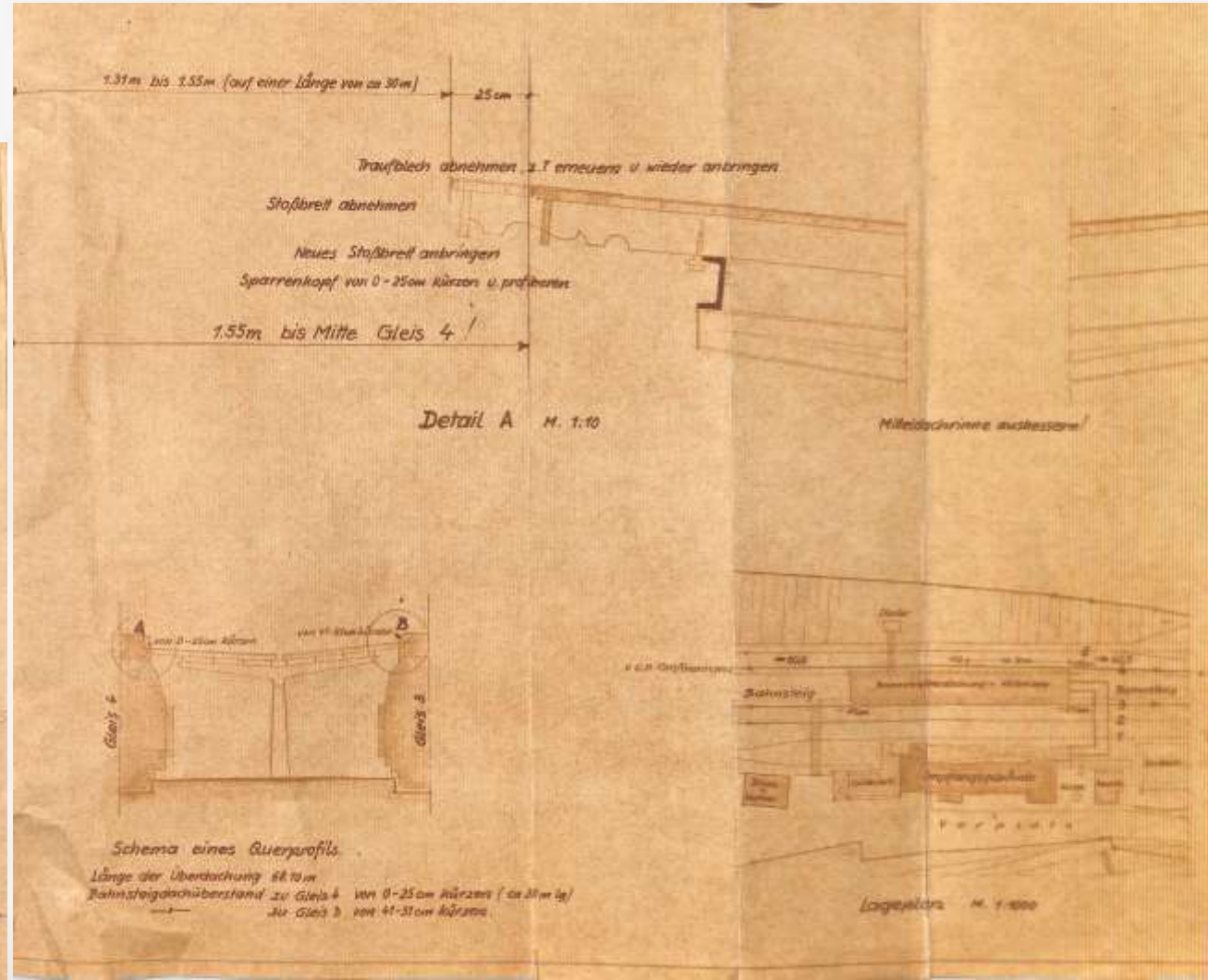
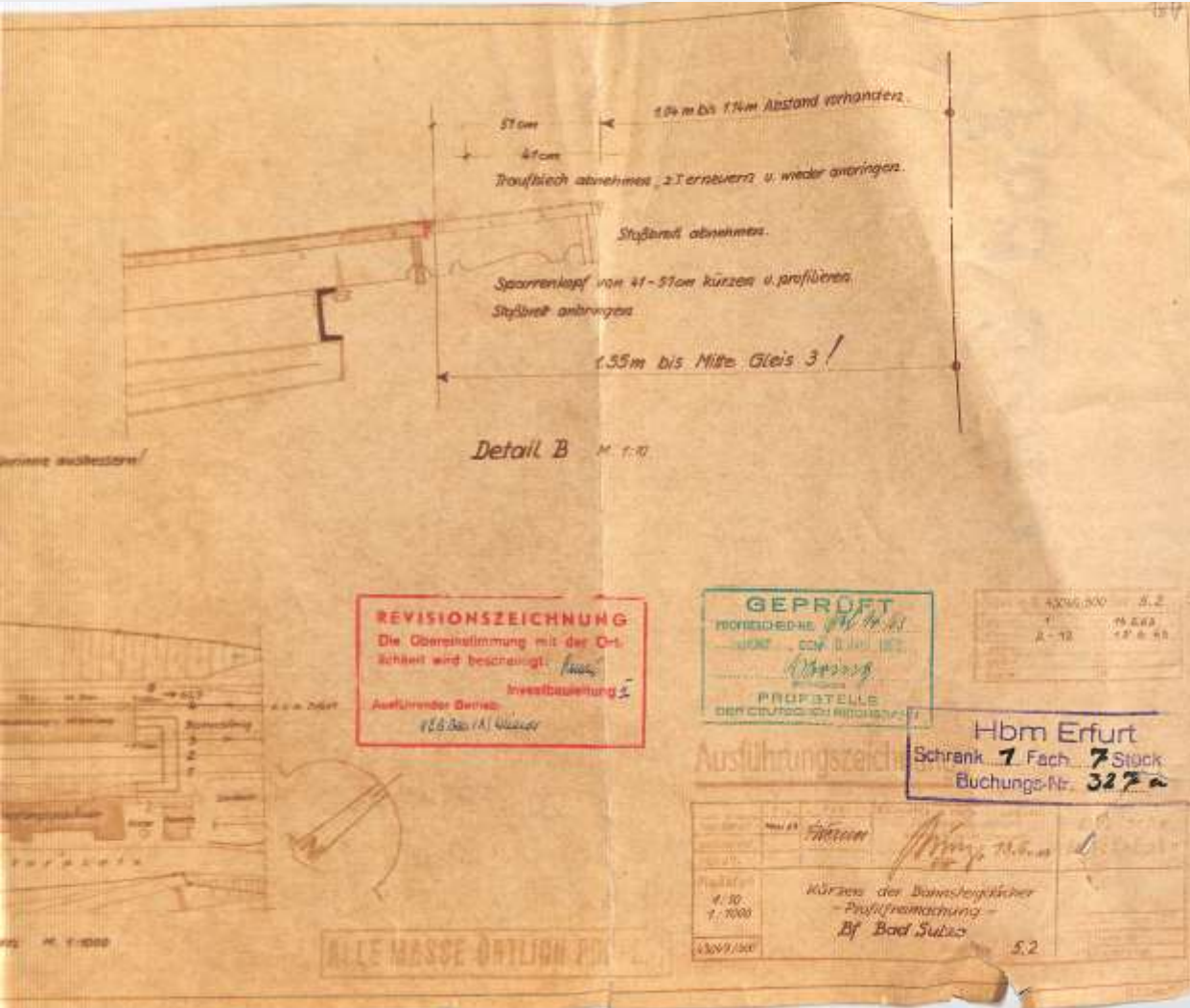


Bad Sulza, Bahnhof

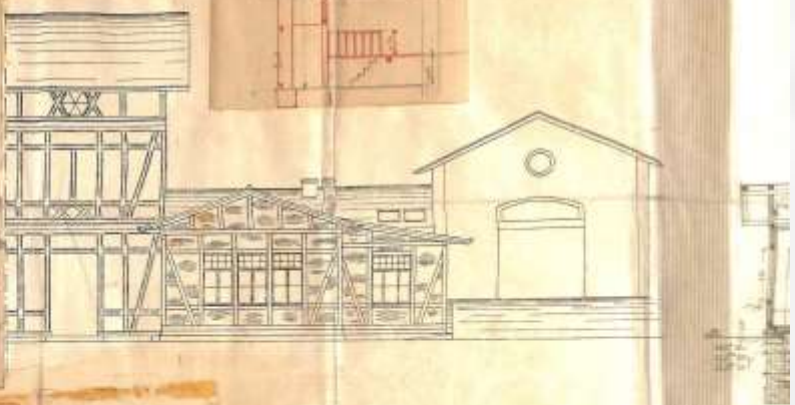
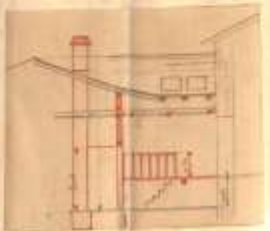


Solbad Sulza/Thür. - Hauptbahnhof

Umbauarbeiten an den Bahnhofsgebäuden

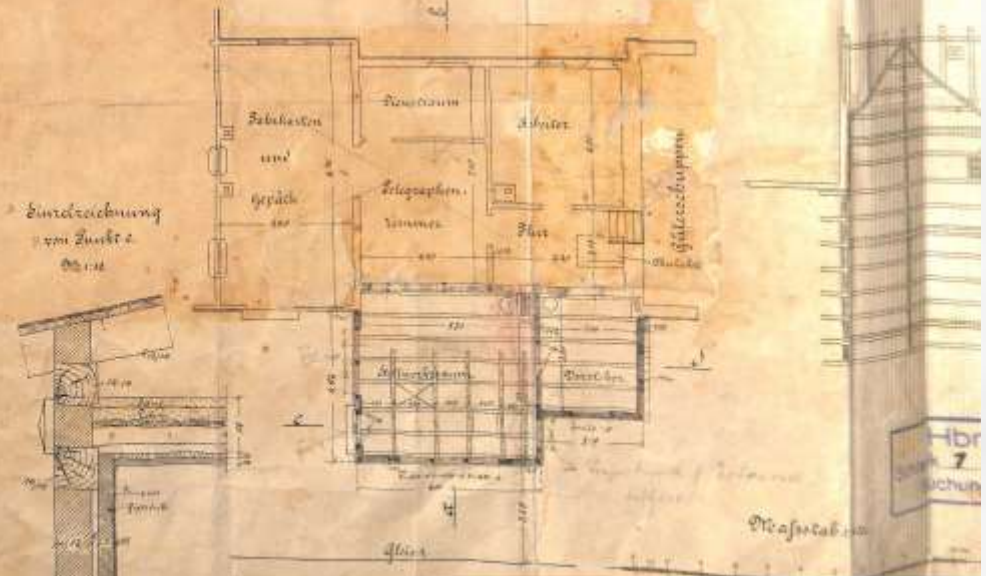


Aenderung der ~~Disposition~~
 Anbau für
 im Empfangsgebäude



Grundriss

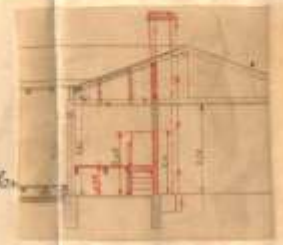
Seitenlage



Durchzeichnung
 vom Punkt c

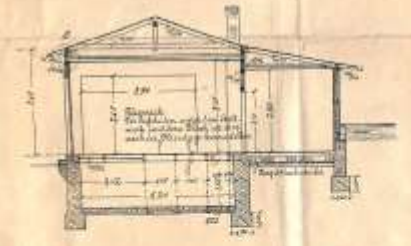
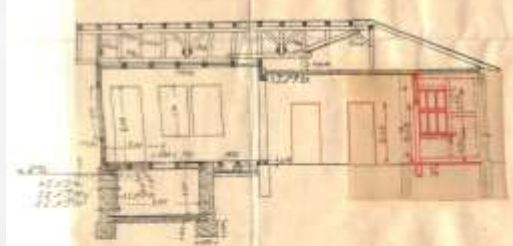
Veränderung und Dienstwohnung
 für das Besoldungsbüro
 Gebäude auf Bahnhof Bad-Sulza.

LS



Schnitt

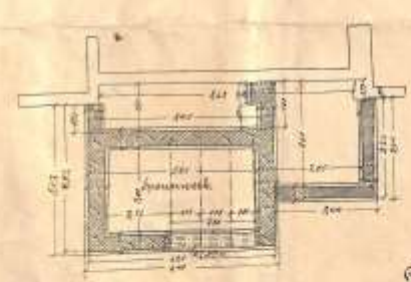
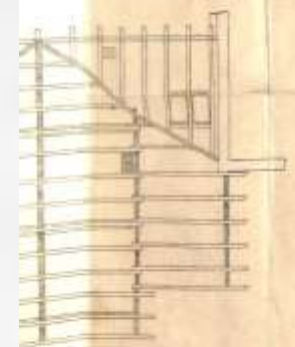
Schnitt c-d



Seitenlage

Fundamente

Seitenansicht



Lageplan
 A-B-C-D

Hbm Erfurt
 Schrank 7 Fach 7 Stück
 Buchungs-Nr. 324

Aufgestellt
 im August 1910
 Königl. Eisenbahndirektion.

Stamm



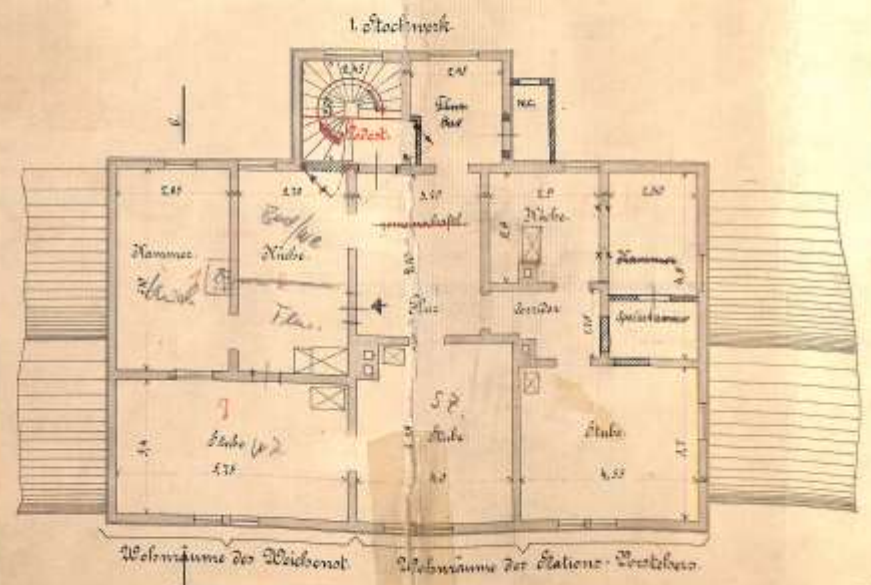
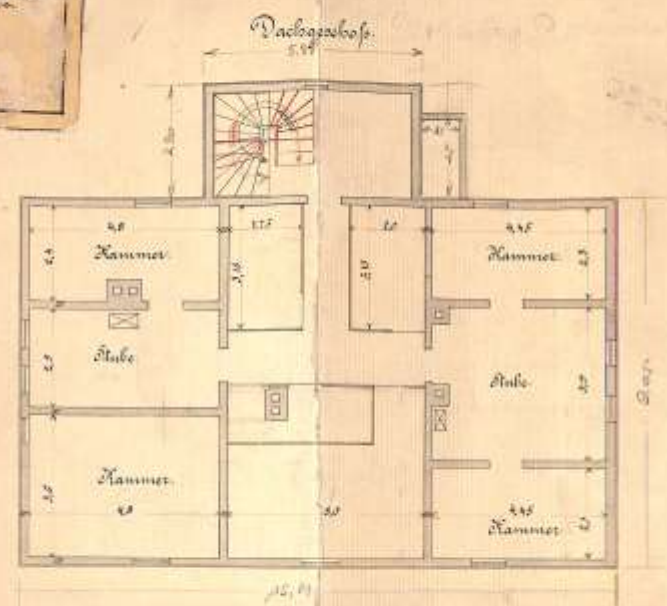
mit Maßstab
 1:1000

Georg Meißner

isenk Disaktionsbesitz
 Lokal Eisenbahn Betr. Amt Erfurt

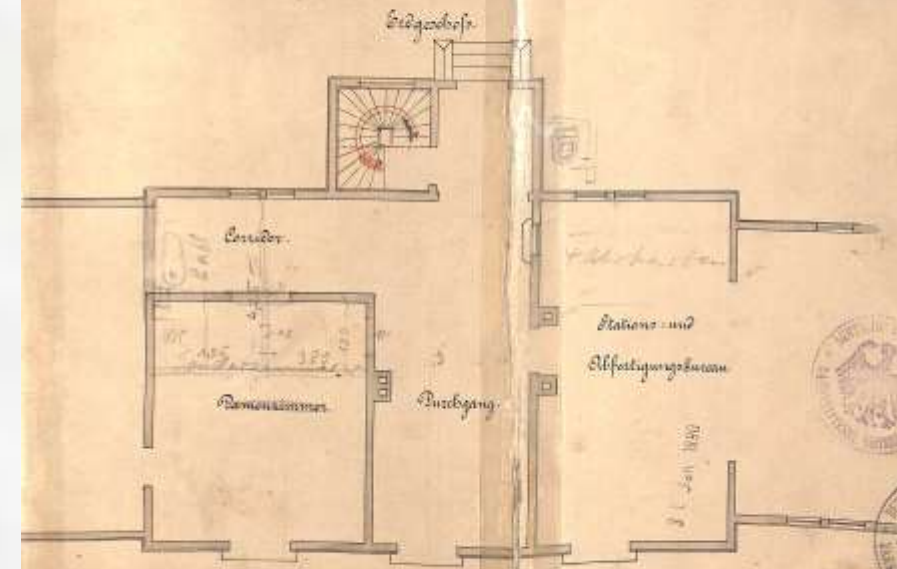
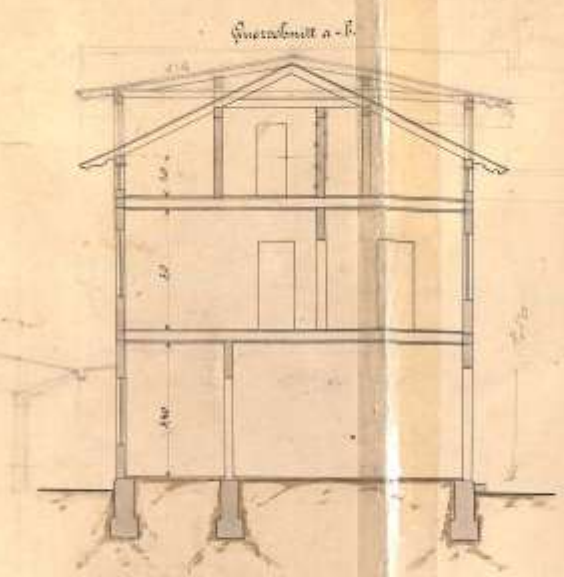
Abmessungen im Läng

1870
 1871
 1872
 1873
 1874
 1875
 1876
 1877
 1878
 1879
 1880
 1881
 1882
 1883
 1884
 1885
 1886
 1887
 1888
 1889
 1890
 1891
 1892
 1893
 1894
 1895
 1896
 1897
 1898
 1899
 1900



1890

querschnittliche Läng



Hbm Erfurt
 Schrank 7 Fach 7
 Buchungs-Nr. 324

324 Hg 107



Thüringer Kurier

Bad Sulzaer Tageblatt

Preis- und Bekanntmachungsblatt für die Stadt Bad Sulza und den angrenzenden Landbezirk

Zeitungsbericht vom 02.11.1937

Moderner Umbau auf dem Bahnhof.

Grossheringen. Seit einigen Tagen ist die neue **Fahrkartenausgabe** und die **Gepäckannahme** auf unserm Bahnhof in Betrieb genommen worden. Sie befindet sich gleich gegenüber der Sperre und ist räumlich und geschmackvoll eingerichtet. Bisher befand sich diese Abteilung des Bahnhofes am äußersten Ende des Verwaltungsgebäudes und mußte fast immer erst von Fremden erfragt werden. Diesem Uebelstand ist nunmehr abgeholfen.

Blick auf Großheringen und die Saalebrücken



1938

Bahnhofshotel Eschenbaum - Tel. 168
Besitzer Otto Fiege seit 1906 - Saal, Garten
Autohalle - 1 Minute vom Kurpark, direkt am
Walde gelegen - Bestgepflegte Apoldaer Blere u.
Münchener Pschorrbräu sowie bestempfohlen.
Speisehaus - Einzige Gemeindewaage in Bad
Sulza - Friseurgeschäft Otto Taubert im Hause

Photograph Willy Feuerstein, Bad Sulza (Thür.)



Bahnhofshotel Eschenbaum, Bes. Otto Fiege



Gartenlokal



Konzert-u. Ball-Saal

Bad Sulza (Thür.)



Gastzimmer

1950



Entwertungs-
Zange
für
Schaffner





1966



Proletarier aller Länder, vereinigt euch!

DAS VOLK

APOLDA
ORGAN DER BEZIRKSLEITUNG ERFURT DER SOZIALISTISCHEN EINHEITSPARTEI DEUTSCHLANDS

Zeitungsbericht vom 14.01.1966

Heute vor 120 Jahren wurden die Bauarbeiten am Apoldaer Viadukt beendet

Das Bauwerk steht auf 1336 Rostpfählen

Dem ursprünglichen Plan zufolge sollte die Bahnlinie von Weisenfels nach Weimar von Großkromsdorf aus hinter Niederroßla dicht an Mattstedt vorbei über die Poche weitergeführt werden. Apolda-Bahnhof war rechts der Leipziger Landstraße bei der Poche geplant. Maßgeblich für diese Streckenführung waren die Kosten für die Durchstechung der Höhen bei Oberroßla und Heusdorf, ganz besonders aber die eventuelle Errichtung eines großen Viaduktes bei Apolda. Die Ingenieure hatten etwa 200 000 Taler Mehrkosten errechnet, die bei der Linienführung direkt über Apolda entstehen würden.

Als das bekannt wurde, waren die Bürger von Apolda in hellem Aufbruch. Zahlreiche Eingaben der Bürger und besonders der Geschäftsleute an die weimarische Landesregierung enthielten sogar Verpflichtungen von freiwilligen Abgaben.

Schließlich fiel die Entscheidung zugunsten der Stadt Apolda aus: „Der dringende Wunsch der Stadt Apolda, daß die Linie der Thüringer Eisenbahn über Apolda geführt werden möge, soll in Erfüllung gehen, ohne daß der Stadt deshalb besondere Opfer angesonnen werden mögen.“

Groß war der Jubel über diese hocheifreuliche Nachricht und, dem gegebenen Versprechen getreu, wurde später durch die freiwilligen Abgaben das Städtische Krankenhaus errichtet, das 1854 feierlich eingeweiht wurde.

Rund 2000 Arbeiter waren damit beschäftigt, die Ausschachtungen der Durchstechungen und das Aufschütten der Dämme durchzuführen. Als recht schwierig erwies sich der Bau des großen Viaduktes. Zunächst hatte man gehofft, in einer gewissen Tiefe ein festes Steinlager vorzufinden,

stieß aber nur auf lockeren Boden. So blieb nichts weiter übrig, als einen Pfahlrost einzurammen. Am 20. Mai 1840 wurde damit begonnen. Heftige Gewitterregen ließen den Bach mehrfach das ganze Baugelände unter Wasser setzen, so daß die ausgehobenen Gruben verschlammte waren. Endlich aber konnte am 30. Juni, nachdem bereits 426 Rostpfähle eingerammt waren, der Grundstein für den Mittelpfeiler gelegt werden.

Nach und nach wurden insgesamt 1336 Rostpfähle eingerammt, und mehr als 100 Maurer waren mit der Errichtung des Viaduktes beschäftigt. Über ein Jahr Bauzeit verging, ehe am 3. Juni 1846 zur Erprobung ein Pferdegespann auf dem Damm hin und her bewegt werden konnte. Aber erst am 2. Dezember 1846 waren alle Arbeiten am Viadukt beendet.

Kurt Tischler



1970

Kiosk am Bahnhof Bad Sulza





1974



Ehemaliger Bahnübergang
Zur Wehrwiese



Postkarten um 1900



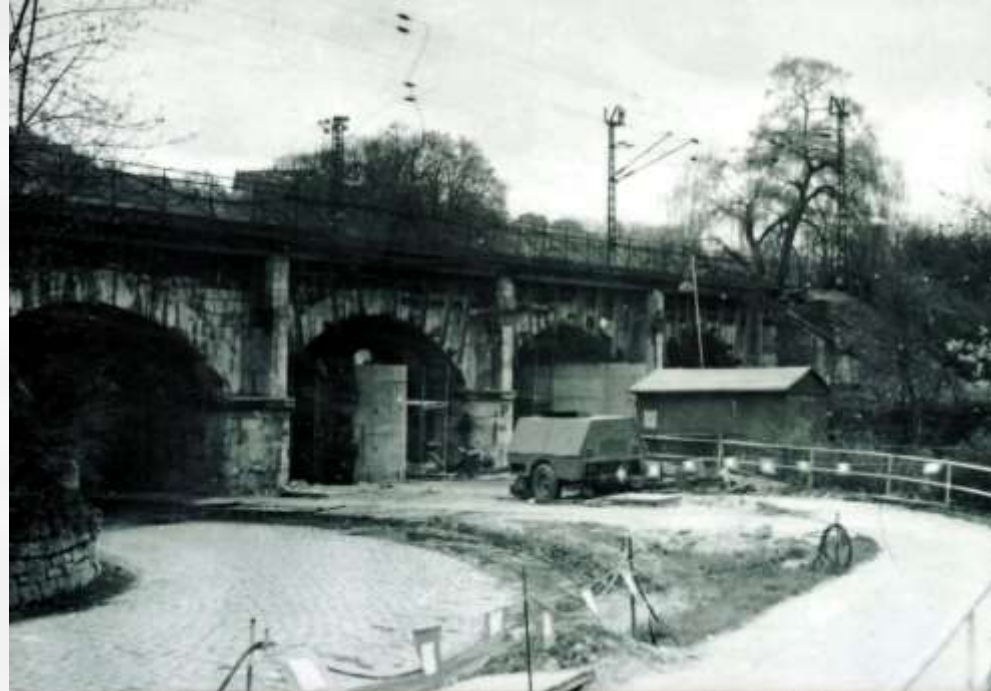
1979



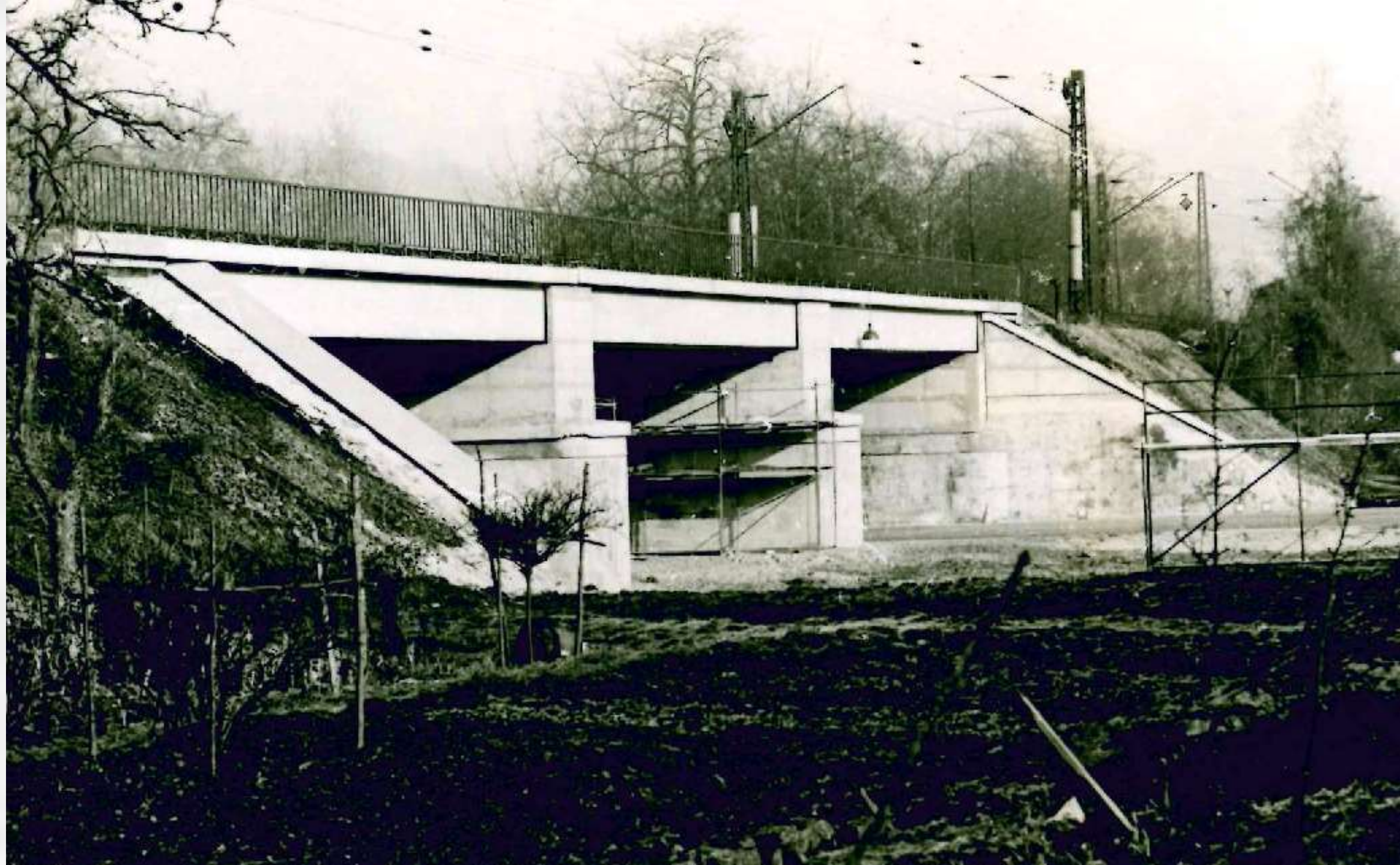
Tragwerkverbesserung der Eisenbahnbrücke Kurpark Bad Sulza



Quelle: Google Earth













1986



1993

Thüringer Allgemeine

Zeitungsbericht vom 22.12.1993

Bad Sulzaer Traum: D-Zug-Halt im Kurort

SPD fordert Verbesserungen auf dem Bahnhof

BAD SULZA (nz). Die Stadtverwaltung soll sich verstärkt um eine Verbesserung der Zustände auf dem Bahnhof der Kurstadt kümmern. Einen entsprechenden Antrag brachte jetzt die SPD-Fraktion: unter Stadtverordnetenversammlung in das Parlament ein. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, sich für den Halt eines D-Zug-Paares in der Kurstadt einzusetzen. Außerdem soll es bei Verhandlungen mit der Reichsbahn bzw. der künftigen Bahn AG auf einen beheizten Warteraum pochen.

der ganztägig zur Verfügung steht. Ebenso sollten die Toiletten den ganzen Tag über nutzbar sein. Schließlich gehört eine ordentliche Gepäckaufbewahrung und die regelmäßige Säuberung und Renovierung des Durchganges zwischen den Bahnsteigen zu den Forderungen.

Bürgermeister Johannes Hertwig (CDU) bezeichnete den von den Abgeordneten angenommenen Antrag als reine Willensbekundung, der nichts mit dem Bahnhof passieren entscheidet nicht die Kommune.





EMPFANG: Der Blick zum Bahnhof ist der erste Eindruck, den Kurgäste von Bad Sulza haben, die mit dem Zug anreisen. Über dessen Zukunft zeigt sich die Bahn AG jetzt gesprächsbereit.

Agenturen statt Schalter

Bahn kündigt Gespräche mit der Stadt Bad Sulza an

BAD SULZA (mar). Wie es mit dem Bad Sulzaer Bahnhof weitergeht, soll noch in diesem Monat diskutiert werden. Wie der Bereich Fernverkehr der Bahn AG in Halle/Saale auf Anfrage mitteilte, werden sich daran er selbst als für den Fahrkartenverkauf zuständige Stelle, der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe aus Erfurt, der die Vermarktung des Gebäudes in der Hand hat, und Vertreter der Stadt beteiligen. Es gebe Vorstellungen, den unrentablen Fahrkartenverkauf im Bahnhof durch zwei Agenturen in der Stadt – eine in einem Reisebüro, die andere im Klinikzentrum – zu ersetzen.

Thüringer  Allgemeine

Zeitungsbericht vom 03.05.1997

Gemeinsame Aktionen für einen attraktiveren Bahnhof

Zuerst soll die Unterführung verschönert werden

BAD SULZA (mök). Der Bad Sulzaer Hauptbahnhof, soll etwas verschönert werden. Darauf haben sich gestern vor Ort Vertreter der Bahn AG, der Kliniken sowie der Kurgesellschaft verständigt.

Der Zustand des Bahnhofs lasse für eine Kurstadt zu wünschen übrig, sagte Ludwig Carl, Sachbearbeiter der Kurgesellschaft, gestern auf TA-Anfrage. „Der erste Anblick ist für ankommende Reisende nicht gerade der beste.“ Daher habe man versucht, gemeinsame Lö-

sungen zu finden. So soll der unterirdische Durchgang zwischen Hauptgebäude und den Bahnsteigen durch die Bahn AG trockengelegt werden. Die Kliniken wollen gemeinsam mit Schulen im Gegenzug dafür sorgen, daß die Unterführung durch Malereien verschönert werde. Selbst an Graffiti denke man dabei. Das Hauptgebäude, so Carl, könnte durch einen Getränkestützpunkt in der ehemaligen Gaststätte eventuell etwas attraktiver werden.



1997



Thüringer Allgemeine

Zeitungsbericht vom 04.03.1997

Farbenfroher Empfang für Bad Sulzas Kurgäste

Stadtansichten und Graffiti zieren den Durchgang am Bahnhof

BAD SULZA (md). Dicke rote, grüne und blaue Balken, Kringel und Figuren zieren seit Samstagvormittag den unterirdischen Durchgang zwischen den Bahnsteigen und dem Hauptgebäude am Bad Sulzaer Bahnhof. Graffiti – was sonst verpönt ist, soll hier verschönern. 15 Kinder sprühten und malten, bis kein Fleck graue Mauer mehr frei war. „Viele Kurpatienten traf erstmal fast der Schlag, wenn sie am Bad Sulzaer Bahnhof ankamen und durch den grauen Tunnel mußten“, erklärt Eckart Behr, Leiter der Sophienklinik, den

Zweck der Malarbeit. Dafür spendierte die Klinik 200 Mark für die Farbe und lud die Kinder der Kurstadt zum Bemalen ein. Der Bad Sulzaer Graphiker Horst Bark gestaltet unentgeltlich die beiden Frontseiten des Tunnels mit Bad Sulzaer Ansichten.

Noch weitere Aktionen der Bahn AG gemeinsam mit der Stadt und der Kurgesellschaft sollen den Bad Sulzaer Bahnhof „hoffähig“ machen: Seit dem Wochenende stehen neun nagelneue Bänke auf den Bahnsteigen, spendiert von der Kurgesellschaft. Außerdem

werden demnächst Werbeschautafeln am Bahnhofsgelände angebracht, die an örtliche Firmen vermietet werden können. Mit Einzug des Frühlings soll außerdem die Fassade des Bahnhofsgeländes mit einem Druckstrahlgerät gesäubert werden, während Grünanlagen angelegt und Sträucher gesetzt werden, wie die Bahn AG gestern auf Nachfrage bestätigte. Im ehemaligen Mitropa-Restaurant des Bad Sulzaer Bahnhofes laufen unterdessen die Vorbereitungen an, dort einen Getränkeshop einzurichten.

Zeitungsbericht vom 07.01.1997



INSPIZIERT: Den Bahnhof Bad Sulza haben gestern Ingolf Wagner (v.) und Hartwig Römer begutachtet. Alle sechs Jahre führt die Bahn AG an ihren Gebäuden eine Regeluntersuchung durch



FARBENSPIELE: Auch die 15jährige Anja Gläser aus Niedertrebra sprüht vor Ideen, wie der Weg vom Bad Sulzaer Bahnhof in die Stadt attraktiver werden könnte. Zusammen mit einem guten Dutzend weiterer junger Künstler treibt sie mit fröhlichen Graffiti das bislang vorherrschende triste Grau aus der Unterführung.

TA-Foto: F. SÖLLNER



2002



Omas Radios in Bad Sulza

Technik-historische Sammlung Lorenz zeigt sich erstmals der Öffentlichkeit

BAD SULZA. Eine Ausstellung mit gut 70 alten Radio- und Fernsehapparaten eröffnet heute in der Kurstadt Bad Sulza. Für Udo Lorenz geht damit ein Traum in Erfüllung.

Seit 1974 begeistert sich der heute 40-jährige für alles, was mit Funktechnik in Zusammenhang steht. Radios und Fernseher, Magnetbandgeräte und Lautsprecher, alte Röhren und Transistoren. Lorenz' Spezialgebiet sind die deutschen Geheimwaffen des zweiten Weltkrieges – über die USA hat er sich einen Weg in die technischen Dokumentationen der Geheimlabors von Peenemün-

de verschafft. Prunkstück seiner technik-historischen Sammlung ist das komplette Cockpit einer Messerschmitt 262, des ersten Düsenflugzeugs der Welt. Allerdings kann er das alles nicht öffentlich ausstellen. Noch nicht.

„Seit zwei Jahren schon bin ich im Kontakt mit der Stadt“, sagte er im TA-Gespräch. Auch die Stadtväter haben demnach Interesse an der Einrichtung eines Technik-Museums. Gemeinsam mit einem IHK-Vertreter hat Udo Lorenz auch schon ein Konzept zur Betreibung erstellt. Allerdings fehlt es an geeigneten Räumlichkeiten. In dem angemieteten ehema-

ligen Uhrmacherladen an der Ludwig-Wiegand-Straße 27 geht es mit dem Museum schon heute los. Quasi als „Probelauf“ zeigt Lorenz zwei Monate lang Teile seiner Sammlung. So kann er die Entwicklung der Lautsprecher vom Grammophon-Trichter bis über den Konuslautsprecher bis zu vollautomatischen dynamischen Lautsprechern auch akustisch demonstrieren. Der Technik-Enthusiast, der auch versucht, vom An- und Verkauf technischer Geräte zu leben, stellt zudem vermeintlich Kurioses aus. So einen mechanischen Sendersuchlauf von 1939 – ein Radio, das soviel wie ein halbes

Auto kostete. Oder ein Radio von 1935 mit Senderanzeige in einer Art „Display“. Schließlich finden sich auch luxuriöse Radiotruhen aus den fünfziger Jahren, oder die legendären „Rembrandt“-Fernseher von 1954, die ersten für die DDR-Bevölkerung. Bis 1958 übrigens war die DDR-Produktion nicht in der Lage, größere Bildröhren in Serie zu produzieren. Man behalf sich mit „Erfindungen“ wie der Linse, die vor dem Bildschirm aufgestellt und mit Wasser gefüllt wurde. Auch die ist ab heute im Technik-Museum Lorenz zu sehen.

Klaus JÄGER



TECHNIKGESCHICHTE: Im Reich der Röhren und Transistoren fühlt sich Udo Lorenz wohl. Heute um 14 Uhr wird in der Ludw.-Wiegand-Straße der Kurstadt eine Ausstellung mit über 70 historischen Radiogeräten eröffnet. TA-Foto: K. JÄGER

Museum in der Schalterhalle

Bad Sulzaer will dem Hauptbahnhof der Kurstadt zu einer zweiten Chance verhelfen

Bad Sulzas Hauptbahnhof hat offenbar wieder eine Zukunft. Seit Ende der 90er Jahre nicht mehr von der Bahn genutzt, steht das Gebäude seither leer. Die neue Chance heißt nun Museum.

Von Jens LEHNERT

Der Bad Sulzaer Udo Lorenz könnte maßgeblich zum Erhalt des verwaisten Empfangsgebäudes beitragen. Der 42-jährige Elektro- und Funktechnik-Fan betreibt seit zwei Jahren in

einem ehemaligen Uhrenladen in der Ludwig-Wiegand-Straße ein kleines Technik-Museum inklusive einer Werkstatt. Für seine umfangreiche Sammlung historischer Radios, Fernseher und einigen mehr, worin einst Röhren glommen, braucht er nun mehr Platz. Und den hofft er im Bahnhof zu finden.

Sein Konzept, mit dem er auch bei der Stadt Eindruck hinterließ, umfasst allerdings noch mehr. Neben dem Museum, das in die erste Etage ziehen soll, könnten ein Museumsshop und ein Café das An-

gebot bereichern. „Ein Museum trägt sich nun mal nicht ganz allein“, weiß der Bad Sulzaer. Außerdem will Udo Lorenz im Bahnhof seine Werkstatt einrichten und erweitern. Er stellt Röhrenverstärker für Heimelektronik her.

Um die Erwerbmodalitäten zu vereinfachen, will zunächst die Stadt den Bahnhof von der Bahn kaufen und ihn dann an Udo Lorenz weiter veräußern. Ein entsprechender Ratsbeschluss ist bereits gefasst. Vertreter der Stadtverwaltung und der Deutschen Bahn trafen sich

vergangenen Monat in Leipzig, um sich auf einen Vertragsentwurf zu einigen. Als Kaufsumme stehe ein kleinerer vierstelliger Betrag zur Debatte. „Der Zustand der Bausubstanz ist auch ganz zufriedenstellend“, betrachtet Ordnungsamtsleiter Gerd Weigend die Vertragsverhandlungen als gelungen. Bürgermeister Johannes Herrwig sieht neben der touristischen Anziehungskraft zudem einen Gewinn fürs Stadtbild. „Mit der Belebung des Bahnhofes wäre ein großer Stein des Anstoßes aus dem Weg geräumt.“



BELEBUNG: Bereits seit 1998 wird Bad Sulzas Hauptbahnhofgebäude nicht mehr genutzt. Elektrotechnik-Sammler Udo Lorenz plant nun, mit einem Museum dort wieder Leben einkehren zu lassen.

TA Foto: F. SOLLNER

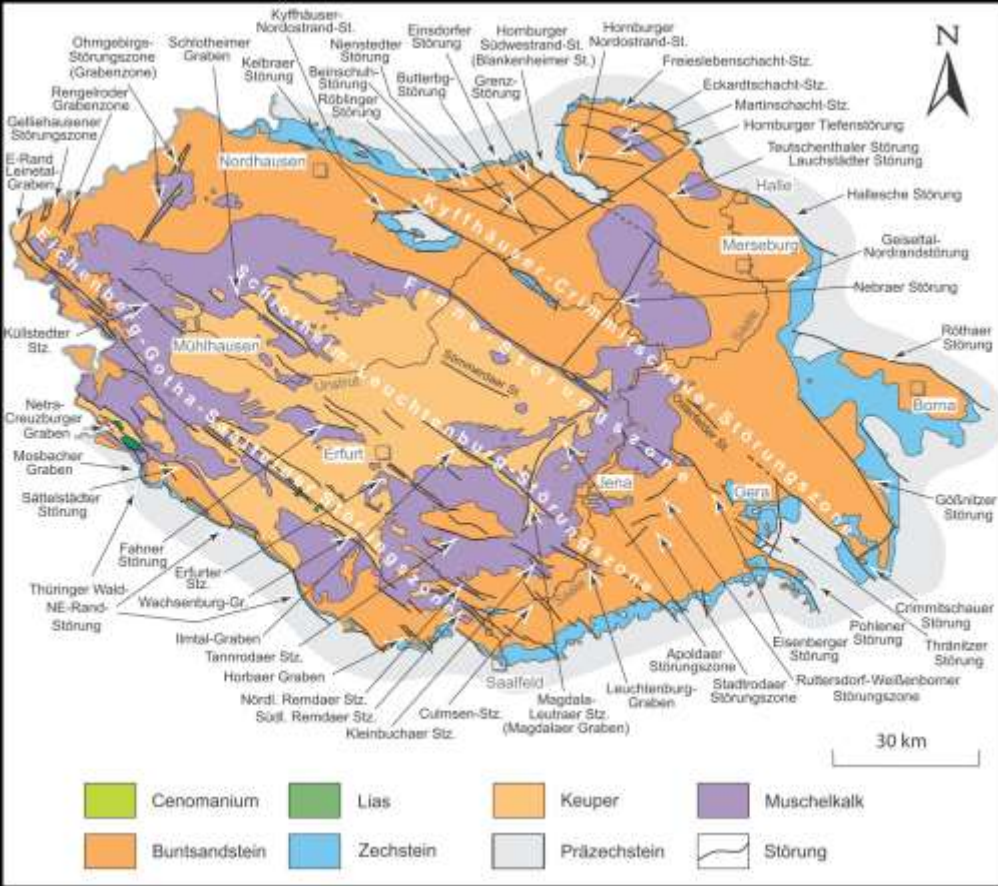


2006





Muschelkalk Auffaltung Finnestörung am Bahnhof Bad Sulza



2007



Udo Lorenz präsentiert im Bahnhof Bad Sulza ein Museum für Unterhaltungselektronik

Der 1. Mai hat heute neben einem freien Tag wieder viel zu bieten: Weinverkostung, Radtour, Oldtimerausfahrt, Familienfest. Eines aber ist in hiesigen Gefilden neu, der Besuch eines Museums der Unterhaltungselektronik. Im Bahnhofgebäude Bad Sulza öffnet es ab 10 Uhr die Pforten.

Von André HESS

BAD SULZA.

An das Rattern der Güterzüge und das Vorbeizischen der ICE hat sich Udo Lorenz längst gewöhnt. Vor zwei Jahren zog er in das renovierte und bis dato verwaiste und heruntergekommene Bahnhofgebäude ein. Der Kauf war nicht billig, beschwört er den Fragenden. Doch in das Fachwerkhäus am Bahnsteig 1 hat er sich längst verliebt. Lebt er doch hier seine Leidenschaft mit Haut und Haar aus. Platz ist genug, Ideen sprießen schon immer und heute ist es endlich so weit:

Im ehemaligen Mitropa-Gebäude hat er Radio- und Fernsehgeschichte ab der 30er-Jahre platziert. Der Kenner schnalzt mit der Zunge, der Laie lässt sich begeistern. Erst



TA-Foto (2) M. BLAU

VERLIEBT: Sammler Udo Lorenz hat jetzt sein eigenes Museum im eigenen Bahnhof.

recht, wenn ihm die „Unterhaltungselektronik“ bekannt vorkommt. Das könnte der Volksempfänger sein oder der erste Fernseher der DDR für den Bevölkerungsbedarf namens „Rembrandt“ aus dem VEB Sachsenwerk.

Der 45-Jährige schwört Stein und Bein, dass 80 Prozent seiner Radio-Schätze auch noch den Ton angeben. Beweisen will er es nicht. Es wäre wirt-

schaftlicher Selbstmord, würde er auch nur einen Sender hörbar einstellen. GEZ und Gema stünden sofort auf seiner Matte – schneller als mit dem ICE angereist, vermutet der aus Apolda Stammende. Seit 1974 sammelt Udo Lorenz Radios und Fernseher aus der Zeit, als Bild und Ton laufen lernten. Anfangs von der Straße aufgehoben habe er die ausrangierten Teile und nach Hause ge-

schleppt. Das Hobby wurde 1998 Beruf, seit er mit antiker Technik handelt. In seinem Shop gleich nebenan findet der Technik-Freak Ersatzteile für Gerätschaften bis in die 60er-Jahre. Elektronikbastlern und Restauratoren werden die Augen überlaufen.

Was ihn an der alten Technik fasziniert, hat mit Stil und Dekor zu tun. In Ebenholzfurnier eingearbeitet ist bereits 1939

ein Radioautomat, der automatisch die Sender einstellen konnte. Die Tonmöbel enthalten neben dem Radio- auch einen Schallplattenteil und im Schrank verbirgt sich eine Halterung für die Schellack-Platten. Damals war die Technik noch sündhaft teuer, passte aber dafür zu den Möbeln.

Um seiner Ausstellung noch einen Hauch mehr an Flair zu verleihen, hat Udo Lorenz vier Wohnzimmer dem damaligen Zeitgeist gemäß eingerichtet. Vom Buffet bis zur Schrankwand, vom Radioschrank mit integrierter Lampe bis zur fahrbaren Radiobar. Dazu ergänzen Werbeplakate und andere Geräte die Sammlung. Eine mannshohe Verstärkeranlage aus dem Funkwerk Kölledda etwa, die für den Dorffunk – oder eben auch für den 1. Mai ihren Zweck der Verlautbarungs-Übermittlung erfüllte. Staunen lässt auch ein Fernsehapparat mit Wasserlinse vor der Bildröhre, um das Mattscheibenergebnis künstlich zu vergrößern.

Für einen Euro sind die Spitzenmodelle der Unterhaltungselektronik heute ab 10 Uhr zu sehen. Vorbeirauschende ICE inklusive. Der Imbiss „Zur alten Dampflok“ von Familie Hautke feiert mit Premiere.



Speisen zu kleinen Preisen



Bahnsteig - Biergarten



Bahnhof Bad Sulza,
der für Ausstellungen genutzt wird

Zur Erweiterung der Ausstellung
suchen wir ständig Exponate zu
folgenden Themen.

- KFZ - Technik
- Unterhaltungselektronik
- Militärtechnik
- Funktechnik

Udo & Mario Lorenz GbR
Am Hauptbahnhof 1
99518 Bad Sulza
Tel, 036461/21214

Ausstellung

Aus der Zeit,
als der Geiz noch nicht geil war!



Spitzenmodelle der Unterhaltungselektronik

In 99518 Bad Sulza
Hauptbahnhof

Tel. 036461 / 21214

Öffnungszeiten

Mo.- Di.- Mi.
10 - 17 Uhr

Fr.- Sa.- So.
10 - 19 Uhr

Donnerstag Ruhetag

Erleben Sie in einer einzigartigen Ausstellung,
die Faszination der Unterhaltungselektronik.



In dieser Ausstellung sieht man an den Geräten die Vielfalt und den Einfallsreichtum von Technikern und Designer.

Des weiteren ist dargestellt, in Wohnzimmern aus verschiedenen Zeitepochen, das Leben mit der Unterhaltungselektronik, von den Anfängen bis in die 70er.



Treten Sie ein , zu einer Reise in eine Zeit, wo man für ein Radio, Fernsehgerät, Tonbandgerät oder eine Musiktruhe bis zu zehn Monatslöhne ausgegeben hat.





Ein Stück Zeitgeschichte vermittelt der Nostalgetrip durch die Bad Sulzaer Ausstellung Wahre Wunderwerke an Radios

Von Siegfried Schmidt

Bad Sulza (AA/sch). Ein Rundgang durch die Ausstellung „Spitzenmodelle der Unterhaltungselektronik“ im Gebäude des Hauptbahnhofes von Bad Sulza ist wie ein Nostalgetrip. Neben den gut erhaltenen Rundfunk- und Fernsehgeräten spiegeln die mit viel Akribie gestalteten Wohnzimmer aus vier Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts ein gutes Stück Zeitgeschichte wider.

Mit dem Museum hat Udo Lorenz, seit 1990 in Bad Sulza ansässig, seinen Traum verwirklicht. Seit 1974 währt die Sammelleidenschaft. Alle Modelle, oft bei Haushaltsauflösungen erstanden, sind funktionstüchtig und so liebevoll gepflegt, dass ihnen die Jahre kaum anzusehen sind. Stolz zeigt Udo Lorenz auf die Spitzengeräte von Saba, Philipps, Telefunken, Siemens, Imperial aus Staßfurt in den 1930er Jahren. Der Philipps-Radioautomat besaß schon einen Motorwähler zum Programmieren der Sender. Imposant sind die Musikschränke von Telefunken und Imperial mit dem stolzen Preis um die 500 bis 600 Reichsmark oder die Siemens Kammermusik-Schatulle (Wert um 440 RM). Erschwinglicher waren schon die Volksempfänger, die in der NS-Zeit der braunen Propaganda dienten. 1941 gab es von Telefunken das erste Radio mit



Udo Lorenz zeigt das vor 40 Jahren hergestellte Radiogerät von der Firma John aus Apolda, die in der Bahnhofstraße ansässig war. Foto: Schmidt

fünf Kurzwellenbereichen (nur Export!), das aber in Deutschland nicht verkauft wurde, weil man sonst die „Feindsender“ hören könnte.

Weiter präsentiert Udo Lorenz auch Rundfunk- und Fernsehgeräte aus der DDR-Produktion. Aus Dresden kamen nach dem Krieg die ersten Sachsenwerk-Radios. Neben Staßfurt und Sonneberg stellte die Apoldaer Firma John einige Jahre später gleichfalls Radioempfänger (Typ Dominator) mit vorzüglicher Klangqualität her. Nach Verstaatlichung des Betriebes und Tod des Inhabers im Jahre 1973 wurde leider die Produktion in

den Elektrischen Werkstätten in der Bahnhofstraße von Apolda eingestellt.

Schon seit den 1950er Jahren gehörten Fernsehgeräte wie „Rembrandt“, „Rubens“ oder „Dürer“, vereinzelt auch Magnettonbandgeräte von Smaragd und Rundfunk-Tonband-Kombinationen, zur wohnlichen Einrichtung und wurden Standard. Wer damals das nötige Kleingeld hatte, besaß eine Radiobar, die man überall hinschieben konnte, um Musik und einen guten Tropfen am gewünschten Ort zu genießen. Groß in Mode waren in den 60er und 70er Jahren Kofferradios vom VEB Stern-Radio Sonne-

berg, die im Auto, im Schrebergarten oder im Urlaub unentbehrlich wurden.

Genau über seinem Museum will Udo Lorenz in zwei Jahren ein Nostalgiekino mit alten Vorführgeräten und Sperrsitzen - alles stilleckt - eröffnen. Eine zweite Ausstellung zum Thema „Auferstanden aus Ruinen“ ist geplant, die zeigen soll, wie Menschen militärische Hinterlassenschaften für zivile Zwecke genutzt haben. Seit 1998 betreibt Udo Lorenz mit seinem Bruder Mario in Bad Sulza einen Internationalen Antik-Technik-Markt mit An- und Verkauf. Im Bahnhofsgelände finden Elektronikbastler und Sammler alles für ihr Hobby: hochwertige Sammlerstücke, jede Menge Radios, Kleinteile und Elektromaterial.

Jeden ersten Samstag im Monat organisieren die Brüder Lorenz eine Sammlerbörse im Bad Sulzaer Hauptbahnhof. Händler bieten ein reichhaltiges Angebot an Technik von Uralt bis in die 1980er Jahre wie Unterhaltungselektronik (Radio, Fernseher, Tonband), Nachrichtentechnik (Funkgeräte, Telegraphie, Telefonie), militärische Ausrüstung (Funkgeräte, Flugzeugteile), Kraftfahrzeugtechnik (Ersatzteile) und noch vieles mehr. Liebhaber von technischen Antiquitäten haben sich den Termin für die nächste Sammlerbörse, 6. Oktober 2007, schon vorge-merkt.

Erlebniswelt Technik



Öffnungszeiten: Mo. - Mi. 10 - 17 Uhr
Do. - Ruhetag
Fr. - So. 10 - 18 Uhr

Eintrittspreise: Erwachsene - 3,50 Euro
Kinder
in Begleitung Erwachsener - 1,00 Euro

 036461/21214

 technik-museum-bad-sulza.de

 technikmuseum-lorenz@online.de

 Technik Museum Bad Sulza
Am Hauptbahnhof 1
99518 Bad Sulza

So finden Sie uns
im Hauptbahnhof



Zum verweilen
Bahnsteig-Biergarten
Café Imbiss

Willkommen im
**TECHNIK
MUSEUM**
Bad Sulza



Ein echtes Erlebnis

Im
Hauptbahnhof

TECHNIK-MUSEUM

Bad Sulza



Spitzenmodelle der Unterhaltungselektronik



Fernsehen



Schallaufzeichnung



Nationale Volksarmee



Zweiräder der DDR





2012



Thüringer  Allgemeine

Zeitungsbericht vom 11.05.2012



Vor allem die Graffiti sollen ein für allemal verschwinden. Besondere Schutzplatten sollen nach der Verschönerung dafür sorgen. Foto: Sascha Margon

Kurstadt-Bahnhof geht in die Kur

Die Verschönerungsarbeiten sollen am 24. Mai starten und umfassen Abriss und Schutz gegen Graffiti. Barrierefreiheit soll in den kommenden Jahren verwirklicht werden





KLINIKZENTRUM
BAD SULZA
LIQUID SOUND
TEMPER

HOTEL
AN DER
THERME

TOSKANA THERME BAD SULZA
"Liquid Sound in der Toskana des Ostens" Weltprojekt der Expo 2000

Verkehrsbetriebe
Bad Sulza
Toskana
THERME

REHA · THERAPIE · KUR

Möglicherweise alte Zisterne entdeckt

Bei Sanierungsarbeiten am Bahnhof Bad Sulza fand sich ein noch nicht so recht identifiziertes Gewölbe im Boden

VON DIRK LORENZ-BAUER

Bad Sulza. Saniert und verschönert wird momentan der Bahnhof von Bad Sulza. Dazu gehören Abrissarbeiten, aber auch um Maßnahmen zum Schutz vor Vandalismus. So wird unter anderem ein Graffiti-Schutz im Personentunnel angebracht.

Im Zuge der umfangreichen Erdarbeiten durch die Schmöllner Firma HMC Kretzschmar

wurde jetzt im Erdboden ein etwa sechs Meter tiefes und im Durchmesser schätzungsweise drei Meter großes Gewölbe entdeckt. Nach Einschätzung von Thomas Grewing von der für das Bahnhofsprojekt zuständigen Nahverkehrs-Service-Gesellschaft (NVS) handelt es sich höchstwahrscheinlich um eine alte Zisterne. Genauer feststellen sollen das aber in den kommenden Tagen Archäologen, die durch die Firma HMC be-

reits informiert worden sind.

Bad Sulzas Bürgermeister Johannes Hertwig (CDU) zeigte sich gestern überrascht, da er noch keine offiziellen Informationen über die vermeintliche „Entdeckung“ bekommen habe. Nun bleibt abzuwarten, ob es sich bei dem Fund um einen von Wert handelt oder nicht. Bis dahin soll mit den Arbeiten zumindest an dieser Stelle nicht fortgefahren werden, hieß es gestern auf Nachfrage der TA.



Fragen wirft dieses Bauwerk im Erdboden auf, das bei der Sanierung entdeckt wurde. Foto: P. Hansen

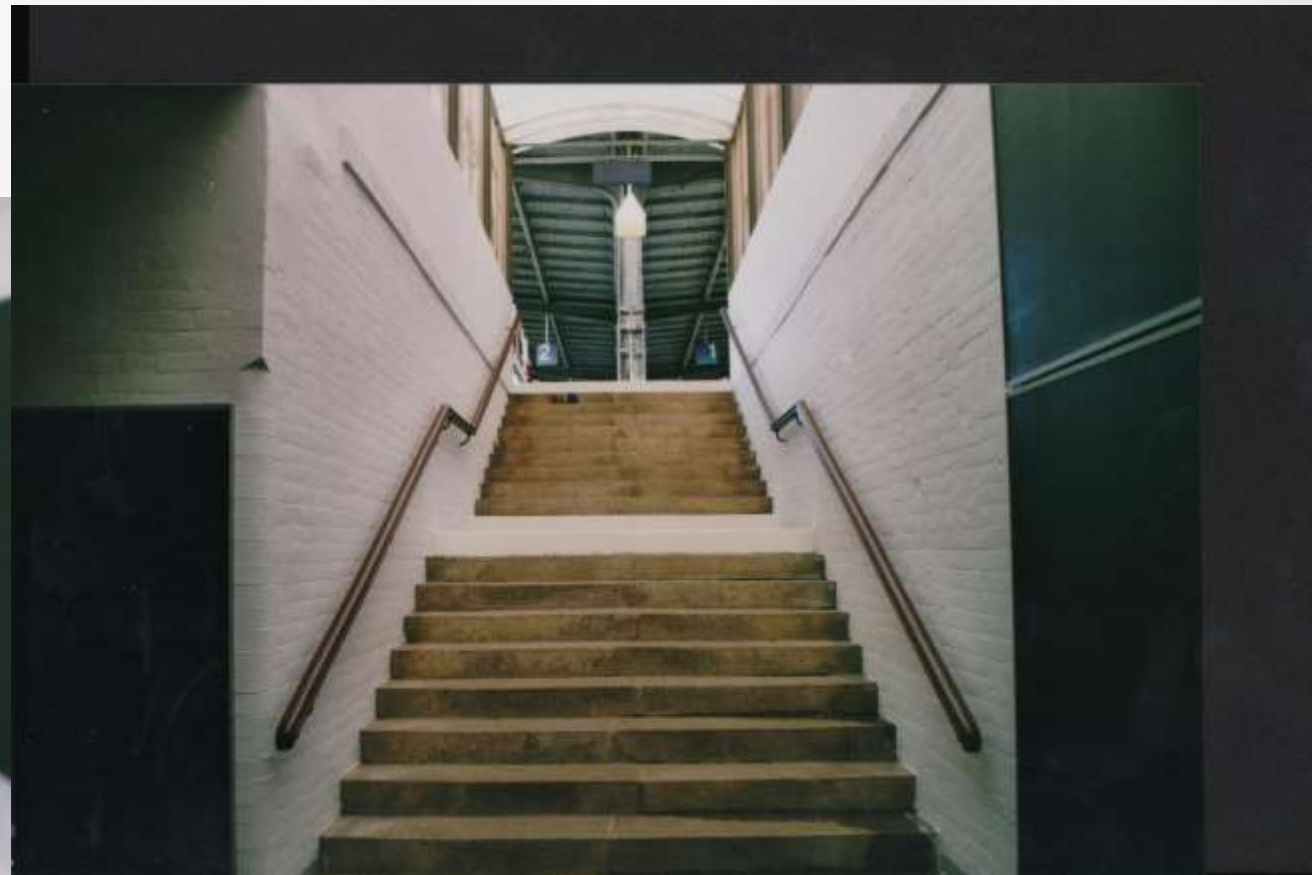
Dem Standort, des bei Bauarbeiten wiederentdeckten Kalk- und Ziegelbrennofen bzw. Keller oder Vorratsraum am Bahnhof, (im eigentlichen Sinne salinentechnisch wertvolles Historiengut), wurde wenig Anteilnahme geschenkt und das Areal sorgfältig verfüllt.

Vorratskeller oder ein alter Brennofen

Zisterne ist es am Bahnhof nicht

Bad Sulza. Auf den Artikel über einen Bauwerksfund am Bahnhof Bad Sulza (TA 17. Juli) reagierte unser Leser Manfred Kaltenberg gestern umgehend. Er schreibt, dass es sich dabei mit hoher Wahrscheinlichkeit wohl nicht um eine Zisterne, sondern vielmehr um einen Kalk- und Ziegelofen handelt, der sich bereits weit vor 1800 an dieser Stelle befand. Eine Überraschung dürfte es allerdings nicht sein, denn auf alten zeitgenössischen Salinekarten sei dies eingezeichnet.

Auch Bürgermeister Johannes Hertwig (CDU) sieht keine Hinweise auf eine Zisterne. „Da wäre doch das Wasser rausgelaufen, weil unten eine Tür drin ist.“ Allerdings teilt er die Theorie nicht, dass es sich um einen Ofen handelt – dann wären die Seitenwände doch schwarz. Hertwig vermutet, dass sich da ein ehemaliger Vorratsraum aufgetan hat, weil das Ganze doppelwandig gemauert ist, um das Klima im Winter wie im Sommer stabil und Feuchtigkeit möglichst draußen zu halten. lb





2013







Imbiss zur alten Dampflok

Bad Sulza



2015



Thüringer Allgemeine

Zeitungsbericht vom 06.08.2015

Sanierung des Hauptbahnhofs Bad Sulza beginnt noch im August

Projekt unter Beteiligung von Bahn, Freistaat Thüringen und Stadt Bad Sulza wird 2,5 Millionen Euro kosten

VON KLAUS JÄGER

Apolda. Auf einen neuen Hauptbahnhof können sich die Bad Sulzaer in absehbarer Zeit freuen. Die Deutsche Bahn wird noch in diesem Monat mit der umfassenden Sanierung der sogenannten Verkehrsstation beginnen. Ziel ist dabei ein barrierefreier Ausbau.

An den Baumaßnahmen beteiligt sich auch die Stadt. Erst in der jüngsten Stadtratssitzung (TA berichtete) beschlossen die Räte, mit einer Rampe den barrierefreien Zugang zum Bahnhof zu ermöglichen. Für 225 000 Euro wird das Unternehmen Hasselmann aus Berka an der Werra den Bau übernehmen.

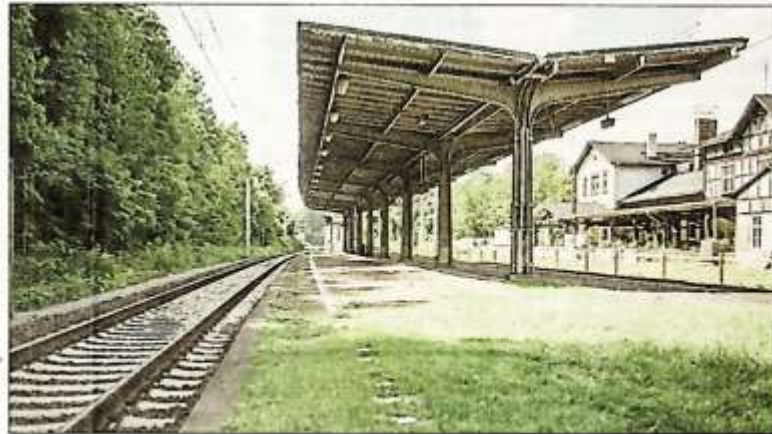
Dass es dieselbe Firma ist, die auch im Auftrag der Bahn baut, kommt nicht von ungefähr. Bad Sulzas Bürgermeister Johannes Hertwig: „Es gab eine gemeinschaftliche Ausschreibung unter der Maßgabe, dass es sich um zwei verschiedene Auftraggeber handelt.“ Damit hofft die Stadt, Reibungsverluste oder Terminkollisionen auf dem Bau zu verhindern. Auch eine gemeinsame Bauleitung wird es aus diesem Grunde geben.

Die Rampe, die die Stadt baut, beginnt am Fahrradständer und führt in einem Bogen bis zur Unterführung – so ziemlich dem einzigen Bauwerk, das nach der Sanierung entsprechend aufgehübscht bleiben wird.

Bauarbeiten sollen schnell vonstatten gehen

Denn die Bahn selbst kündigte an, den Bahnhof völlig umzukrempeln. So soll der sogenannte Inselbahnsteig, das Bahnsteigdach und die Treppe zum Bahnsteig 1/2 zurückgebaut werden. Neu entstehen demnach ein 170 Meter langer Mittelbahnsteig. Vom öffentlichen Bereich bis zur Personenunterführung soll eine „stufenfreie Zuwegung“ gebaut werden.

Ebenso wird eine Rampe künftig vom Mittelbahnsteig bis zur Unterführung führen. Beleuchtung und Wegeleitsystem sollen ebenso erneuert werden wie der Wetterschutz. Ein Blindenleitsystem sowie ein sogenannter dynamischer Schriftanzeiger komplettieren die Ausstattung.



Schon bald ein historischer Anblick. Die Verkehrsstation Bad Sulza soll von August bis September gründlich überholt werden.
Foto: Thomas Müller

„Der Bahnhof wird so gestaltet, wie der Apoldaer“, macht Hertwig das kommende Bild deutlich. Und: Ähnlich wie in Apolda soll es neben der relativ langen Rampe künftig auch eine Treppe geben.

Insgesamt wird der Bau rund 2,5 Millionen Euro kosten, prognostizierte die Deutsche Bahn. An den Kosten ist neben der Stadt auch der Freistaat betei-

ligt. Die Planungen für den Umbau haben bereits 2014 begonnen. Dafür sollen dann die Bauarbeiten selbst fix gehen. Laut Bahn soll die neue Verkehrsstation bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb gehen. Allerdings behält man sich „Restarbeiten“ auch noch für das erste Quartal 2016 vor.

Rein vorsorglich wies die Bahn darauf hin, dass sich „trotz

des Einsatzes moderner lärmgedämpfter Arbeitsgeräte“ Belästigungen durch Lärm und Staub nicht vermeiden lassen werden. Zudem wird es voraussichtlich ab 31. August und bis zum Fahrplanwechsel im Dezember zu Einschränkungen im Reiseverkehr kommen. Allerdings sicherte die Bahn zu, über eventuelle Fahrplanänderungen rechtzeitig informieren zu wollen.

Bad Sulza

Erneuerung der Verkehrsstation Bad Sulza



Bahnsteigerneuerung und stufenfreier Ausbau der Verkehrsstation startet im August • Lärmintensive Arbeiten • Einschränkungen im Reiseverkehr ab Ende August

(Leipzig, 3. August 2015) Die Deutsche Bahn AG (DB AG) baut die Verkehrsstation Bad Sulza barrierefrei aus, um den Kunden künftig einen modernen, komfortablen und stufenfreien Zugang zu den Zügen im Bahnhof Bad Sulza zu bieten.

Die im Jahr 2014 begonnenen Planungen sind abgeschlossen. Die ersten Arbeiten starten in diesem Monat. Die Bauarbeiten beinhalten unter anderem die Erneuerung des Mittelbahnsteigs 1/2, ein neues Wegeleit-, Informations- und Blindenleitsystem sowie Dynamische Schriftanzeiger (DSA).

Für den künftigen stufenfreien Zugang zum Bahnsteig wird der Weg in den Personentunnel neu gebaut. Vom Personentunnel zum Mittelbahnsteig ist der Neubau einer Rampe vorgesehen.

In das Vorhaben sollen ca. 2,5 Millionen Euro investiert werden, die unter Beteiligung des Freistaates Thüringen und der Stadt Bad Sulza finanziert werden. Die erneuerte Station soll zum Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb gehen. Restarbeiten sind noch bis in das erste Quartal 2016 zu realisieren.

Während der Bauarbeiten (teilweise auch in der Nacht) lassen sich trotz des Einsatzes moderner lärmgedämpfter Arbeitsgeräte Belästigungen durch Lärm und Staub leider nicht vermeiden. Die Deutsche Bahn bittet betroffene Anwohner um Verständnis für die mit diesen Arbeiten verbundenen Unannehmlichkeiten.

Auf Grund der Arbeiten kommt es voraussichtlich ab 31. August bis zum Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres auch zu Einschränkungen im Reiseverkehr. Die Deutsche Bahn wird über die Fahrplanänderungen rechtzeitig informieren.

Daten und Fakten:

- Rückbau Inselbahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung und Treppe zum Bahnsteig 1/2
- Neubau Mittelbahnsteig 170m lang, 55cm hoch
- Neubau stufenfreie Zuwegung vom öffentlichen Bereich in die Personenunterführung (PU) Neubau Rampe von der PU zum Mittelbahnsteig
- Erneuerung Beleuchtung, Ausstattung, Wegeleitsystem
- Neubau Wetterschutz

Ihre Deutsche Bahn



Bad Sulzaer Hauptbahnhof wird barrierefrei

Seit Wochen laufen die Arbeiten am Hauptbahnhof in Bad Sulza. Hier soll in den nächsten Monaten ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen ent-

stehen. Der einstige Mittelbahnsteig mit dem Blechdach ist bereits abgerissen. Der neue misst später 170 Meter an Gesamtlänge. Diesen

erreichen die Fahrgäste künftig über eine Rampe, die durch eine Unterführung auf den Vorplatz führt. Insgesamt werden 2,5 Millio-

nen Euro verbaut. Neben der Deutschen Bahn AG und dem Freistaat investiert auch die Stadt Bad Sulza 225 000 Euro. Foto: Sascha Margon



Zeitungsbericht vom 27.02.2016

Ein Jahr lang Verkehrsbehinderungen zwischen Apolda und Bad Sulza

Deutsche Bahn beginnt kommende Woche umfangreiche Baumaßnahme an Darnstedter Brücke

VON SASCHA MARGON

Darnstedt. Ab kommenden Dienstag sollen die Bauarbeiten zur Erneuerung der Eisenbahnbrücke in Darnstedt wieder aufgenommen werden. Die geplante einjährige Baumaßnahme wird sich dabei durch weiträumige Umleitungen auch auf den Straßen und im Bahnverkehr auswirken.



Am Dienstag sollen die Arbeiten an der Bahnüberführung in Darnstedt beginnen. Auf dem Grundstück (rechts im Bild) soll der künftige Brückenkörper vorgefertigt werden und anschließend unter die Gleise geschoben werden. Foto: Sascha Margon

Während offiziell der Verkehr großräumig über die Bundesstraße 87 umgeleitet werden soll, wird es in Darnstedt auch zeitweise eine halbseitige Sperrung mit Ampelregelungen geben. Darauf einigten sich die Beteiligten, heißt es aus dem Rathaus Bad Sulza. Den ursprünglichen Plan der Deutschen Bahn, den Verkehr durch eine Anliegerstraße in Darnstedt zu leiten, sind dabei vom Tisch. Die Ampel sollte vor allem den Eberstedtern zu Gute kommen, die in dieser Zeit trotz Umleitungstrecke wieder mit erhöhten Durchgangsverkehr rechnen müssen.

Nach einer Pressemitteilung der Bahn wird dann bis Ende Juli auf einer Vorfertigungsfläche ein neuer Brückenkörper aus Stahlbeton entstehen. Bleiben diese Arbeiten im zeitlich Rahmen wird von August bis Okto-

ber die Vollsperrung in Kraft treten. In dieser Zeit wird der Betonkollos dann unter die Gleise geschoben. Während dieser Arbeiten ist dann auch die sechstägige Vollsperrung der Bahnstrecke notwendig.

Bereits 2013 wurde dieses Projekt schon einmal in Angriff genommen, musste aber dann abgebrochen werden. Die bauausführende Firma fand damals

andere Verhältnisse im Baugrund vor, als im Gutachten angegeben worden waren. Dadurch war es erforderlich auf eine andere Technologie umzuschwenken. Sollte in der ersten Planung mit einer Hilfsbrücke gearbeitet werden, wird jetzt eine vorgefertigte Komplettbrückeneinschub angewendet.

Für die neue Variante benötigt die Baufirma allerdings

mehr Platz als in der ursprünglichen Variante. Aus diesem Grund wurden als Vorfertigungsflächen Grundstücke vis-a-vis der alten Brücke angekauft oder angemietet. Hier soll bis August der Stahlbeton-Halbrahmen entstehen, der dann unter die Gleise geschoben wird. Der neue Durchlass wird quasi die selben Maße haben, wie sein Vorgänger aus dem Jahr 1957.

Modernisierter Bahnsteig in Bad Sulza feierlich übergeben

Zwei Rampen gewährleisten barrierefreien Zugang. Gesamtinvestition beliefen sich auf rund 2,5 Millionen Euro

VON DIRK LORENZ-BAUER

Bad Sulza. Ein recht schmuckes und gleichermaßen modernes „Tor zur Kurstadt“ hat inzwischen in Bad Sulza. Seit August des Vorjahres wurde der Haltepunkt für Züge erneuert und dabei an die aktuellen Erfordernisse angepasst. Am Freitagvormittag gab es nun die offizielle Einweihungsfeier am Bahnhof.

Geschaffen wurde ein neuer Mittelbahnsteig. Zudem schuf man über eine Rampe einen stufenfreien Zugang. Während die vordere Rampe für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen rund 50 Meter misst, bringt es die zum Bahnsteig auf 70.

An der Bad Sulzaer Verkehrsstation – wie die Deutsche Bahn sie bezeichnet – wurde zirka acht Monaten gebaut. Das Bahn-Unternehmen modernisierte die Station mit finanzieller Beteiligung des Landes Thüringen sowie der Stadt Bad Sulza. Letztere setzte insgesamt rund 235 000 Euro ein, worin etwa 168 000 Euro an Fördermitteln stecken. Der Rest kam aus der Stadtkasse.

60 Züge halten täglich in Bad Sulza

Mit dem Geld realisierte die Kommune ihren Part der Maßnahme, der sich konkret auf die Rollstuhl-Fahrer-Rampe bis an die Unterführung bezieht. Ausgestattet wurde die Station mit neuem Wegeleit-, Informations- und Blindenleitsystem, mit Wetterschutz sowie neuer Beleuchtung. Obendrein wurden dynamische Anzeigetafeln auf den Bahnsteigen installiert.

Arne Behrens, Geschäftsführer bei der Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen (NVS), Bürgermeister Johannes Hertwig (CDU), Ex-Ministerpräsidentin Christine Lieberknecht (CDU) sowie Jeannette Winter, Regionalbereichsleiterin der DB

Station und Service AG Südost, durchschnitten gemeinsam mit anderen Persönlichkeiten symbolisch ein Band – und gaben so den Weg frei.

Die Infrastruktur der Bahnhöfe einladend und funktional zu gestalten, sei eine Voraussetzung dafür, dass Reisen mit der Bahn immer attraktiver wird, hieß es. In Bad Sulza habe die Firma NVS mit der Deutschen Bahn moderne Bahnsteige in der richtigen Höhe und so die Zugangsqualität geschaffen, sagte NVS-Geschäftsführer Arne Behrens. Ein stufenloser Zugang zu den Zügen sei damit für alle gewährleistet.

Bürgermeister Hertwig verwies darauf, dass Bahnhöfe Eingangstor und Visitenkarte einer Stadt seien. Insbesondere für die Kurgäste, die hier ankommen, sei der erste Eindruck wichtig. Hertwig lobte den zügigen Baufortschritt und die relativ geringen Beeinträchtigungen während der Bauphase. Bereits im Mai 2012 hatte der Stadtrat für das Projekt gestimmt; die Vorlaufzeit für die Umsetzung be-

trägt mindestens zwei Jahre. Einig waren sich alle Beteiligten, dass es künftig derartige Investitionen an Bahnhöfen mit 500 bis 400 Ein- und Ausstiegen wohl nicht mehr geben wird. Absehbar wird sich wohl die Verteilung der Mittel für die regionale Infrastruktur ändern. Insoweit habe Bad Sulza – 60 Zughalte täglich – Glück gehabt, noch rechtzeitig in den Genuss der Gelder gekommen zu sein. Immerhin flossen in das Vorhaben

insgesamt 2,5 Millionen Euro – als Teil der Daseinsfürsorge.

Dass sich der moderne Bahnhof auch positiv auf die Ein- und Ausstiege auswirkt, hofft nicht nur der Bürgermeister. Von Bad Sulza aus ist der Reisende dank der modernen Abellio-Züge jedenfalls in weniger als einer Stunde in Leipzig; bis Erfurt sind es nur knapp über 30 Minuten Fahrzeit.

Insbesondere mit Blick auf den Großraum Leipzig eröffnen

sich durch die gute Anbindung touristisch neue Möglichkeiten, zumal in den Zügen im Mehrzweckbereich bis zu 15 Fahrräder (Stichwort IIm-Tal-Radweg) mitgenommen werden dürfen.

Obendrein können die Fahrkarten an einem Automaten im Zug oder eben beim jeweiligen Zugbegleiter direkt gekauft werden. Am Bahnhof in Bad Sulza gibt es nämlich keinen Fahrkartenautomaten, so NVS-Abteilungsleiter Thomas Grewing z.



Grund zur Freude hatte nicht nur Bürgermeister Johannes Hertwig (links) beim Banddurchschnitt. Zu den Scheren griffen auch Christine Kromke (Bahnhofsmanagerin Erfurt), Joachim Leibiger (Thüringens Behindertenbeauftragter), Jeannette Winter (Regionalbereichsleiterin) Johannes Selle (CDU-Bundestagsabgeordneter) und Arne Behrens von der Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen (von links).
Fotos (3): Peter Hansen



Die Abgeordneten Johannes Selle, Christine Lieberknecht, Wickerstedts Ortschef Arnfried Hahn und Christine Kromke (Bahnhofsmanagerin Erfurt) im Gespräch.



Die rollstuhlgerechte Rampe zur Bahnunterführung hin wurde mit städtischen Mitteln und Fördergeld finanziert. Baubeginn für alles war im August 2015.

Imbiss zur alten Dampflok



Bad Sulza





Baustopp an der Bahnbrücke Darnstedt

17.09.2016, 04:50 Uhr

Von Sascha Margon



Kurz vor Mitternacht mussten die Arbeiten am Donnerstag eingestellt werden, nachdem sich offensichtlich der Baugrund beim Vorschub abgesenkt hatte und das Bauwerk drohte in Schiefelage zu geraten. Foto: Sascha Margon

© zgt.

Darnstedt. Baukörper droht während des Vorschubs in Schiefelage zu geraten, Experten beraten vor Ort weiteres Vorgehen

Quelle:



„Massive Probleme bei Einschub der Bahnbrücke nahe Apolda“: Strecke bleibt mindestens bis übernächste Woche gesperrt

16.09.16 •

Wie der Mitteldeutsche Rundfunk berichtet, verzögert sich die Fertigstellung der neuen Eisenbahnbrücke in Darnstedt bei Apolda massiv, wovon Nah- und Fernverkehr der Bahn betroffen seien. Wie Projektleiter Steffen Jauemig von der Deutschen Bahn AG gegenüber dem Radiosender „MDR Thüringen“ sagte, hätten die Arbeiten am Freitag Vormittag abgebrochen werden müssen, da der Baugrund unter der so genannten Verschubbahn nachgegeben habe, so dass die rund 1.800 Tonnen schwere Betonbrücke nicht mehr habe bewegt werden können.

Der Baueinschub müsse nun noch einmal ganz von vorn beginnen, sagte Jauemig – eine Alternative gebe es nicht. Das wiederum hat massive Auswirkungen auf den Bahnverkehr: Die Deutsche Bahn rechne damit, dass die Bahnstrecke Apolda – Großheringen für mindestens weitere sechs Tage gesperrt bleiben müsse, so der MDR. Am Montag sollten dort eigentlich wieder Züge rollen. Die Deutsche Bahn AG ersetzt vor Ort eine alte Stahlbrücke durch die neue Betonkonstruktion. Ursprünglich sollte die neue Brücke auf der Verschubbahn, einer Art Gleise, in die Baulücke rutschen und so knapp 30 Meter zurücklegen.

Momentan fahren zwischen Apolda und Großheringen Busse im Schienenersatzverkehr; außerdem wird der Fernverkehr umgeleitet.

+ Nach misslungenem Versuch erreicht Bahnbrücke ihre Position

22.09.2016, 04:45 Uhr

Von Sascha Margon



Seit gestern steht der neue Brückenkörper nun an seiner endgültigen Position. Foto: Sascha Margon

© zgt

Darnstedt. Straffer Zeitplan sieht vor: Züge sollen ab Sonntagabend wieder fahren



2020









2023







2024



BauInfoPortal

Bauprojekte

Eisenbahnüberführung „Im Brühlgrund/Ziegeleistraße“ in Bad Sulza

Die Brücke über die Straße „Im Brühlgrund“ in Bad Sulza stammt aus dem Jahr 1946 und wurde 1991 rekonstruiert. Sie ist 11,9 Meter lang, 10,5 Meter breit und besitzt eine Höhe von 4,73 Metern. Das neue Brückenbauwerk wird

als Stahlbeton-Halbrahmen mit Parallelfügeln in Ortbetonbauweise geplant. Die Brücke wird komplett neben der bestehenden Eisenbahnüberführung vorgefertigt und im Rahmen einer 160-stündigen Totalsperrung eingeschoben.



Information zu Bauarbeiten

Baumaßnahmen zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Bad Sulza – Gründung der Oberleitungsmaste

Sehr geehrte Anwohnende,

hiermit möchten wir Sie darüber informieren, dass es in den Nächten vom 7. Juni 2024 bis zum 11. Juni 2024 im Bereich der Eisenbahnüberführung Bad Sulza (Ziegeleistraße) zu Lärmbelastigungen durch Mastgründungen im Bereich des Bahndammes kommen wird. Die Arbeiten sind im Rahmen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung erforderlich.

Folgende Arbeiten werden ausgeführt

- Mastgründungen
- Mast- und Fundamentrückbau

Zum Einsatz kommen u. a. Rammen, Zweifelfahrzeuge, Stemmwerkzeuge und Bagger.

Wir setzen alles daran, die von den Bauarbeiten ausgehenden Störungen so gering wie möglich zu halten. Trotzdem lassen sich Beeinträchtigungen und Veränderungen im Bauablauf nicht gänzlich ausschließen. Dafür bitten wir um Entschuldigung.

Bei Fragen und Hinweisen können Sie sich auch per E-Mail an uns wenden: bauprojekte-suedost@deutschebahn.com

Ihre Deutsche Bahn

Erfurt, Juni 2024



Thüringer Allgemeine

Home > Lokales > Weimar und Umgebung > Bauplanung für Brücken-Tetris in Bad Sulza – Schienenersatzverkehr ab Weimar

SCHIENENSATZVERKEHR ZWISCHEN REIMAR UND GROßHERINGEN

Vollsperrung für Brücken-Tetris in Bad Sulza – Schienenersatzverkehr ab Weimar

30.05.2024, 10:00 Uhr > Lokales > Weimar

Von Martin Kappeler
Lokalreporter



Längsten sollen die letzten Monate Regelmäßige über die alte Großbrücke in Bad Sulza.

© Martin Kappeler/TA | Martin Kappeler

Bad Sulza. Im Jahr 1946 errichtete Eisenbahnbrücke in Bad Sulza wird ersetzt. Neubau soll in 160 Stunden eingeschoben werden. Schienenersatzverkehr zwischen Weimar und Großheringen.







Spektakulärer Vorgang steht bevor: Bad Sulza bereit für den Brückeneinschub

NEUE EISENBAHNBÜCKE WIRD ZWISCHEN GLEICHENDEN BEWEGT

Spektakulärer Vorgang steht bevor: Bad Sulza bereit für den Brückeneinschub

20.07.2024, 15:15 Uhr - Lokales / Mittel
Von Martin Kappell
Lokalreporter



Die Schienenverbindung zwischen Weimar und Großheringen ist in Bad Sulza unterbrochen. Es wartet Brückeneinstromwerkzeug.
© Katharina Wehmann | Katharina Neumann

Bad Sulza. Seit Samstag ist die Zugstrecke zwischen Weimar und Großheringen in Bad Sulza unterbrochen. Wo nun die alte Brücke abgerissen ist, soll die neue Brücke eingeschoben werden.



Spektakulärer Vorgang steht bevor

Bad Sulza. Seit dem Wochenende klappt ein großes Loch in der Zugstrecke zwischen Weimar und Großheringen und verkehren stattdessen Busse, denn in Bad Sulza wurde planmäßig die alte Eisenbahnbrücke hinter dem Sportplatz abgerissen. Der Neubau steht schon bereit und wurde über die letzten Monate parallel zum Bestandsbauwerk errichtet. Auf Führungsschienen (kleines Bild) wird die Konstruktion, ein Stahlbeton-Halbrahmen mit Parallelflügeln, seitwärts eingeschoben. Die Ingenieure haben einen engen 160-stündigen Zeitplan, denn ab dem 2. August sollen die Züge wieder rollen. Zum Redaktionsschluss hieß es, dass mit dem spektakulären technischen Vorgang noch in der Nacht auf Dienstag begonnen werden könnte.




Rollt der Zugverkehr Freitag wieder?

Zeitungsbericht vom 01.08.2024

APOLDAER  ALLGEMEINE

Bad Sulza. Zwar steht die neue Eisenbahnbrücke augenscheinlich nun am richtigen Standort, doch erfolgte der Einschub in Bad Sulza nach unbestätigten Berichten um knapp einen Tag verspätet – und das, obwohl für die Streckensperrung nur 160 Stunden Gesamtzeit zur Verfügung stehen. Nach einem Statement zu den Problemen gefragt, antwortete die Deutsche Bahn ausweichend: „Die Projektverantwortlichen gehen davon aus, dass die zu erledigenden Arbeiten im vorgesehenen Zeitplan geschafft werden, sodass die Bahnstrecke am Freitag wieder befahrbar ist“, heißt es lediglich auf Anfrage dieser Zeitung. Momentan herrscht Schienenersatzverkehr zwischen Weimar und Großheringen.





„Wem die Geschichte des Vaterlandes, seines Geburts- oder Wohnortes gleichgültig ist,
dürfte wohl kaum Anspruch auf einige Bildung erheben.“



Heinrich Gottlob Eisenach 1820 Pfarrer von Stadtsulza

„Wer die Vergangenheit nicht kennt, kann die Gegenwart nicht verstehen
und die Zukunft nicht gestalten.“

Helmut Kohl 1995 Bundeskanzler

Dieses Werk ist in Zusammenarbeit mit Sulza`s Historien Freunden entstanden, einem losen Verbund von Geschichte und Heimat begeisterten Mitbürgern. Vielen Dank für die Unterstützung an alle Beteiligten und das zu Verfügung gestellte Material. Ein ganz besonderer Dank gilt den Verstorbenen, für Ihre unermüdliche lebenslange Forschung und Archivierung.

Um bestehende Lücken zu füllen, sind wir jederzeit für Leihgaben zur Digitalisierung und Archivierung dankbar.
Bitte an den Verfasser wenden.



Impressum

Kontakt:

Autor: R.W.Balthasar Neumann

Ort: Bad Sulza

Email: holzwurmbaltha@gmx.de

Verantwortlich für den Inhalt:

R. W. Balthasar Neumann



Haftung für Inhalte:

Die Inhalte der Seiten wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Die erstellten Inhalte und Werke in dieser PDF unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Die Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Verfasser erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden ich derartige Inhalte umgehend entfernen.



Quellenhinweise:

Wenn nicht im Artikel bezeichnet:

- Stadtarchiv Bad Sulza
- Privat Archiv Lothar-Joachim Radig † - Bad Sulza
- Privat Archiv Wolfram Radig - Bad Sulza
- Privat Archiv Arthur Kühn † - Bad Sulza
- Privat Archiv Frank Kühn - Bad Sulza
- Privat Archiv Dietmar Kallenberg † - Bad Sulza
- Privat Archiv R.W. Balthasar Neumann – Bad Sulza
- Wikipedia - Internet

