



Mitteilungsblatt der
Greifenstein-Freunde Bad Blankenburg e.V.

24. Jahrgang

Juni 2016

Ausgabe Nr. 42

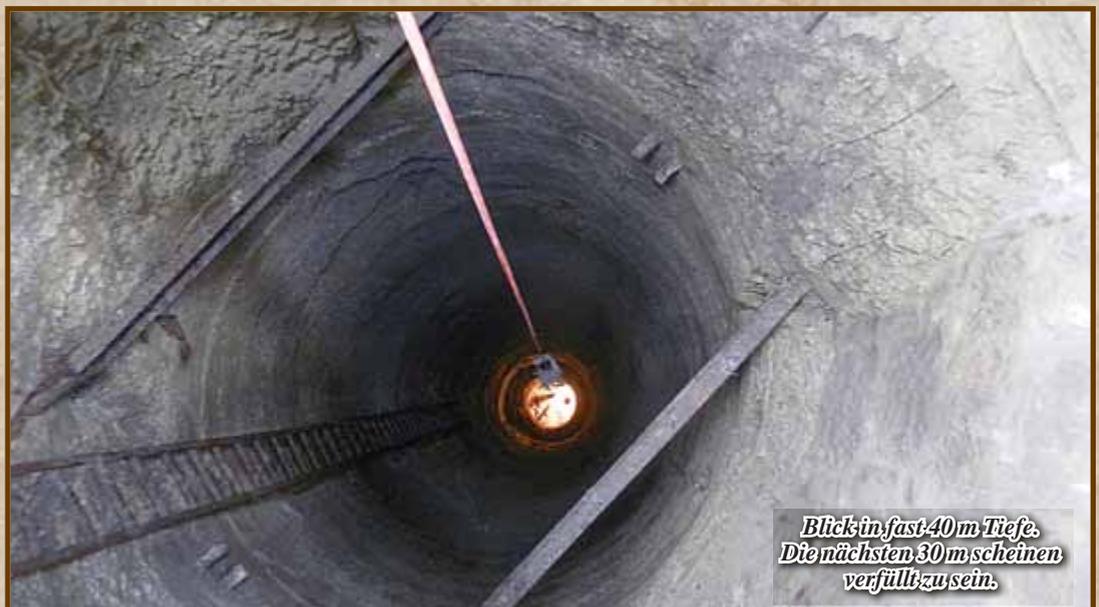
Der Burgbrunnen



Die Mündung des Burgbrunnens

*„Der“ lässt ja
tief blicken!*

*Nach mehr
als 100 Jahren
wurde am 23. Mai 2016
die Abdeckung
des Brunnens
auf dem
Greifenstein entfernt.*



*Blick in fast 40 m Tiefe.
Die nächsten 30 m scheinen
verfüllt zu sein.*

*Weitere
Einzelheiten
im Septemberheft
des Greifenstein-
Boten.*

Inhalt

Für den Inhalt der Beiträge zeichnen deren Verfasser verantwortlich.

Unsere Jubilare im 2. Quartal 2016	Seite 2
Die erste Eisenbahnfahrt von Stadtilm nach Saalfeld	Seite 3
130 Jahre Geschichte einer Eisenbahnstation V (Schluss).....	Seite 4
Dank an unsere Spender.....	Seite 5
Baumaßnahmen im Frühjahr 2016.....	Seite 6
Bildergalerie.....	Seite 7
Die neue Königseer Strasse II.....	Seite 8
Bad Blankenburgs Scheunen.....	Seite 10
Mit dem „Esel“ in der Mitte des 20. Jahrhunderts von Bad Blankenburg in die Kreisstadt Rudolstadt	Seite 12

Impressum

Titelfotos:

oben: Dieter Krause

unten: Dieter Vollrath

Redaktion:

Marcella Nitschke

Auf dem Sande 2

07422 Bad Blankenburg

Tel. 036741 2001

E-Mail: wemanibb@online.de

Dieter Krause

07422 Bad Blankenburg

Uhlandstraße 6

Tel. 036741 3175

Herausgeber:

Verein Greifenstein-Freunde e.V.

Greifensteinstraße 3

07422 Bad Blankenburg

PF 1201, 07419 Bad Blankenburg

Tel.: 03 67 41 / 20 80

E-Mail: info@greifenstein-freunde.de

Internet: www.greifenstein-freunde.de

Nachdrucke und andere

Vervielfältigungen, auch auszugsweise,
nur mit ausdrücklicher Genehmigung
des Herausgebers.

Herstellung:

Verlag + Druck Linus Wittich KG

In den Folgen 43

98704 Langewiesen

Tel.: 0 36 77 / 20 50-0

Fax: 0 36 77 / 20 50-21

info@wittich-langewiesen.de

www.wittich.de

Unsere Jubilare im 2. Quartal 2016

Von Dieter Krause; Fotos: B. Scholz (1), W. Nitschke (3)

Ulrich Hahn aus Bad Blankenburg feierte am 18. April seinen 65. Geburtstag. Er ist kein Vereinsmitglied, aber seit 2013 im Auftrag der Greifenstein-Freunde als Kassierer tätig.

Auch Dank unserer fleißigen Helfer bei der Eintrittskassierung ist es möglich, größere Erhaltungsmaßnahmen an der Burganlage in Angriff zu nehmen. Dabei ist ihre Arbeit hin und wieder nicht leicht, da einige Besucher meinen, so eine große Anlage erhält sich von selbst.

War das Essen in der Gaststätte nicht nach der Vorstellung des Gastes, lief beim Falkner etwas nicht nach Plan - immer müssen unsere Kassierer als Blitzableiter herhalten, anstatt das Problem „vor Ort“ anzubringen.

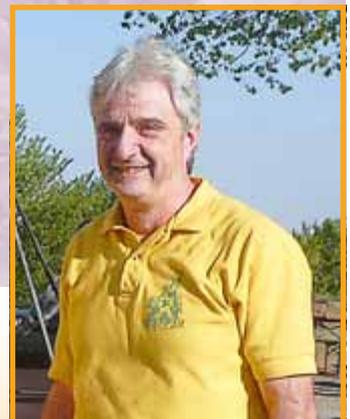


Ingrid Scholz aus Rudolstadt beging am 5. Mai ihren 70. Geburtstag. Obwohl sie „nur“ sympathisierendes Mitglied ist, zeichnet sie sich gegenüber manchem „regulären“ Mitglied durch eine hohe Einsatzbereitschaft zu den unterschiedlichsten Anlässen des Vereinslebens aus.



Auch **Wilfried Groß**, Bad Blankenburg, konnte am 10. Mai auf 70 Lebensjahre zurückschauen. Im Jahre 1978 traten er und seine Frau Eva dem damaligen Freundeskreis Burgruine Greifenstein bei. Trotz Schichtarbeit und anderer Verpflichtungen wirkte er jahrelang fast täglich zum Wohle der Burg.

Andreas Munsche aus Bad Blankenburg hatte am 31. Mai seinen 55. Geburtstag. Er ist seit dem 3. Dezember 1983 Greifenstein-Freund. Seine hohe Einsatzbereitschaft und Gewissenhaftigkeit empfahl ihn für eine Führungsaufgabe. So wurde er zwangsläufig 1997 in den Vereinsvorstand gewählt. Zunächst als Schriftführer tätig, bekleidet er seit dem Jahre 2000 das verantwortungsvolle Amt des Schatzmeisters und ist einer der beiden Stellvertreter des Vorsitzenden.



Die erste Eisenbahnfahrt von Stadtilm nach Saalfeld am 2. Dezember 1895 *)

Otto Rausch

Nach dem Fehlschlagen mehrerer Versuche zur Weiterführung der Bahnstrecke in Richtung Erfurt, kam es im Januar 1888 in Berlin zum Abschluss eines Staatsvertrages über die Erbauung einer Eisenbahnverbindung Arnstadt-Stadtilm-Blankenburg.

Elf Jahre nach der Eröffnung der Stichbahn von Schwarzsaale nach Blankenburg, verbunden mit der Einweihung des Bahnhofsgebäudes, konnte auch diese Strecke in Betrieb gehen.

Den Beiträgen über den Anschluss Stadtilms an das Eisenbahnnetz und zum Bau der großen Eisenbahnbrücke in Stadtilm¹⁾ soll an dieser Stelle der Bericht eines Stadtilmers, der an der ersten Fahrt auf der neuen Strecke Stadtilm - Saalfeld teilnahm, auszugsweise bekanntgemacht werden. Wie die bisherigen Beiträge wurde er der Lokalpresse, dem „Stadtilmer Anzeiger“, in diesem Fall der Ausgabe vom 5. Dezember 1895, entnommen.²⁾

Mit großer Spannung hatte man in Stadtilm dem verschiedene Male verlegten Eröffnungstermin der neuen Strecke entgegen gesehen und jeder, der nur irgend abkommen konnte, nahm sich vor, am ersten Tage eine Fahrt ins romantische Land zu unternehmen. ... Das Gedränge war unbeschreiblich ...

Die Zeitung schildert dann die Ankunft der Ehrengäste aus der Landeshauptstadt Rudolstadt, Staatsminister von Stark und Landrat von Holleben. Auch Vertreter der Städte Blankenburg und Saalfeld waren erschienen. Vom festlich geschmückten Bahnhof Stadtilm aus setzte sich der Zug um 12:17 Uhr, 7 Minuten später als vorgesehen, in Bewegung. Langsam kletterte der Zug die steile Höhe nach Singen herauf; die Steigung beträgt 1 : 56. Rechts hat man zunächst noch einen Ausblick auf das obere Ilmtal, links das Deubetal. Die Kette des Thüringerwaldes ist deutlich sichtbar, Kickelhahn, Schneekopf, Sachsenstein usw. haben bereits das Winterkleid angelegt. Der Singerberg, welcher froh ist, dass das ewige Rumkrabbeln und Zwickeln an seinem Fuße endlich einmal aufgehört hat, kehrt den Reisenden seine am sanftesten ansteigende Seite zu ..., 'Singen!' rufen jetzt die Schaffner Eine große Menschenmenge stand auf dem Bahnhof ... Hochrufe erschallen, ein „Gruß aus Singen“ wird an der Lokomotive angebracht, ein frischer Trunk angeboten, doch unter Hochrufen der Schuljugend fährt der Zug nach kurzem Aufenthalt weiter.

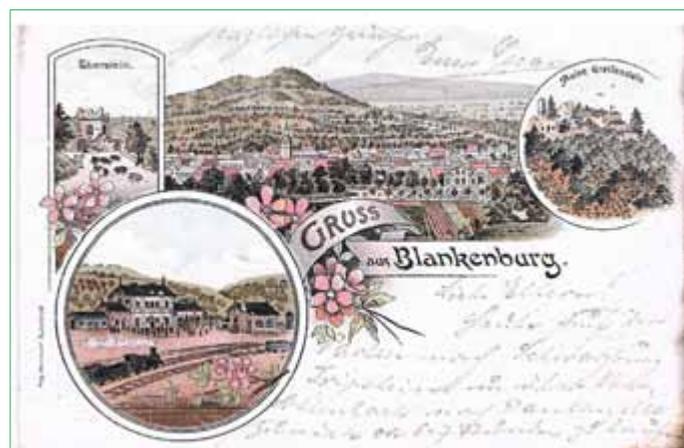
Der höchste Punkt (447 m) der Bahnstrecke ist erreicht; in bedeutendem Fall geht es nach Paulinzella. Nach kurzer Zeit befinden wir uns in dem 24 Meter tiefen Einschnitt, dessen gewaltige Steinmassen einen großartigen Eindruck machen ... Über den Einschnitt spannen sich drei Brücken ... Am Adelsberg entlang zieht sich die Bahn, tief unten führt die Landstraße, welche die Stadtilmer so oft nach Paulinzella gepilgert sind, die dreckige Gasse wird überschritten, ebenso der ehemalige, jetzt trocken gelegte Dorf-Teich und „Station Paulinzella“ liest man am Stationsgebäude. Die hiesige offizielle Bezeichnung ist aber 'Paulinzelle'.³⁾ Die Station ist schön geschmückt; Herr Kantor Nothnagel mit seinen Schulkindern und viel Volks haben Aufstellung genommen. Zahlreiche Stadtilmer, welche am Morgen bereits nach der Zelle gefahren sind, steigen hier ein und fahren nach Blankenburg mit; andere steigen aus, um den Nachmittag hier zu verbringen. Herr Kantor Nothnagel lässt den Ehrengästen eine geschmückte Tafel mit der Widmung 'Willkommen in Paulinzella! Habt immer gute Fahrt!' überreichen ...

Sobald der Zug den Bahnhof verlassen hat, sehen die Reisenden die im Grunde liegende Ruine. Wiederum mit starkem Gefälle geht es nun durch den Wald, an der Berglehne entlang; tief unten blinken die Paulinzellaer fischreichen ehemaligen Klosterteiche; sehr hübsch präsentiert sich Milbitz. Kirche, Pfarre und Schule liegen am jenseitigen Bergesabhang in fast gleicher Höhe wie die Eisenbahn, im Grunde dazwischen das Dorf. Unterhalb desselben wendet sich die Bahn in einem großen Bogen nach links, das Tal mit dem Rottenbach und der Chaussee auf hohem steinernen Viaduct überschreitend. Kurz darauf ist das Rinneal und damit die Station mit dem viel umstrittenen Namen erreicht. Am Gebäude steht 'Oberrottenbach'; da aber die Unterrottenbacher Boden und Feld zum Bahnhof hergegeben haben, so wollen sie dafür auch die Station 'Unterrottenbach' genannt haben. Wie ein kundiger Mitreisende

der mitteilt, wird der Streitfall demnächst durch folgenden Vergleich beseitigt werden: Oberrottenbach steuert zu den Bahnhofskosten die Hälfte bei und die Station erhält den Namen 'Rottenbach'.⁴⁾

Auf dieser sehr schön geschmückten Station herrscht ein überaus reges Leben und Treiben, denn nicht nur die Bewohner der umliegenden Dörfer, sondern auch die von Königsee sind herzugeströmt.

Es folgt eine Schilderung der üblichen Feier, von den Ansprachen war bei dem Gewühl wenig zu verstehen, doch das es Freibier für das Fahrpersonal und die Fahrgäste gab, wird nicht verschwiegen. Die Anwesenheit eines Fotografen, damals eine Seltenheit, wird besonders vermerkt.



Lithografie, am 23. Juli 1897 gelaufen

In Quittelsdorf hatten die hochgelegene Kirche sowie das Siechenhaus besondere Aufmerksamkeit erregt. Auch der Ottenbühl und die schaurige Lindwurmhöhle fesselten die Blicke. Vom Steiger⁵⁾ herab grüßt der Baropturm hernieder; vor Blankenburg werden wir auf die Bassins der Wasserleitung aufmerksam gemacht. Bei Watzdorf wird die scharfe Kurve betrachtet, auf welcher vor kurzem ein Unglück passierte, welches einigen Arbeitern das Leben kostete. Blankenburg lernen wir von seiner schönsten Seite kennen, da die Bahn das Villenviertel durchschneidet; von vielen Villen sowie von der Ruine Greifenstein wehen Fahnen. Der „Trompeter vom Greifenstein“ stand am Eingang zur Stadt und blies mit seiner riesigen Trompete den Festzug an ...

Auch auf dem Blankenburger Bahnhof herrschte Hochstimmung. Im „Löwen“ fand ein Festessen für die etwa 70 Ehrengäste statt. Die meisten Passagiere blieben in der Stadt, und die Weiterfahrt bis Saalfeld verlief ohne Höhepunkte. Der Zeitungsbericht schließt mit folgenden Zeilen ab:

Alle welche die Strecke mitgefahren sind, sind des Lobes voll über die herrlichen Gegenden, welche der Zug durcheilte, und geloben eine baldige Wiederholung der Reise. Insbesondere will man dann der nun so bequem zu erreichenden Landeshauptstadt⁶⁾ einen Massenbesuch abstaten.

*) RHH 1985, Heft 1/2, S. 36

¹⁾ RHH 1983, S. 259 ff.; 1984, S. 40 ff. und 125 ff.

²⁾ Die damalige Rechtschreibung wurde in einigen Fällen der heutigen angeglichen.

³⁾ Paulinzella ist auch die ältere offizielle Bezeichnung und wird noch jetzt für das Kloster zum Unterschied von der Gemeinde gebraucht.

⁴⁾ Die beiden Gemeinden Ober- und Unterrottenbach vereinigten sich 1908. Der Bahnhof wurde in Unterrottenbacher Flur errichtet.

⁵⁾ Die Auffahrt der alten Erfurter Straße an den Gölitzwänden.

⁶⁾ Rudolstadt

130 Jahre Geschichte einer Eisenbahnstation V (Schluss)

Dr. Wolfgang Künzel

Personenverkehr und Service

Unmittelbarer als der Güterverkehr ist der Personenverkehr im Bahnhof (Bad) Blankenburg von den gesellschaftlichen Ereignissen der jeweiligen Zeit beeinflusst worden.

Gleich nach Eröffnung der Schwarzabahn setzte ein intensiver Personenverkehr ein.

Profil und Lage der Stadt Bad Blankenburg sowie die allgemeine Verkehrssituation haben über viele Jahre einen starken Eisenbahn-Berufsverkehr pulsieren lassen. Die Hauptströme der Auspendler verliefen zu den Betrieben in Saalfeld und Rudolstadt (Schwarza), aber auch zur Maxhütte in Unterwellenborn und in die Jenaer Großbetriebe. Gleichzeitig kamen viele Einpendler mit der Bahn zu ihren Arbeitsplätzen in der Industrie- und Kurstadt Bad Blankenburg. Außerdem war in den Regelzügen der Schüler- und Touristenverkehr zu bewältigen. Zu allen Zeiten haben die örtlichen Eisenbahner große Anstrengungen unternommen, um befriedigende Dienstleistungen für die Reisenden und die Betriebe anzubieten.

Wenn es die wirtschaftlichen Möglichkeiten zuließen, wurde das Massentransportmittel Eisenbahn im 20. Jahrhundert aus verschiedensten gesellschaftlichen Anlässen häufig genutzt, um Verstärkungszüge bzw. -wagen zu den Feiertagen oder Sonderzüge zu massenpolitischen und auch kulturellen Veranstaltungen zu fahren.

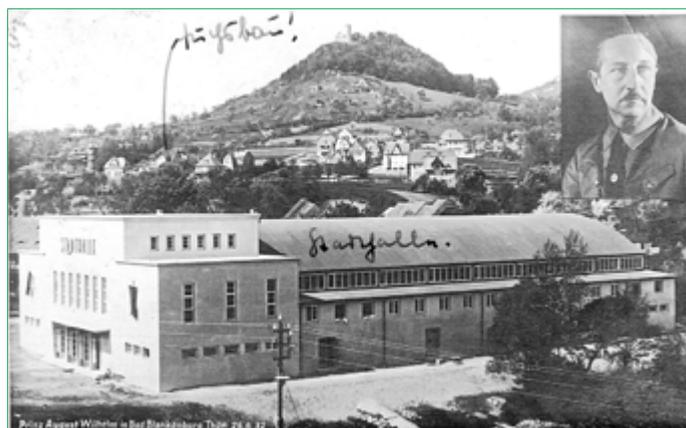
Sehr gut ausgelastet waren Sonderzugfahrten zum Rudolstädter Vogelschießen, zu Theaterbesuchen in Rudolstadt bzw. Weimar oder zum Wintersport nach Oberhof.

sonen, aber auch Unternehmen nutzten diese Möglichkeit. So ist ein Betriebs Sommerfest der Firma Vollrath (Transportgummiwerk) für 450 Mitarbeiter („Gefolgschaft“) als eine solche „Fahrt ins Blaue“ gestartet worden und führte am 28. August 1938 im Sonderzug nach Kronach. **34**



Schrankenwärterhäuschen Schwarzburger Straße mit Weltkriegssoldaten (im linken Fenster Napoleon III. - eine Anspielung auf den deutsch-französischen Krieg 1870/1871)

Repro: D. Klotz



Am 26. Juni 1932 trat August Wilhelm Heinrich Günther Viktor Prinz von Preußen, vierter Sohn des Deutschen Kaisers Wilhelm II. und SA-Obergruppenführer, als Wahlredner der NSDAP in der Stadthalle auf.

AK-Sammlung: D. Krause

Ab 1933 haben die faschistischen Machthaber die Bahnkapazitäten auch für Propagandazwecke überstrapaziert. Auf regionaler Ebene gab es eine Fülle von Großkundengebungen, zu denen die Parteigenossen bzw. -anwärter der NSDAP und andere „Volksgenossen“ in immer kürzeren Abständen mit Sonderzügen in die Bad Blankenburger Stadthalle gekarrt worden sind. Allein am 6. März 1938 sind sechs Sonderzüge eingesetzt worden. Die Fahrkarten zum Billigpreis von 1 Mark galten zugleich als Eintrittskarte für diesen „Kreisappell“ der Nazis.

In den ersten Jahren der faschistischen Diktatur in Deutschland war die Deutsche Reichsbahn gefordert, der Bevölkerung billige Inlandsreisen anzubieten, denn Auslandsreisen waren durch Devisenbeschränkungen ziemlich erschwert worden. Eine populäre Tourismusform in dieser Zeit hatte das Motto „Mit der Reichsbahn ins Blaue“. Für einen Pauschalpreis (50% Preisnachlass) konnte eine Tagesfahrt zu einem nicht vorher bekannten Ausflugsziel unternommen werden. Privatper-

Politische Spannungen, Krisen- und Kriegszeiten beeinträchtigten auch den Bad Blankenburger Eisenbahnverkehr. Bei Kriegsende 1918 war es wegen der völligen Überlastung mit Militärtransporten zu erheblichen Einschränkungen gekommen. Für die Personenbeförderung waren auch Güterwagen im Einsatz. Anfang November 1919 ruhte der gesamte deutsche Eisenbahnverkehr wegen Kohlemangel. Bis 1920 fuhren sonntags keine Züge. In den Jahren danach gab es häufig Zugausfälle. Die Annexionspolitik Hitlerdeutschlands, die 1938 besonders auf das Schüren von Spannungen zwischen den Volksgruppen im sogenannten Sudetenland gerichtet war und eine Flüchtlingswelle auslöste, hatte auch Auswirkungen auf den Bahnverkehr in Bad Blankenburg. Am 28. September 1938, gegen 2 Uhr nachts, ist ein Flüchtlingszug aus West- und Nordböhmen eingetroffen. Der Rücktransport dieser Flüchtlinge mit Sonderzügen in ihre Heimatorte erfolgte zwischen dem 15. und 20. Oktober 1938, nachdem deutsche Truppen Teile der Tschechoslowakei annektiert hatten.

Mit Kriegsbeginn unterblieb die Werbung für das private bzw. touristische Bahnfahren. Man solle nicht aus Übermut im schönen Vaterland herumkutschieren, hieß es. „Erst siegen, dann reisen!“ **35** Bald sind auch verschiedene Fahrvergünstigungen, unter anderem für Schülerfahrkarten, nicht mehr gewährt worden. Schon um Pfingsten 1940 ist ausdrücklich appelliert worden: *Jede unnötige Inanspruchnahme der Reichsbahn muss vermieden werden. Lasst auch zu Pfingsten die Zugplätze und Schienenwege frei für unsere Soldaten sowie für die kriegs- und lebenswichtigen Güter.* **36**

Nach Kriegsende entfielen zwar die kriegsbedingten Einschränkungen, doch blieb die Transportsituation gerade im Eisenbahnreiseverkehr weiterhin höchst angespannt. Man sprach von „wildem Reiseverkehr“. Angesichts der überfüllte Reisezüge (Leute auf Puffern, Trittbrettern, auf der Lok, auf Güterwagen und in den Packwagen) sah sich die Deutsche Reichsbahn veranlasst, im Oktober 1945 das schon zur Zeit der US-Besatzung in Thüringen praktizierte Reisegenehmigungsverfahren wieder einzuführen.



Bahnsteigüberdachung - 1992 geschleift

Foto: D. Krause

Keiner Genehmigung bedurfte es im Berufsverkehr sowie für Kleingärtner auf Fahrten zwischen Garten und Wohnung. Die Genehmigungspflicht ist am 20. Mai 1946 versuchsweise und wenig später ganz aufgehoben worden, nachdem auch eine Fahrpreiserhöhung um 100% etwas zur Entspannung der Beförderungssituation beigetragen hatte. Die damals eingeführten Normalfahrpreise sind bis zum Anschluss der DDR an die BRD 1990 konstant geblieben und wurden flankiert durch ein auf soziale Daseinsvorsorge orientiertes System von Fahrpreisermäßigungen für die Bevölkerung.

Die aktuelle Situation im Personenverkehr auf dem Bahnhof Bad Blankenburg ist gekennzeichnet durch ein ausreichendes und auch qualitativ ansprechendes Zugangebot, aber eine viel zu geringe Nachfrage.

Im Bahnhof verkehren nach Taktfahrplan etwa stündlich Regional-Reisezüge, die hauptsächlich Anschlussreisende zu Fernzügen befördern und einen meist recht spärlichen Berufsverkehr sowie den mehr oder weniger sporadischen Freizeitverkehr bedienen. Zu Großveranstaltungen in der Stadt oder zu Lehrgängen an der Landessportschule reisen nur etwa 10% der Teilnehmer mit der Bahn an. Erhebungen aus den Jahren 2007 bis 2012 weisen aus, dass an Werktagen täglich durchschnittlich 250 und an Wochenendtagen im Schnitt 200 Fahrgäste auf dem Bahnhof Bad Blankenburg (Thüringerw) ein- bzw. aussteigen. 37 Entwickler Individualverkehr und verbesserte Angebote im Busverkehr tragen besonders im Städtedreieck den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger besser Rechnung als die Bahn. Ständige Bahnpreisanhebungen sowohl beim Normaltarif als auch bei Sparangeboten (z.B. Hopperticket; Thüringen-Ticket) wirken kontraproduktiv.

Der Bahnhof als Tor zur Stadt und zur Bahn

Solange es Eisenbahnverkehr gibt, gelten die deutschen Bahnhöfe in der Öffentlichkeit als Tore zur Stadt bzw. zur Gemeinde. Nicht zufällig hatten Kurverwaltung und Fremdenverkehrsamt bereits um 1914 ihren ersten Sitz in einem kleinen Bungalow zwischen Bahnhofsgebäude und

Bahnhofshotel gefunden. Der Bahnhof wurde bald zu einer Art Kristallisationspunkt für kleine Gewerbeansiedlungen. Von 1901 bis 1999 stand auf dem Bahnhofsvorplatz unter anderem ein Flachbau mit Verkaufsständen.

Heute liegen in der Nähe des Bahnhofes Gewerbegebiete, Sportanlagen und eine große Wohnsiedlung. Nicht nur die Bahnreisenden, sondern auch viele andere Besucher der Stadt erhalten im Umfeld des Bahnhofes den ersten Eindruck von Bad Blankenburg.



Bahnhofsvorplatz

Foto: D. Klotz

In der langen Bahnhofsgeschichte war ein mehr oder weniger großer Kontrast zwischen dem würdigen Empfangsgebäude und dem unbefriedigenden Erscheinungsbild des Bahnhofsvorplatzes oft Gegenstand von kritischen Auseinandersetzungen. Verschiedene positive Veränderungen sind in der jüngeren Vergangenheit erfolgt. Die Bushaltestelle ist umgestaltet worden. In den Jahren 2001 und 2002 sind im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für junge Arbeitslose (AG „Grünspechte“) die Gehwege gepflastert, kleine Lavendelbeete angelegt und touristische Informationstafeln aufgestellt worden. Die Hoffnungen auf ein würdiges „Tor zur Stadt und zur Bahn“, wie sie 2003 in einem Bahnhofsentwicklungskonzept für Thüringen geweckt worden sind, ruhen perspektivisch auf einer alternativen Nutzung der für den Eisenbahnbetrieb entbehrlich gewordenen Immobilien im Bereich der früheren Güterbahn. Über die künftige Rolle des Bahnhofes als Bus- und Bahnverknüpfungspunkt wird die Verkehrspolitik zu entscheiden haben.

Fußnoten

- 34 Schwarzatal-Zeitung Bad Blankenburg, 30.08.1940
- 35 Schwarzatal-Zeitung Bad Blankenburg, 23.01.1940
- 36 Schwarzatal-Zeitung Bad Blankenburg, 06.05.1940
- 37 Stadtverwaltung Bad Blankenburg, Stadtarchiv, Bauamt, Akte Bahnhof

Dank an unsere Spender

Seit der Danksagung im Greifenstein-Boten vom März 2016 haben wieder einige Spender ein Herz für ihre Burg gezeigt.

Die Greifenstein-Freunde danken ganz herzlich Renate Straphel für ihre Zuwendung zur Bürgerhaltung.

Besonders an die Herausgabe des Greifenstein-Boten dachten Dr. Ottfried Dankelmann und Frau Giesela, Frank Persike, Helga Bock und Ruth Franke (2x).

Für wertvolle Sachspenden ist zu danken Mirko Leidl in Fröbitz, der die Dacheindeckung des neuen Pultdaches mit (gebrauchten) Ziegeln ermöglichte.

Dr. Heiko Weigel aus Erfurt übergab dem Verein einen Rasenmäher mit Antrieb.

Sollten auch Sie, lieber Leser, verehrte Leserin, ein Scherflein für die Erhaltung der größten deutschen Adelsburg bzw. für die weitere Herausgabe des Greifenstein-Boten beitragen wollen, folgen hier unsere Spendenkonten:

Kreissparkasse Saalfeld-Rudolstadt
IBAN DE278305 0303 0000 5058 38
BIC HELADEF1SAR

Volksbank Jena, Saalfeld, Rudolstadt
IBAN DE74 8309 4454 0300 9049 63
BIC GENODEF1RUJ

Baumaßnahmen im Frühjahr 2016

Von D. Krause, Fotos B. Scholz, A. Munsche, W. Nitschke

Hauptburg

Zur Erleichterung der Vorbereitung künftiger Veranstaltungen beschlossen die Burgfreunde, an das bestehende Wirtschaftsgebäude in der Nordwestecke der Hauptburg im rechten Winkel ein Pultdach errichten zu lassen. Hier sollen künftig die Bauteile der Marktbuden untergestellt werden. Das spart den Transport aus dem Graben hinter dem Haupttor, der nur bei trockenem Wetter möglich ist.

Nach dem Eintreffen der Baugenehmigung Anfang Februar 2016 konnten in der ersten Februarwoche die Punktfundamente für die Holzkonstruktion gegossen werden. In der zweiten Februarwoche stellte die Firma Holzbau Polnau aus Großliebringen die Holzkonstruktion einschließlich Unterspannbahn für die Dacheindeckung.

Im März konnten die Dachziegel angefahren werden, gespendet von Mirko Leidl in Fröbitz.

Unser Vereinsmitglied und Dachdeckermeister Sascha Menger übernahm die Eindeckung des neuen Pultdaches und die Reparatur des bereits vorhanden gewesen Daches im April diesen Jahres.

Mussten Gäste früherer Veranstaltungen im Saal der Burg über zwei Etagen zu den Toiletten im Keller gehen, besteht seit den Umbauten zwischen 1978 und 1980 die Möglichkeit mit wenigen Schritten die neu geschaffenen Toiletten neben dem Saal zu erreichen. Nach 36 Jahren treuer Dienste sind die stillen Örtchen nicht mehr zeitgemäß. Ihre Gestaltung im schlichten, zweckmäßigen DDR-Design fand bei einigen Veranstaltern keine Zustimmung, dafür eine Absage an die Burgschänke. Zwecks Behebung dieses „Missstandes“ erfolgte im April/Mai die Installation zeitgemäßer Sanitärtechnik. Die Kosten trägt der Hauseigentümer, den Abbruch der alten Einbauten und die Malerarbeiten übernahmen die Greifenstein-Freunde.



Vorburg



Der an sich schon recht unebene Hof der Vorburg wurde durch die Nutzung als Falknerei in seinem Profil verändert. Besonders als man hier im Jahre 2005 Volieren errichtete, für die Erdrich aufgeschüttet wurde. In Vorbereitung der Einebnung dieser Hügel und zum Angleichen der zur Südmauer geneigten Fläche erfolgte im Februar, durch die Firma Babette Schmidt aus Saalfeld, der Bau einer kleinen Trockenmauer quer zur Südmauer. Später soll dieser Teil der Burg für Veranstaltungen Verwendung finden.

Burgbrunnen

Wie auf dem Titel dieses Heftes zu sehen, wird der Burgbrunnen zur Besichtigung hergerichtet. Die Bauanlaufberatung dazu fand am 2. Mai 2016 vor Ort statt. Über das gesamte Vorhaben wird im September-Boten berichtet.



Feldseite des Haupttores

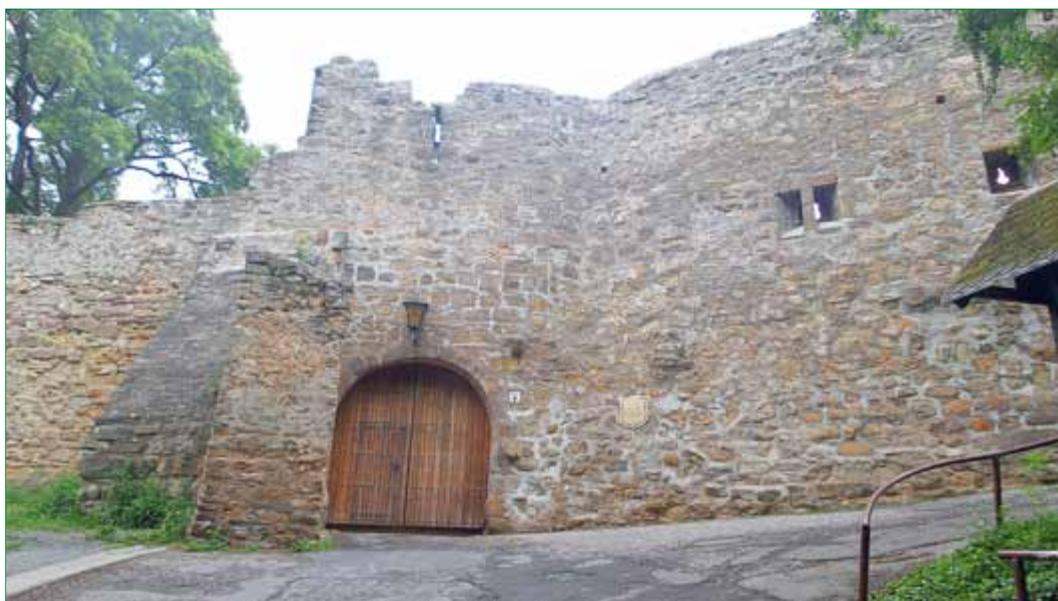


Foto: B. Scholz

Die Sanierung der Burgmauern rund um das Haupttor ging in diesem Jahr planmäßig weiter. Nachdem im vergangenen Jahr bereits die Mauerinnenseite gesichert werden konnte, folgte nun die Außen- oder Feldseite. Beide Vorhaben wurden vorwiegend aus Eintrittsgeldern finanziert.

Bauausführende war die Bad Blankenburger Firma Thomas Schubert und Dienelt.

Rechtzeitig vor Beginn der Sanierungsarbeiten an der Südmauer des Haupttores und der Vorburg gelang die Verlegung eines Kabels zum Öffnen des Wirtschaftstores vom Kassenhaus aus.

Bildergalerie

Herr Rainer Albrecht aus Saalfeld-Graba stellte dem Greifenstein-Boten sein Foto der Dampflokomotive 01 519 zur Verfügung. Aufgenommen wurde es am 6. Dezember 2015, als der Nikolausexpress auf der Fahrt nach Erfurt an Watzdorf vorbei fuhr.

In der Ostthüringer Zeitung (OTZ) vom 7. Dezember 2015 gab OTZ-Redakteur Wolfgang Schombierski unter der Schlagzeile *Altes Schätzchen auf Kurzbesuch: Dampflokomotive 01 519 machte am Sonntag Station in Saalfeld* u. a. folgende Informationen:

Der Stopp war möglich, weil die in Rottweil ansässigen Eisenbahnfreunde Zollernbahn eine dreitägige Dampflokreise unternahmen, die von Baden-Württemberg über Bayern nach Gera und zurück zum Ausgangspunkt führte. Im Mittelpunkt stand dabei die 1964 im damaligen Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen rekonstruierte Schnellzug-Dampflokomotive 01 519, die 1936 bei Henschel in Kassel gebaut und zu jener Zeit als 01 186 bezeichnet wurde. Vor Ort hieß es, dass die Lok 1989 in Greifswald zur Verschrottung anstand. Über mehrere Stationen kam das alte Schätzchen zu den „Zollernbahnern“, die die einst in Saalfeld beheimatete Maschine nach aufwändiger und kostspieliger Hauptuntersuchung im Verlauf von vier Jahren auf Vordermann brachten und jetzt ihre erste große Ausfahrt in ihr ehemaliges Einsatzgebiet in Ostthüringen machten.



Die „neue“ Königseer Straße

Von Klaus Lincke, Fotos K. Lincke, W. Nitschke

Als Weiterführung „Die Schemmen der Königseer Straße“ S. GB 39

Lange hatten die Anwohner der Königseer Straße auf den Neubau warten müssen. Nachdem der grundlegende Ausbau der B88 mit der Rudolstädter- dann Bahnhof- und Friedrich-Ebert- Straße (1989 bis 1998) fertig war, kam nun endlich auch unsere Königseer Straße dran. Der Zustand war für die Anwohner auch aufgrund der Erschütterungen und Lärmbelästigungen nicht länger zu ertragen. Besonders, wenn leere Kipper vorbeifuhren, konnte von erholsamer Nachtruhe keine Rede sein.

1999 begannen die Bauarbeiten. Das Straßenbauamt hatte es fertig gebracht, wie in den bisherigen Bauabschnitten, auch bei dem grundhaften Ausbau der Königseer Straße, sämtliche Versorgungsträger zu einer Gemeinschaftsaktion zusammenzuführen, sodass angefangen von der Wasserver- und Entsorgung, der TEAG mit Strom und Gas und der Telekom, in Abstimmung mit dem eigentlichen Straßenbau, alles reibungslos abgearbeitet werden konnte.

Von den Anwohnern, trotz manch erheblichen Behinderung bei der Erreichbarkeit ihrer Anwesen, jedoch gern „ertragen“. War man doch in Erwartung einer schönen neuen Straße, wenn der ganze Trubel vorbei ist.



Blick Stadtauswärts



Der Ausbau erfolgte in zwei Jahres-Bauabschnitten, einmal Friedrich-Ebert-Straße bis Einmündung Anger (April bis Dezember 1999) und dann Anger bis Orts-Ende (März bis 2. Oktober 2000). Neben ordentlichen Bürgersteigen erhielt die Straße auf der Nordseite außerhalb der Fahrbahn zusätzlich eine breite Spur für die Radfahrer.

Die Anwohner bedankten sich bereits am Abschluss des ersten Bauabschnittes Anfang September 1999 mit einem großen Straßenfest auf dem Gelände der Fa. Fiedler bei den Bauarbeitern. Dazu hatten sie als besonderen Höhepunkt, den bulgarischen Panflötenspieler Dimidrow mit seiner, in Sitzendorf hergestellte einmalige Porzellanpanflöte eingeladen.



Auch die Insassen des Anna-Luisen-Stiftes zeigten in verschiedenen Auftritten ihr Können. Natürlich haben auch die üblichen Angebote für Speis und Trank nicht gefehlt.



Im folgenden Jahr wurde dann der Restabschnitt realisiert und auch da kam es am 8. Juli 2000 wieder zu einer Dankeschönveranstaltung der Anwohner an die Bauleute, diesmal bei der Fa. Angermobil. Thüringens Wirtschaftsminister Franz Schuster, der auch schon die sanierte Bahnhofstraße freigegeben hatte, weihte am 2. Oktober 2000 die fertige B 88 ein.

Die folgenden Fotos wurden vom gleichen Standort wie im Boten Nr. 39 (D. Klotz) gemacht



In der Zwischenzeit hat sich einiges getan. Von den als „Straßenbegleitgrün“ gepflanzten Bäumen, welche die Anlieger mit dem Ausbaubeitrag auch bezahlen mussten, sind einige Bäume eingegangen. Die Firmen „Fiedler“ und „Angermobil“ haben andere Inhaber übernommen, ein Wohnhaus musste wegen Baufälligkeit abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden. Am Anna-Luisen-Stift sind ebenfalls zwei ehemalige Gebäude an der Straße, welche als Verwaltungs- und Personalwohnung dienten, entfernt worden.



Cafe-Bohne

Es gibt eine weitere Neuheit in der Königseer Straße. Nach monatelanger Schließung hat die Gaststätte „Cafe-Bohne“ wieder geöffnet. Es ist aber „mehr als ein Kaffee“, denn neben selbstgebackenem Kuchen und Torten, bietet die Speisekarte ein überschaubares Angebot an Speisen. Nun hoffen die Bewohner der Königseer Straße und der gesamten Ortsdurchfahrt, dass die B91a als Autobahnzubringer recht bald fertig wird, damit die Belegung mit dem enorm gestiegenen Fernlastverkehr auf der B88 spürbar nachlässt. Dann kann vielleicht auch eine generelle Einschränkung auf 30 km/h in der gesamten Ortslage durchgesetzt werden.



Blick Stadteinwärts

Bad Blankenburgs Scheunen

Von D. Krause

1744 brannten die Scheunen vor dem oberen Thore weg



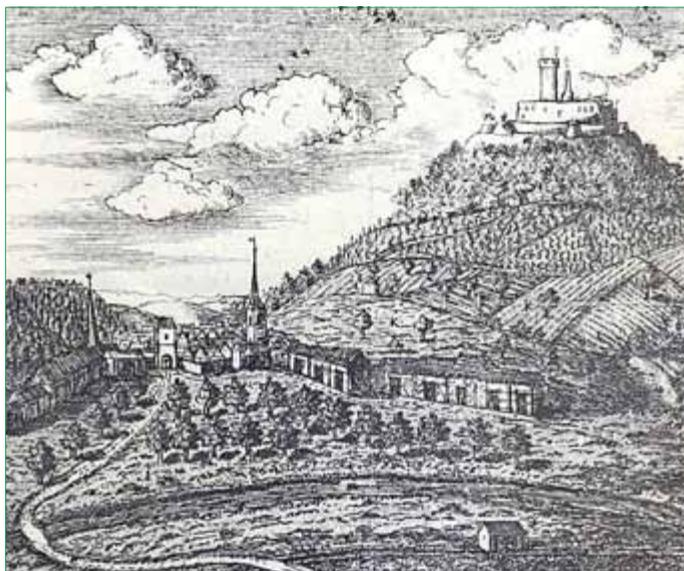
Die Scheunen vor dem oberen Tore um 1965 Foto: H. Worgul

Sicher hauptsächlich wegen der Brandgefahr befanden sich über die Jahrhunderte die meisten Scheunen der Blankenburger Ackerbürger außerhalb der Stadtmauer. Die Straße in Richtung Königsee wurde beiderseits von Scheunen flankiert. Auch südlich der Stadt, an der „außer der Stadt vorbeigehenden Straße“ gab es eine Ansammlung von Wirtschaftsgebäuden. Ebenso waren der heutige „Am Ölberg“ und die Hauptstraße nach Schwarzta Standorte für Speicher.

Berthold Sigismund¹⁾ schreibt in seiner 1863 erschienenen Landeskunde des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt: *Die Stadt zählt 213 Privatwohnhäuser und 113 vor dem östlichen und westlichen Ende stehenden Scheunen.*

Pfarrer Martin Cellarius berichtet in seiner „Kirchengeschichte von Bad Blankenburg“: *Während andere Städte des Landes am Ausgang des Mittelalters immer volkreicher wurden (Stadtilm, Königsee, dann auch Rudolstadt), blieb Blankenburg ein kleiner Marktort von etwa 600 Einwohnern.*

Die Bürger betrieben sämtlich Landwirtschaft, aus der sie ihre Nahrung zogen. Die Scheunen, für die innerhalb des engen städtischen Raumes kein Platz vorhanden war, lagen vor den beiden Stadttoren.



Stadtansicht mit den Scheunen vor dem unteren Tor, im Vordergrund die Pulvermühle 1720

Mit der einsetzenden Industrieansiedlung und dem beginnenden Fremdenverkehr verringerte sich die Zahl der vorwiegend von der Landwirtschaft lebenden Einwohner. Wegen der günstigen Lage wurden an Stelle nicht mehr benötigter Scheunen Wohnhäuser gebaut. So schreibt Berthold Sigismund 1863: *Die Vorstadt mit den jüngsten und ansehnlichsten Häusern liegt östlich „vor dem unteren Thore.“* Diese Formulierung bezeichnet die Bebauung „Am Ölberg“ und beiderseits der Hauptstraße nach Schwarzta. Diese war größtenteils mit Scheunen bestanden, die jedoch der Explosion von 1817 zum Opfer fielen:

Es war am 3. September 1817, nachmittags gegen 1/2 3 Uhr, da hörte man in der Stadt eine gewaltige Detonation. Die Pulvermühle am östlichen Stadteingang war in die Luft geflogen.

... Eine fürchterliche Explosion des mir 36 Zentner gefüllten Pulvermagazins ...

Wie durch einen Schwefelregen waren die unterhalb hiesiger Stadt zahlreich gelegenen Scheuern im Nu entzündet, welche die schnell herbeigeeilten Spritzen so wenig, wie die möglichste Anstrengung vereinter Menschenkräfte zu retten vermochten; in wenigen Stunden waren 28 mit den diesjährig reichen Äntesegen vollgefüllte Scheunen ein Raub der Flammen; ...²⁾

Diese Standorte dienten künftig der Bebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern. Vermutlich als Ausgleich für den Brandschaden entstanden die Scheunenviertel nördlich der jetzigen Bahnhofstraße.



Scheunenbrand Foto: G. Breternitz

Ein weiterer großer Verlust an Scheunen begann 1965, als ein Teil des Scheunenviertels nahe der Stadthalle einer Brandstiftung zum Opfer fiel. Die restlich verbliebenen Wirtschaftsgebäude mussten später dem Parkplatzneubau weichen.



Die vom ersten Brand verschont gebliebenen Scheunen Foto: D. Krause

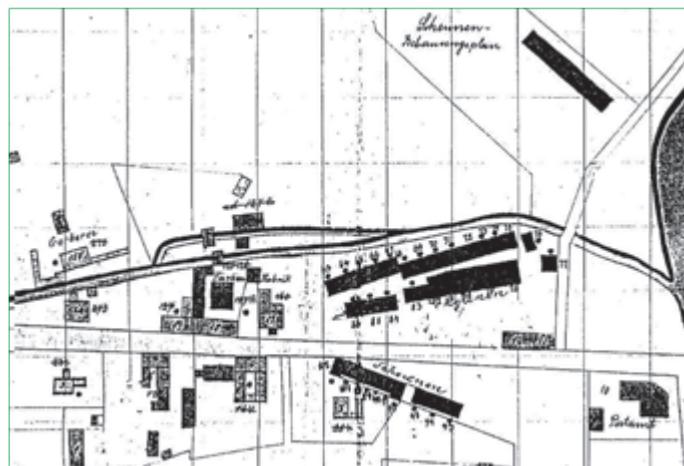
Weitere Brandstiftungen folgten in der zweiten Hälfte der 60er Jahre nochmals an gleicher Stelle, in der Friedrich-Ebert-Straße gegenüber der Stadtmühle und in der Griesbachstraße.

Auf dem Stadtplan von 1867 konnten folgende Standorte festgestellt werden:



Die Scheunen der Friedrich-Ebert-Straße und das letzte Brandopfer (Pfeil)
AK-Sammlung: D. Krause

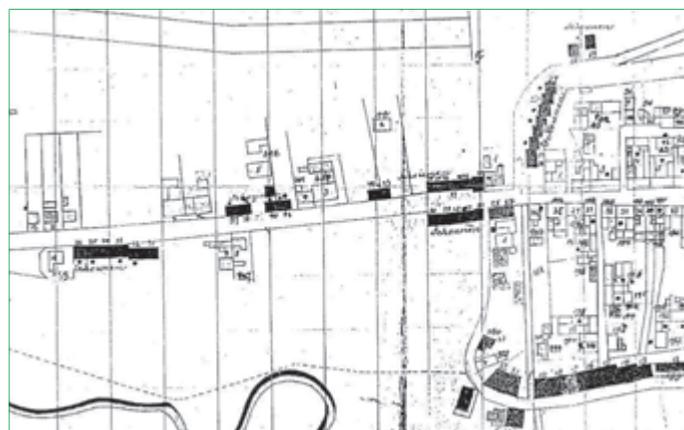
Hier wurde der Täter von einem nach getaner Arbeit spät heimkehrenden Musiker beobachtet. Später wurde bekannt, dass die meisten Brände auf das Konto dieses Sch. gingen, dem man die Ausreise zu seinem in der BRD lebenden Vater verweigert hatte.



- * Scheunengasse Unterm Berg ohne Anzahl - aktuell: noch 26
- * nördlich der Bahnhofstraße 24 Scheunen
- * südlich der Bahnhofstraße 10 Scheunen
- * westlich von Hotel Schellhorn 3 Scheunen
- * Platz des späteren Hotel Greifenstein 3 Scheunen
- * Am Ölberg - bereits mit Wohnhäusern bebaut



Die nördliche Scheunenreihe Foto: D. Krause



- * nördlich der Friedrich-Ebert-Straße 11 Scheunen
- * südlich der jetzigen „ 8-10 Scheunen
- * Obere Marktstraße 2 Scheunen vor dem oberen Stadttor
- * östlich der Straße zum Römischen Berg 8 Scheunen
- * nördlich der Königseer Straße 13 Scheunen
- * südlich der Königseer Straße 11 Scheunen



Die südliche Scheunenreihe Foto: D. Krause

Erhalten blieb bis heute die Scheunengasse Unterm Berg in der Nähe der Stadthalle. Sie bot eine stimmungsvolle Kulisse für die zwischen 2006 und 2011 vom Eselwirte e.V. veranstalteten sechs Eselbeste. Hintergrund dafür bildete die Sage vom Blankenburger Esel. Während die Eselnacht in der Stadthalle seit 2002 bis heute fortbesteht, konnte das allseits sehr beliebte Eselsfest aus finanziellen Gründen nicht weitergeführt werden.



Abbruch der beiden Scheunen vor dem oberen Stadttor um 1930
AK-Sammlung: D. Krause

- 1) Dr. Berthold August Richard Sigismund (1819-1864), Arzt und Dichter, zwischen 1846 und 1850 Bürgermeister in Blankenburg, Lehrer für Naturwissenschaften am Gymnasium in Rudolstadt, Verfasser der Landeskunde des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt (2 Bände)
- 2) Georg Kaysser: Die Explosion der Blankenburger Pulvermühle im Jahre 1817, RHH 1966, S. 260

Mit dem „Esel“ in der Mitte des 20. Jahrhunderts von Bad Blankenburg in die Kreisstadt Rudolstadt

Von Gerhard Breternitz

Zur Überschrift bedarf es einiger Vorbemerkungen. Bis zur Kreisgebietsreform 1994 war Rudolstadt Sitz der Kreisverwaltung. Der Landkreis entsprach weitgehend dem ehemaligen Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt mit der Residenz Rudolstadt. 1884 eröffnete man von der Saalbahn in Schwarzza eine Stichbahn nach Blankenburg. Die Strecke wurde später nach Katzhütte verlängert. Der Zug erhielt im Volksmund den Namen „Esel“, in Erinnerung an die legendäre Streiterei im Mittelalter zwischen Schwarzza und Blankenburg um einen „heiligen“ Esel.¹⁾ Der Aufsatz wurde aus Erinnerungen des Verfassers nach 50 Jahren niedergeschrieben. Von 1951 bis 1955 fuhr er als Pennäler täglich zur Schule nach Rudolstadt, auch an den Sonnabenden. In dieser Zeit war die Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr das wichtigste Verkehrsmittel. Dampflokomotiven bewegten über 90% der Züge und stießen dabei Qualm, Ruß und Funken aus dem Schornstein. Oft brannten die Bahnränder, Schutzstreifen sicherten Felder und Wälder.

Die Saalbahn war schon vor 1945 elektrifiziert. Sie fiel aber nach dem Zweiten Weltkrieg den Reparationsforderungen der Sowjetunion teilweise zum Opfer. Oberleitungen, Masten und das zweite Gleis wurden demontiert. Von den Leitungsmasten sah man nur noch die Betonsockel. Dieselloks waren auf der Strecke nicht im Einsatz.

Die speziell für kurvenreiche Bergstrecken entwickelte Lokomotive der Baureihe 93 zog die Wagen des „Esel“. Diese verfügten nur über die Zweite Klasse mit Holzbänken, Gasbeleuchtung und Fenstern, die mit Zugriemen betätigt wurden. An beiden Seiten eines Wagens war ein Perron (Plattform), der über eiserne Stufen erreichbar und offen war. Von hier ging es in den Wagen. Dessen Federung war schlecht. Die Schienen waren noch nicht verschweißt, besonders im Winter klopfen deren Stöße im Takt der Geschwindigkeit. Dampflokomotiven zogen langsam an und starkes Quietschen begleitete das Bremsen. Zwischen den Wagen gab es Übergänge, die durch Eisengitter gesperrt werden konnten. Der Aufenthalt auf dem Perron war eigentlich verboten. Besonders am Morgen aber waren die Züge so überfüllt, dass dieses Verbot kaum eingehalten wurde. Für Fahrräder und Sperrgut gab es am Ende des Zuges einen Packwagen.

Wir Schüler benutzten meist den Zug 06:18 Uhr, da die Schule bereits 07:10 Uhr begann. Heute unvorstellbar, da nach der so genannten „Wende“ schon die Kinder zu Langschläfern am Morgen und zu Nachtschwärmern am Abend erzogen werden.

Noch gab es Kontrollen an der Sperre, d.h., nur mit Fahrkarten oder Bahnsteigkarten konnte man die Bahnsteige betreten. Unsere Schülerfahrkarten waren Pappkärtchen mit persönlicher Unterschrift, die jeweils einen Monat Gültigkeit hatten und 5 DM kosteten. Beim Passieren der Sperre musste die Karte unaufgefordert dem Kontrolleur vorgezeigt werden. Auf dem Bahnsteig 2 herrschte am Morgen großes Gedränge. Aus Richtung Arnstadt/Erfurt stand der Zug abfahrtbereit nach Saalfeld und gegenüber der „Esel“ von Katzhütte/Königsee (in Köditzberg wurden beide Richtungen gekoppelt) nach Rudolstadt. In Bad Blankenburg konnte entsprechend umgestiegen werden. Viele Blankenburger arbeiteten im Maschinenbau Saalfelds, selbst zur Maxhütte in Unterwellenborn fuhr man mit der Bahn. Die Masse der Pendler benutzte aber den „Esel“. Außer uns Schülern fuhren um 06:18 Uhr meist Angestellte in Behörden, Mitarbeiter im Handel, Berufsschüler und besonders die in Tagschicht arbeitenden Werk tätigen des VEB Thüringische Zellwolle in Schwarzza, dem damals größten Betrieb im Kreis. Die Bahn war auf den Schichtrhythmus der Großbetriebe eingestellt. Gegen 05:00 Uhr, 14:30 Uhr und 22:30 Uhr fuhren Schichtzüge in beide Richtungen.

An der Sperre gab es immer großes Gedränge. In Blankenburg stand das Kontrollhäuschen in der Mitte der Unterführung. Eine Seite war für Abreisende und eine für Ankommende. Tagesfahrkarten mussten wieder abgegeben werden. Insgesamt fuhren nur acht Züge pro Tag in beiden Richtungen. Entsprechend war oft das Gedränge im Zug. Für uns Schüler gab es in Spitzenzeiten oft nur noch Stehplätze. Fauchend und rumpeln ging es meist pünktlich los. Verspätungen waren selten, aber von uns Pennälern sehr erwünscht. Der „Rotober“ mit seiner roten

Dienstmütze gab das Abfahrtsignal durch einen Pfiff mit der Trillerpfeife und Erheben der Signalkelle.

Unmittelbar hinter dem Bahnsteig bog die Strecke nach Rudolstadt links ab, querte die F 88 (Rudolstädter Straße – jetzt B 88) und führte am Gummiwerk entlang. Das Betriebskraftwerk mit einem gewaltigen Schornstein und einem großen Kohlelager stand unmittelbar an den Gleisen. Ein Werksanschluss führte in den Betrieb, der einen düsteren und verdreckten Eindruck machte (Kohlenstaub, Ruß) und sich VEB „Transportgummi“ nannte. Auf der anderen Seite lagen der VEB Möbelwerk und der VEB Elektroheizgeräte, einige noch bewohnte Baracken, die im Krieg für Zwangsarbeiter gebaut wurden, und die alte Müllkippe in der Streitau.

Um 1952 wurde eine Kläranlage für die neu entstehende Alfred-Sobik-Siedlung gebaut und die Abwasserleitung querte die Bahn. Durch Absenkung der Schienen fuhren die Reisenden wie durch ein Schlagloch. Dazu eine Episode mit einem Mitschüler: Die Gepäcknetze in den Wagen ohne Abteile lagen zum Teil über den Fenstern. Obwohl der Zug sehr langsam fuhr, gab es an besagter Absenkung eine solche Stauchung, dass die Tasche des Schülers herab stürzte und aus dem Fenster fiel. Hans, so hieß der Schüler, fuhr bis zur Haltestelle Schwarzza-West, marschierte zurück und fand seine Tasche wohlbehalten neben den Gleisen. Es ist übrigens auch vorgekommen, dass der Lokführer den Halt in Schwarzza-West vergessen hatte und bis Schwarzza/Saale durchfuhr.

Von der Ortsgrenze am Wirbach fuhr der Zug durch unbebautes Gebiet mit kleinen Feldern bis zum Möbel- und Sägewerk in Schwarzza. Schmale Handtuchfelder waren bis zur sozialistischen Kollektivierung der Landwirtschaft um 1960 typisch.

¹⁾ Siehe G.-B. März 2006 und Dezember 2000

Schenkung eines Burgmodells



Herr Dr. Eckart Plötner, gebürtiger Rudolstädter, fertigte als Schüler in den 1970er Jahren ein Modell der Hauptburg des Greifensteins. Interessant ist, dass es den Bauzustand aus dieser Zeit darstellt. Daher nahmen die Greifenstein-Freunde die Schenkung dankend an. Am 19. Juni erfolgte die Übergabe an den Verein. Ausführlich dazu im Greifenstein-Boten vom September 2016.

Der nächste Greifenstein-Bote liegt ab 30. September 2016 aus.