

# Karl Jahn - Lehrer Göllingen & Hermsdorf

Karl Jahn wurde am 25.05.1898 in Gräfenthal bei Saalfeld geboren. Über seine Schul- und Ausbildungszeit ist gegenwärtig nichts bekannt.

Am 01.07.1919 trat er eine Anstellung als Lehrer in Göllingen - heute Kyffhäuserkreis - an. Es ist zu vermuten, dass dies nach einer Lehramtsanwärterstelle seine erste Lehrerstelle war, die er dort im Alter von 21 Jahren antrat.

Göllingen liegt im Tal der Wipper, zwischen den Bergrücken der Windleite und der Hainleite. Bekannt ist Göllingen durch das Kloster Göllingen mit seiner 16-Säulen-Krypta.

In alten Adressbüchern von 1928 und 1929 aus Göllingen ist Karl Jahn unter der Anschrift „Am Schacht“ eingetragen.

In den vierzehn Jahren seiner Tätigkeit als Lehrer in Göllingen beschäftigte er sich als Heimatforscher und schrieb zahlreiche Beiträge zur Heimatgeschichte (siehe Anlage 1), insbesondere auch zu den dortigen Schulen.

Während der Zeit des Nationalsozialismus wurde er 1933 nach Hermsdorf an die Volksschule strafversetzt. Der Grund dieser Maßnahme war nach seinen späteren Erzählungen, dass er den Verfügungen der NSDAP nicht wie von diesen gewollt, Folge leistete. Er war nicht Mitglied der KPD, aber politisch links. Auf einem Foto aus dem Jahr 1939 - der Pensionierung des Schulrektors Ernst Gabler - ist Karl Jahn (Nummer 16) zu sehen. Er ist einer der wenigen ohne Uniform, trägt aber Orden aus dem 1. Weltkrieg und das Parteiabzeichen der NSDAP.



01 = Praktikantin ??  
02 = Comischau, Bianka  
03 = Weiße, Kurt (Bürgermeister)  
04 = Gabler, Ernst  
05 = Preiß (Schulrat Jena)  
06 = Walter, Ruth  
07 = Hoffmann, Berta OL

08 = Göbel, Hermann  
09 = Schumann, Wilhelm  
10 = Kramer, Otto  
11 = Schmidt, Walter (Ortsgruppenleiter NSDAP)  
12 = Flach, Erich  
13 = Zierath, Alfred  
14 = Girbert, Berthold (Amtsleiter NSDAP)

15 = Kohl, Gotthilf  
16 = Jahn, Karl  
17 = Baumgarten  
18 = Schöppe, Arthur (stellv. Bürgermeister)  
19 = Leßmann, Erich  
20 = Lampe, Erich  
21 = Mählich, Willi (Hausmeister)

Seine ehemaligen Hermsdorfer Schüler sprechen noch heute voller Hochachtung und Respekt von ihm als einen Lehrer, der ihnen das Rüstzeug für das weitere Leben vermittelte. Dies noch mit aller Härte - auch der gekonnten Anwendung des Rohrstockes und großer Strenge.

In seiner Vermittlung des Unterrichtsstoffes ließ er keine Kompromisse zu, der Lehrstoff musste regelrecht gepaukt werden. Noch heute, über 60 Jahre später, können so ehemalige Schüler von ihm die gelernten Gedichte, die auch in Mundart einstudiert wurden, wie zum Beispiel den „Bratschnäderspruch“, oder das Gedicht „Var d'r Schule“ aufsagen. Beide stammen übrigens vom Mundartdichter Hermann Patzschke aus Bad Klosterlausnitz und wurden 1935 erstmals in Buchform herausgegeben.

Besonderes Augenmerk richtete Karl Jahn auch auf das Unterrichtsfach Heimatkunde, wo er das Wissen aus seinen Heimatforschungen einbauen konnte. In der Kriegszeit mussten die Schüler Beeren und Heilkräuter sammeln. Die vorgegebene Sollstellung für die Sammlungen steckte er von sich aus noch um ein Vielfaches höher. Die Schüler konnten diese dann nur unter Mithilfe der Eltern und Geschwister erfüllen, taten es aber mit Eifer.

Noch im Februar / Januar 1945 paukte er seinen Schülern das Parteiprogramm der NSDAP ein, er war selbst in Hermsdorf Mitglied geworden. Dies mit der Absicht nicht wieder „Anzuecken“ und weitere Sanktionen zu vermeiden. In diese Richtung sind auch die Erhöhungen der Sollstellung zu sehen, um sich zu profilieren.

Karl Jahn war verheiratet, die Ehe blieb ohne Kinder. Seine Ehefrau Margarethe (geborene Otto) stammte von Leipzig, wo sie am 14.01.1898 geboren wurde. Sie verstarb am 20.12.1980 in Eisenberg. In Hermsdorf wohnte das Ehepaar Jahn in der Lessingstraße 35 im Haus von „Zement-Löffler“.



Aufnahmen von Karl Jahn, links das Dreieck Lessingstraße und August-Bebel-Straße, rechts das Wohnhaus in der Lessingstraße.

In erhalten gebliebenen Protokollbüchern der Schule unterzeichnete Karl Jahn am 09.02.1947 letztmals. Ab der nächsten Sitzung vom 15.03.1947 erscheint seine Unterschrift nicht mehr.

In dieser Zeit wurde er im Rahmen der (Spät-) Entnazifizierung entlassen, obwohl er eigentlich von den NS-Behörden gemäßregelt wurde, keine Funktionen inne hatte und nur Mitläufer war.

Seine Schüler bekamen im Vorfeld mit, dass er sich mit Erich Leßmann (1927 - 1941 Realschuldirektor und 1941 - 1945 Mittelschulrektor) über eine mögliche Entlassung unterhielt. Eines Tages, nach obigen Ausführungen muss es im Februar 1947 gewesen sein, ließ er von seinen Schüler das Volkslied „Und in dem Schneegebirge“ singen und gab unter Tränen bekannt, dass dies der Abschied sei. Noch Weihnachten 1947 sang ihn die Klasse im Haus Lessingstraße Weihnachtslieder. Kontakte zu ihm, Einladungen zu Klassentreffen und Besuchen gaben es bis zu seinem Tod.

Nach der Entlassung arbeitete er als Produktionsarbeiter u.a. in Leipzig. Später stellten die DDR Behörden ihn wieder ein und er wirkte bis zu seiner Pensionierung am Lehrerbildungsinstitut Crossen/Elster.

Sein letzter Wohnsitz war Eisenberg, Wiesenstraße 35, dort verstarb er am 15.05.1983.

Karl Jahn beschäftigte sich auch in Hermsdorf wieder mit Heimatkunde, einige seiner Arbeiten, wie zum Beispiel über den Bau der Teufelstalbrücke, sind überliefert. Er fand auch heraus, dass das Denkmal vor der Schule, den **Teilnehmern** des Deutsch - Französischen Krieges gewidmet (Foto nächste Seite - am 26.05.1951 abgerissen), so nicht richtig war.



Von links: Kriegerdenkmal, Kinderheim (frühere Schule), St. Salvator Kirche, Pfarrhaus



Älteste Hermsdorfer Aufnahme - die 15 Teilnehmer am deutsch-französischen Krieg.

Man ging bis dahin davon aus, dass von den 15 Hermsdorfer Kriegsteilnehmern - siehe Foto - keiner gefallen war. Tatsächlich fand Karl Jahn heraus, dass einer der Teilnehmer doch gefallen war und als solcher auf dem Denkmal in Eisenberg stand.

Es konnte nun in den Kirchenunterlagen ermittelt werden, dass es sich um Carl Friedrich Woetzel

\* 12.08.1845 in Hermsdorf †18.08.1870 in St. Marie / Frankreich, Angehöriger des Königlich Sächsischen 5. Infanterie-Regiment Kronprinz Nr.104 handelte.

Ironie des Schicksals - einen zweiter glücklich heimgekehrter Kriegsteilnehmer wurde ein halbes Jahr später von seinem Pferd erschlagen. Welche der abgebildeten Personen es auf dem Foto sind kann nicht gesagt werden.

Damit steht fest, dass es sich bei der Aufnahme oben um die älteste Fotografie aus Hermsdorf handelt. Bisher galt die Aufnahme des Besuches von Herzog Ernst (Seite 4) als die älteste Aufnahme. Er war aber erst nach dem Krieg in Hermsdorf. Die im Foto abgebildete Straße erhielt 1872 als erste Hermsdorfer Straße einen Namen Ernststraße (heute Alte Regensburger Straße).



Zur Erinnerung an den 27. April 1871.  
als S. Hoheit, unser gnädigst regierender Herzog Ernst, nach dem glorieichen  
Sieg auf dem Schlachtfeld von Sedan, von hiesiger Gemeinde begrüßt wurde.

Zweitälteste Fotoaufnahme aus Hermsdorf ( später koloriert)  
Zur Erinnerung an den 27.04.1871, als seine Hoheit, unser gnädigst regierender Herzog Ernst, nach dem glorieichen  
Sieg aus Frankreich zurückkehrend von hiesiger Gemeinde begrüßt wurde.

Über die Jahre seines Wirkens in Hermsdorf fertigte Karl Jahn auch verschiedene Dias von Hermsdorf und Umgebung an, die er vor seinem Tod einem ehemaligen Schüler übergab somit erhalten blieben und wertvolle Zeitzeugnisse darstellen.



Karl Jahn fotografiert von seiner Frau.  
Die Aufnahme entstand 1939, nach Fertigstellung der Tankstelle Ostseite am Rasthof Hermsdorfer Kreuz.



Fotos von Karl Jahn von oben nach unten:

Gedenkappell für den Lehrer Otto Adolph Alfred Zierath \* 18.04.1900 Lebus/Oder † 10.05.1943 in Lille, Kriegslazarett 617 (siehe auf Foto Seite 1).

Kreuzung Bahnhofstraße mit Vase auf der Insel, als Symbol der ehemaligen Porzellanfabrik Hermsdorf.



Rückansicht der Gaststätte „Zum Schwarzen Bär“ mit dem ältesten Baum in Hermsdorf. Heute Naturdenkmal „Akazie“.

Quelle Buchborn - heute nur noch ein Standrohr.

Vorplatz des Hermsdorfer Bahnhofes. Zu dieser Zeit reichte der Wald noch bis an den Bahnhof.

Foto unten links: Die Schule vor der Zerstörung durch Brandeinwirkung nach den Bombenangriff vom 09.04.1945 (unten rechts Vergleichsfoto 2009)

Die Aufnahmen entstanden zwischen 1933 und 1942.



**Zwei Beispiele seiner Heimatforschungen:**

**Anlage 1** Kopie aus der Chronik von Göllingen

**Anlage 2** Ausarbeitung zur Teufeltalbrücke

Für die Unterstützung herzlichen Dank an Lisa Röben, Hans-Joachim Gräfe, Wolfgang Hühn Erhard Plötner Hermsdorf, Delia Heitland Göllingen und dem Archiv des Landratsamtes Saale-Holzland-Kreis.

# Beiträge zur Geschichte von Dorf und Kloster Göttingen (Kyffh.)

Karl Zahn, Göttingen (Kyffh.)

XXII

Johann Christian Hesser stammte aus Büchel. Herangebildet wurde er in Frantenhäufen. Seit 1822 war er mit der einzigen Tochter Christine des Göttinger Einwohners Heinrich Andreas Ellger verheiratet. Sein Schwiegervater war der letzte männliche Nachkomme des ehemaligen Lehrers und späteren Pfarrers. 1858 wurde er pensioniert und starb 1874 an einem durch Erfüllung zugezogenen Lungenleiden im vollendeten 76. Lebensjahre.

Johann Theodor Friedrich Köchy war von Geburt und Ausbildung Frantenhäufener. Nachdem er in der hiesigen Kirche und Schule am 10. und 11. Januar 1858 eine Probe seines Könnens abgelegt hatte, wurde er verpflichtet und eingepflichtet. Wie es ihm ergangen ist, läßt sich nach den Nachrichten über den Schulbau 1854/1867 leicht denken. 1866 hat er um seine Veretzung, ganz gleich wofür. In den Osterferien 1876 verließ er Göttingen, um nach Amerika auszuwandern. Am 21. April 1878 wurde er in Zobel bei Weissen tot aus der Erde gezogen. Das Weib, die Uhr und die goldene Kette wurden nirgends gefunden.

Bernhard Liebau, ebenfalls ein Frantenhäufener, übernahm am 2. Oktober 1876 Köchy's Stelle. Er kam von Güntheroda. Am 1. Oktober 1917 wurde er in den Ruhestand versetzt und starb am 27. Dezember 1927.

Julius Adolf Margraf, der erste Lehrer an der zweiten Schullehre, verließ Göttingen am 15. Juli 1880, wirkte einige Zeit in Westfalen und übernahm nach dem Tode seines Vaters dessen Stelle in Frantenhäufen. Sein Nachfolger in Göttingen war der Frantenhäufener

Franz Zinke. Nach 7 Jahren, Michaeli 1887, verließ er Göttingen. Für ihn kam von Naumburg bei Etablin Eward Schmidt. Wegen seiner durch Augenbluten hervorgerufenen Kränklichkeit wurde er von Ostern bis Michaeli 1888 von dem Präzeptoren

Friedrich Kneifel aus Seega vertreten. Nachfolger war

Friedrich Wicht bis 1896, danach

Johannes Schöninger bis 1897.

Karl Heyne, seit 1897 in Göttingen, ist seit Aufhebung der geistlichen Ortschulaufsicht am 1. Juli 1919 Schulleiter. — Als die Kinderzahl für zwei Lehrer zu groß wurde, kam als dritter Lehrer am 1. April 1909

Karl Hartmann. Auch er ging nach der Oberlehrerschaft zurück. Für ihn kam am 1. April 1910

Curt Helbig. Mit Kriegsausbruch eilte er als Freiwilliger zur Armee. Er fiel am 30. Oktober 1915 als Landsturmmann im Grenadier-Regiment 119, 11. Kompanie, in Serbien auf einer Patrouille.

Bereits für 1914, als auch die zweite Hälfte des jetzigen Schulhauses fertig dastand, war die Anstellung eines vierten Lehrers vorgesehen. Statt dessen brachte der Krieg noch helbig's Abschied, und die ganze Arbeitslast mußte von zwei Lehrern getragen werden. Zu ihrer Unterstützung unterrichtete Lie. Einide mit wöchentlich 8—10 Stunden in der Unterklasse.

Willy Köhler kam am 1. April 1918 von Griesheim. Er wurde zunächst nach Kottleben beurlaubt, weil dort nur ein Lehrer war. Mit der Veretzung Weibaus in den Ruhestand nahm er seine Tätigkeit in Göttingen auf. Zum 1. Oktober 1920 ließ er sich nach Borsleben versetzen und tauschte im April 1926 nach Berlin.

Karl Zahn übernahm am 1. Juli 1919 die durch Helbig's Tod verfallene Stelle. — Das Schuljahr 1920 brachte den vierten Lehrer:

Walter Unbehauen, bisher in Forba bei Königslee. Bruno Haube kam für Köhler im Oktober 1920 von Frantenhäufen.

Als Schulfachbewerber wurden von der Regierung in Wertheim am 9. Juli 1926 die hiesigen preußischen Junglehrer

Bernhard Herdt, Göttingen und

Willy Eiteljörge, Kottleben der Schule Göttingen mit wöchentlich 12 Pflichtstunden zugewiesen. Herdt kam am 1. November 1926 eine Stelle in Weimrode bei Heilsfeld am Südbahnhof und Eiteljörge am 25. Mai 1927 in Langernhölz.

Stud.päd. Ernst Kögel, Sondershausen war vom 27. August bis 25. September 1925 als Schulfachbewerber anwesend.

Mit der Einführung der allgemeinen Berufspflicht wurde die alte Schule an der Kirche Mädchenberufsschule. Die Lehrerinnen waren:

Hildegard Schönner (Eietlin) vom 1. Oktober 1920 bis Juni 1922.

Ellaabel Herbig (Hagedel) vom 1. Oktober 1922 bis 1. Juni 1924.

Gertrud Albold (Frantenhäufen) in den Winterhalbjahren 1925/26; 1926/27; 1927/28.

Margarete Schäfer (Enrich/Rimburg) vom 15. November 1928 bis 31. März 1929.

Elisette Wenneke (Gotha) vom 27. November 1929 bis 31. März 1930.

Eine Privatschule wurde mit 18 Kindern Ostern 1919 in einem Holzhaus auf dem Gelände der Gewerkschaft „Günthershall“ errichtet. Weil die Voraussetzung zu § 8 Abs. 5 des am 17. Februar 1920 erlassenen Gesetzes über die vorläufige Regelung des Volksschulwesens in Thüringen nicht gegeben waren, wurde die beschriebene Schließung erzwungen. Da aber auch die Schülerzahl zurückging — im Schuljahr 1923/1924 noch 7 Kinder — wurde sie am 31. März 1924 durch die Beteiligten aufgelöst. Die bisherige Privatlehrerin

auf der Domäne unterrichteten von Ostern 1920 bis März 1924 die Hauslehrerinnen  
Holland-Weiten, April bis September 1920;  
Margarete Wolgast, 1. Oktober 1920 bis 30. März 1922;  
Erika Wunsch, 1. April 1922 bis 31. Dezember 1923 und  
Großmann, 1. Januar bis 30. März 1924.

## Verkehr

### Dem Eisenbahnverkehr

wurde Göttingen 1898 angeschlossen. Die Verbindung Bretleben—Frantenhäufen ist seit 1894 in Betrieb. Am 1. Oktober 1898 wurde die Strecke Frantenhäufen—Sondershausen eröffnet. Der erste Zug fuhr vormittags 1/8 Uhr. Die Entfernung nach Frantenhäufen beträgt 8 Kilometer, die nach Sondershausen (Hauptbahnhof) 14 Kilometer. Im Anfang wurde der Betrieb als Agentur geführt, Agent war der nachmalige Besitzer des Gasthofs „Zum Bahnhof“, August Teigel. Im Juli 1906, mit der Eröffnung des Anschlußverkehrs der Gewerkschaft Gün-

thershall, wurde die Agentur zum Bahnhof IV. Klasse erhoben; Stationsbezeichnung lautet: Göttingen a. Kyffh. Der Dienst wurde nunmehr unter der Leitung von Bahnbeamten (Hofermatz, Matthes 1. Januar 1907 bis 1. April 1910, Köhler 1. April 1910 bis 22. September 1914, Frobin seit 22. September 1914) ausgeführt.

### Die Post

verkehrte bis zum Herbst 1898 zwischen Frantenhäufen und Sondershausen über Kottleben—Wendleben. Göttingen gehörte zum Bestellbezirk Kottleben. Nach Eröffnung des Eisenbahnverkehrs wurde am 20. November 1898 die Postfiliale Göttingen errichtet und am 1. April 1899 zur Agentur erhoben. Ihr wurden die vorher von Frantenhäufen aus bestellten Siedlungen Göttingen, Arnburg, Güntheroda und Bannrode zugeteilt. 1911 wurden Bannrode und Güntheroda an Wilzingsleben angeschlossen, die Arnburg wird, da sie unbewohnt ist, nicht mehr bestellt. An das Fernsprechnetz (Mit Frantenhäufen) ist Göttingen öffentlich seit 1902 angeschlossen. Verwalter der Filiale und später Postagent wurde der Postillon bei der Postkammer Krause-Frantenhäufen, Friedrich Rindermann. Seit seinem Tode am 22. Juli 1927 ist die Agentur in den Händen seiner Ehefrau.

## Das Kalibergwerk Gewerkschaft „Günthershall“



1925: „Günthershall“ vom Kaliberg.

Foto: Unbehauen-Gö.

Die Bestrebungen, die Kalilager im Amtsgerichtsbezirk Frantenhäufen zu erschließen, begannen mit dem Aufsteig der Kalilindustrie Ende des 19. Jahrhunderts. Am 15. Januar 1895 wurde vom Fürstl. Schwarzburg. Ministerium Rudolstadt dem Bergassessor Dr. Wolff in Berlin die Erlaubnis zur Gewinnung von Kalil erteilt, die er 1899 der Kalilohngewerkschaft „Roberts-hall“ abtrat. „Roberts-hall“ ließ zwei Bohrungen niederbringen:

Die Bohrung I. 1899 etwa 250 Meter südlich Bahnhof Kottleben links des Weges nach Göttingen durchgeführt, erbrachte nur den Beweis über das Vorhandensein von Steinsalz.

Bei Bohrung II wurde im Sommer 1900 in etwa 600 Meter Tiefe ein abbaufähiges Kalilager von 24 Meter Mächtigkeit nachgewiesen. Dieses Bohrloch wurde in der für Göttingen 50 Meter links des Weges nach Seega gegenüber dem Grundstück Wunsch niedergebracht und gleich dem Bohrloch I wieder geschlossen.

Die Gründung der Gewerkschaft „Günthershall“ erfolgte am 3. Juli 1902. Ihr wurde auf Grundlage des von Wolff abgeschlossenen Vertrags das ausschließliche Recht zur Gewinnung von Steinsalz und betriebsfähigen Kalisalzen im Amtsgerichtsbezirk Frantenhäufen verliehen. Diese Berechtigung drohte die Regierung im August 1904 wieder zu entziehen, wenn der Bergbau nicht bald ernstlich in Angriff genommen würde. Wohl waren Bohrversuche unternommen und Konzessionen für den Bau einer Chloralkaliumfabrik erworben worden, auch hatte ein Mecklenburger namens Kallisch aus Gültrow Versuche mit der Wärmepumpe angestellt, aber trotz zehnjähriger Vorbereitung war noch nicht einmal der Platz für den Schacht bestimmt.

Unter Führung des Bankiers Friedrich H. Krüger, Halberstadt, begann sich im Sommer 1904 eine Finanzgruppe für „Günthershall“ zu interessieren. Ihr ihr Betreiben wählte die Gewerkschaftsammlung vom 30. August 1904 einen neuen Grubenvorstand und beschloß gleichzeitig den Schachtbau. Im November wurde mit dem Planieren des bisher zur Domäne Göttingen gehörenden Grundstücks „die 33 Acker“, der Errichtung des Schachtturmes und der Anlage eines provisorischen Anschlußgleises entlang der Kleinen Wipper begonnen. Der erste Eingriff in den Boden zur Herstellung des Förderochtes erfolgte am 18. Januar 1905. Drei Monate später ereignete sich der

Am 20. Mai 1905 griffen bei 9 Meter Tiefe die Dampfmaschinen ein; am 30. Juni war eine Tiefe von 57 Meter erreicht. 5 bis 13 prozentige Sole, bei 15 Meter Tiefe angetroffen, erschwerte die Arbeiten, bis das Wasser durch eiserne Tübbings bei 161 Meter im November abgeschlossen werden konnte. Nun ging das Wärfen flatter und flacken. Neun Monate hintereinander wurden je 50 Meter fertiger Schacht gebohrt. Ende 1905 war die Tiefe bei 250 Meter erreicht. Bergleute üblich; Bohren wurde aus über (Hagedel) und Friedrich Müller aus Biera (Göthert). Am 31. Juli 1906 waren 600 Meter Tiefe erreicht. Das Kalilager von 23 Meter Mächtigkeit, 7 Meter Hartesalz und 16 Meter Carnallit, wurde am 4. August 1906 angeschlossen. Bei den durchgeführten geologischen Schichten handelt es sich um Buntsandstein bis 464 Meter, um Steinsalz, Gipsstein und Anhydrit und von 598,70 Meter bis 622 Meter um Kalisalz. Die Schichten fallen um etwa 10 Grad nach Süden ein.

Am 30. August 1906 feierte die Bergwerks-Gesellschaft das Salzfest. Nach dem Gottesdienst begann die Fester vor dem Resthaus der Gewerkschaft. Staatsminister Frhr. v. d. Rade überbrachte die Wünsche des regierenden Fürsten Rüdiger, nach dem die Gewerkschaft den Namen führt, und überreichte die verliehenen Auszeichnungen:

- das Ehrenkreuz III. Klasse; dem Vorsitzenden des Grubenvorstandes, Stadtrat D h r t m a n n, Halberstadt;
- das Ehrenkreuz IV. Klasse; Bergwerksdirektor Lehmann Sondershausen;
- die Ehrenmedaille in Gold; Obersteiger Weber, Göttingen;
- die Verrentungsmedaille in Silber: Aufseher Franz, Göttingen; Schmelzmeister Schönborn, Göttingen;
- die Verrentungsmedaille in Bronze: Drittelführer Otto Haake, Hagedel; Drittelführer Robert Weile, Seega; Häuer August Weißer, Seega; Schachtanführer Albert Köp, Göttingen.

(Schluß folgt.)

## Die Teufelstalbrücke der Reichsautobahn bei Hermsdorf (Thüringen)

Für den Unterricht zusammengestellt von Karl JAHN

Die Strecke Gera - Weimar der Reichsautobahn Dresden - Chemnitz - Eisenach - Frankfurt (Main) zeichnet sich neben ihrer landschaftlichen Schönheit auch durch eine große Anzahl bedeutender Brückenbauwerke aus. Allein auf den 53 km langen Abschnitt Gera-Mellingen im Bezirk der Obersten Bauleitung der Reichsautobahn Halle (Saale) sind sieben große Brücken errichtet worden, und zwar:

3 Stahlträgerbrücken:

Elsterbrücke bei Gera -----	154 m
Brücke bei Thieschitz -----	161 m
Zeitgrundbrücke bei Stadtroda -----	259 m

2 gewölbte Natursteinbrücken:

Saalebrücke bei Göschwitz -----	750 m
Ilmbrücke bei Mellingen -----	367 m

1 Eisenbeton-Plattenbrücke:

Brücke bei Podelsatz -----	203 m
----------------------------	-------

1 Eisenbeton-Bogenbrücke:

Teufelstalbrücke 2 km westlich der Kreuzung Hermsdorf (Thüringen) -----	270,20 m
--	----------

Für den Bau der

### Teufelstalbrücke

wurden im März 1936 drei Entwürfe der OBR - Halle den namhaftesten deutschen Brückenbaufirmen vorgelegt.

1. Entwurf: Zwei Eisenbeton-Hohlbogen, im Scheitel 1,80 m, in den Kämpfen 3,20 m dick, wachsend von 6,60; Scheitelbreite allmählich auf 8,00 m Kämpferbreite an und tragend in 10,30 m Abstand Eisenbetonwände, die oben rahmenartig verbunden sind und die gemeinsame 24,60 m breite Fahrbahnplatte aufnehmen. Die Fahrbahn läuft frei über den Bogenscheitel durch.
2. Entwurf: Der gleicht im Wesentlichen den ersten, nur sind an Stelle der Hohlbogen etwas schlankere Massivbogen ohne Anlauf getreten.
3. Entwurf: Hier trägt jeder der beiden Massivbogen symmetrisch aufliegend eine 11,00 m breite Fahrbahnplatte. Der zwischen den beiden verbleibende 2,10 m breite Streifen bleibt entweder offen, oder wird durch Einhängeplatten überbrückt. Die Fahrbahn ist mit dem Bogenscheitel starr verbunden.

Beim Sonderentwurf der Firma Siemens-Bauunion ist in Anlehnung an französische Vorbilder der eingebaute Bogen im Scheitel am dicksten und am Kämpfer unter gleichzeitiger Verbreiterung am dünnsten gewählt worden, was den Vorteil einer größeren Steifigkeit im Bogenmittel mit sich bringt. Die Aufständigung war mittels runder Hohlstützen, die rahmenartig in die gemeinsame Fahrbahnplatte und in beide Bogen eingespannt waren, vorgesehen.

Der Ausführungsentwurf entspricht im Wesentlichen dem oben angeführten 3. Entwurf der OBR.

Beim Vergleich der Entwürfe mit Vollwandbogen gegenüber denen mit Hohlbogen zeigen sich die Vollwandbogen nicht nur in wirtschaftlicher und ausführungstechnischer, sondern auch wegen ihrer größten Schlankheit auch in schönheitlicher Hinsicht überlegen. Außerdem wurde bei den gegebenen Untergrundverhältnissen ein eingespannter Bogen mit der ihm naturgemäßen Form mit kräftigen Kämpfer und dünnem Scheitel bevorzugt. Das Fahrband wurde mit dem Scheitel starr verbunden, um eine größere Steifigkeit und einen höheren Bogenpfeil zu erzielen. Die Aufständigung durch Wände wurden als die am ruhigsten wirkende und statisch beste Form gewählt.

Bei einer so großen Brücke wurde es als zulässig angesehen, dass durch Zusammenziehung des Mittelstreifens von 2,40 m auf 2,00 m die Nutzungsbreite zwischen den Geländern von 24 auf 21,80 m eingeschränkt wird. Es wurde dabei neben günstigeren architektonischen Verhältnissen auch der große statische Vorteil erzielt, durch Anordnung einer in der Fahrbahnebene liegenden Einhängeplatte beide Bogen in Bezug auf ihre Verformbarkeit unabhängig voneinander zu machen.

Wegen günstiger Gründungsverhältnisse wurde es für notwendig erachtet, die Spannweite von 120 m auf 138 m zu vergrößern. Die End-Widerlager sind um, um keinen Gegensatz zu der dünngliedrigen Bogen- und Fahrkonstruktion hervorzurufen, fast von den 1 : 2 geneigten Böschungskegel der anschließenden Autobahndämme eingeschüttet.

Die beiden 7,05 m breiten Bogen haben einen lichten Abstand von 4,70 m, das ist 2/3 ihrer Breite. Dieses Maß wurde an einfachen, verschiebbaren Holzmodellen als das architektonischer Hinsicht günstige gefunden.

Mit 138 m Spannweite ist die Teufelstalbrücke 1938 die weitest gespannte Massivbogenbrücke Deutschlands. Sie wird noch übertroffen von der:

- 1) Elsa-Brücke in Spanien -----192 m Spannweite <sup>1</sup>  
(Die Elsas kommt aus dem Kantabroschen Gebirge und fließt nach Süden zum Duero)
- 2) Elorn-Brücke bei Plougastel-----186 m Spannweite <sup>2</sup>
- 3) Tranebergsund-Brücke in Stockholm-----181 m Spannweite <sup>3</sup>
- 4) Seine-Brücke bei La Roche-Guyon -----161 m Spannweite  
(etwa 100 km unterhalb von Paris)
- 5) Lot-Brücke bei Castelmoron -----143 m Spannweite  
(Lot rechter Nebenfluss der Garonne)
- 6) Talbrücke Less Usses -----140 m Spannweite <sup>4</sup>  
(Usses ist linker Nebenfluss der Rhone)

Die gesamte Stützlänge der Brücke durch Bogen und Tragwände ergibt 253 m. Bis zu den Enden der Fahrbandwiderlager gemessen beträgt die Länge 253 m. Bis zu den Enden der Fahrbandwiderlager gemessen beträgt die gesamte Länge 270,20 m.

Die Brückenfahrband liegt in einem einseitigen Gefälle von 1: 200 nach Westen, im gleichen Gefälle verläuft auch die Bogensehne.

Die Tragwände steigen bis 25 m an (über Bogenwiderlagern) bis 0,55 m über dem Bogenscheitel. Sie sind in genau gleichen Abständen von 11,00 m angeordnet. Von den 23 je 11 m breiten Feldern liegen 11 über dem Bogen, 5 über dem westlichen, 7 über dem Östlichen Hang. Im Scheitel, wo die Fahrbandträger fest mit dem Bogen verbunden sind, sind zur Aufrechterhaltung der rhythmischen Gliederung die Tragwände durch pfeilartige Vorsprünge angedeutet. Durch entsprechende Tiefenstaffelung ist dafür Sorge getragen, dass die klare Linie des Bogens sich nicht mit den Fahrbandüberbau verwischt.

Die 6,75 m breiten Tragwände sind um 0,15 m gegenüber den Bogenstirnflächen, die möglichst elastisch



ausgebildeten Fahrbahnträger mit 1,20 m Höhe und 0,82 m Breite, um 0,30 m gegenüber den Stirnen der Tragwände eingerückt. Das feste Lager der Fahrbahnträger liegt auf dem Bogenscheitel, die beweglichen Lager auf den End-Widerlagern.

Die über dem Boden liegenden Tragwände sind mit dem Bogen und der Fahrbahn steif verbunden. Die zwei kurzen Wände beiderseits des Bogenscheitels und die Wände über den Hängen sind als Pendelwände ausgebildet.

Die beiden Fahrbahnen sind getrennt worden, um auch bei ungleichmäßiger Belastung der beiden Bahnen klare statische Verhältnisse zu erzielen.

Die Fahrbahnplatte aus Eisenbeton ist in Feldmitte 0,30 m dick und ragt beiderseits um 2,25 m nach der Außenseite und 2,30 m nach der Innenseite über.

Über der Eisenbetonfahrbahnplatte ist zunächst eine Wärmeschutzschicht bis 16 mm Dicke eingebaut worden. Sie soll die Glatteisbildung, die sich insbesondere gern nach kalten Frosträchten auf dünnen Brückentafeln zeigt, möglichst verhindern. Diese Schicht besteht aus fabrikneuen Bimsbetonsteinen, in Zementmörtel verlegt und ist mit einer Eisenbeton-Ausgleichsschicht abgedeckt.

Über der Wärmeschutzschicht liegt die Abdichtungsschicht aus zwei Lagen geklebter, Asphalt überzogener Bahnen, die einen 2 cm dicken Schutzüberzug aus Sandasphaltemörtel erhalten haben.

Über der Abdichtungsschicht mit ihrem Schutzüberzug liegt eine wieder 2 cm dicke Sandschicht, die als Rollschicht dient für die 10 cm dicke Verschleißschicht aus Beton.

Das eiserne Geländer hat eine Höhe von 90 cm und eine Teilung der Pfosten von 2,75 m. Die Pfosten bestehen aus zwei zusammengeschweißten Winkeleisen 160/80/12 und tragen eine 160 mm breites Handlaufeisen und einen Zwischenriegel.

Die A u s f ü h r u n g s a r b e i t e n wurden durch Zuschlag am 13. Juni 1936 der AG Grün & Bilfinger, Mannheim, übertragen, die sie durch ihre Niederlassung Halle (Saale) ausführte.<sup>5</sup>

Als Tag des Baubeginnes gilt der 15. Juni 1936.

Zur Zufahrt der Baugerätschaften und der rund 50.000 t Baustoffe wurde an der Eisenbahnlinie Jena - Gera, in der Nähe der Ziegenmühle ein normalspuriger Gleisanschluss mit je 100 m langen Stumpfgleisen hergestellt.

Ein Entladekran schaffte die anrollenden Zuschlagstoffe in die auf der 12 m hohen Dammböschung angelegten fünf Silos von 2.500 cbm Fassungsvermögen.

An der Umladestelle befanden sich außerdem gleich die Baustoffprüfstelle, die Abwiegevorrichtung und die Zementhütte mit der vom Bahndamm zu ihr führenden abgedeckten Zementrutsche.

Die Zufuhr des Materials zur Baustelle erfolgte in Kipploren auf Feldbahngleis.

An der etwa 1,5 km von der Eisenbahn im Teufelstal liegenden Baustelle lagen die Magazine, die Pressluftanlage, der Schnürboden, der Eisenbiegeplatz, das Baubüro, die Sanitätswache, die Wasch- und Umkleieräume und ein großer, vorbildlich eingerichteter Gemeinschaftsraum mit Küche.

Die bereits im Winter 1935 / 1936 durchgeführten Schürfungen hatten fast horizontale Schichten fester bis mürber Bänke aus mittlerem Buntsandstein ergeben.

Bedenklich waren die aufgetretenen senkrechten Klüfte, die im Verein mit den horizontalen Tonbändern ein horizontales Ausweichen der Bodenwiderlager unter dem gewaltigen Horizontalschub von rund 4.500 t je Bogen befürchten ließen. Der Druck der Brücke auf den Untergrund entspricht einem Eisenbahn-Güterzug von 8 km Länge, also 1.000 Wagen.

Es wurden deshalb bei beiden Widerlagern bis 20 m lange Stollen und senkrechten Schächten angelegt, von deren Ende aus je bis 25 m lange Bohrlöcher vorgetrieben und so mit Zement ausgepresst wurden, dass von jeder

Widerlagerbaugrube aus einem Felsbereich von etwa 40 - 50 m Länge und etwa 20 - 25 m Tiefe als verfestigt angesehen werden kann. Der Zementbrei wurde im Mischungsverhältnis von 50 kg Zement : 90 l Wasser, im

allgemeinem mit 2 bis 5, aber auch bis zu 20 Atmosphären Druck eingepresst. Um zu verhüten, dass die Pressflüssigkeit bereits in der Nähe des Bohrloches wieder austrat, wurde die Auspressung erst dann vorgenommen, wenn eine genügende dicke Betonüberdeckung aufgebracht war.

Im Ganzen sind für die beiden je 30 m breiten Widerlager rund

18.000	cbm	Bodenmasse ausgehoben,
150	lfdm <sup>6</sup>	Stollen,
37	stgdm	Schächte,
2.380	lfdm	216 Bohrlöcher bis 25 m Tiefe,
2.660	lfdm	272 Bohrlöcher bis 16 m Tiefe gebohrt und
950	t	Zement eingepresst worden.

Die Aufstellung des Lehrgerüsts begann Mitte Oktober 1936

Ende November 1936 standen fünf Gerüsttürme, die Seitengerüste und ein Drittel des Übergerüsts, die 28 m hohe Arbeitsbrücke mit beiden Turmdrehkränen und das östliche obere Hanggerüst.

Nach zehnwöchiger Arbeit, am 31.12.1936, war das gesamte Lehrgerüst, in dem rund 1.400 cbm Holz eingebaut waren, fertig gestellt.

Das Gerüst, das für den zweiten Bogen noch einmal verwendet werden sollte, war so eingerichtet, dass es auf einer betonierten Rollbahn um 11,75 m seitlich verschoben werden konnte. Die Fußpunkte der Gerüstständer waren durch eiserne Träger verbunden, die wiederum auf Eisenwalzen lagerten.

Das Lehrgerüst bestand im Mittelteil aus einem 38 m hohen Untergerüst und einem 11 m hohen Obergerüst. Rechts und links davon schlossen sich die 15 m breiten, um 8,50 m niedrigeren Seitengerüste an. Die sechs Türme des Untergerüsts hatten bei 6 m Breite eine obere Tiefe von 6,40 m und eine untere von 16,40 m. Der Zwischenraum zwischen den aus 30 cm dicken Rundholzdoppelpfosten hergestellten Türmen betrug 8 m. Das Obergerüst, das auf insgesamt 200 Spindeln stand, hatte fünf Binder in 1,60 m Abstand und wurde vollständig aus Schnittholz hergestellt.

Die umfangreichen Bohr- und Auspressarbeiten zogen sich so in die Länge, dass erst am 03.07.1937 die beiden Widerlagerhälften für den Südbogen fertig waren.

Vom 14. bis 31.07.1937 wurde der südliche Bogen (Fahrtrichtung Jena - Gera) in insgesamt 18 Arbeitstagen betonierte. Die Eisenbewehrung jedes Bogens umfasste rund 1.800 cbm Eisenbeton nur rund 50 t, das sind 28 kg auf den cbm oder 0,35 %. Auf 7,05 m Breite sind durchschnittlich 22 Rundeisenstäbe von 26 mm Durchmesser eingebaut. Die Betonierung erfolgte Abschnittsweise, zuerst über dem Scheitel, dann von den Widerlagern herauf.

Die Kornzusammensetzung des Betons wurde nach umfangreichen Vorversuchen wie folgt vorgenommen:

2,5 %	Seesand aus Altona-----	0 - 1 mm
35,0 %	Feinsand-----	0 - 3 mm
13,0 %	Grobsand gewaschener -----	3 - 7 mm
23,0 %	Feinkies Grubenkies Kayna -----	7 - 15 mm
26,5 %	Mittelkies -----	15 - 30 mm

Der Zementgehalt je cbm fertigen Betons wurde

im Scheitel zu -----	400 kg / cbm
im Bogenviertel zu -----	375 kg / cbm
im Kämpfer zu -----	350 kg / cbm gewählt.

Das Lehrgerüst wurde 6 Wochen nach Bogenschluss, am 07.09.1937, abgesenkt, anschließend daran wurden die Fahrbahnaufbauten fertig gestellt.

Am 07.10.1937 wurde das Lehrgerüst innerhalb von 10 Stunden ohne irgendwelche Schwierigkeiten mittels Kettenwinden an die Stelle des zweiten Bogens um 11,75 m herübergezogen.

Die Betonierung des gesamten Fahrbahnaufbaues dauerte bis zum 08.11.1937, das Aufbringen der Isolierung und des Fahrbahnbetons bis Ende November 1937.

Zum V e r k e h r freigegeben wurde die südliche Hälfte der Teufelstalbrücke, der zuerst fertig gestellte Bogen, am 17.11.1937 im Rahmen einer Feier für die Betriebsübergabe des zweitausendsten Kilometers.

Während des einspurigen Betriebes wurde in rascher Arbeit die zweite Fahrbahn, der Nordbogen, hergestellt. Die Betonierung erfolgte vom 22.11.1937 bis 03.12.1937 in Tag und Nachtschichten. In den letzten Januartagen 1938 wurde das Gerüst gesenkt und ab 10.02.1938 der Bogen ausgerüstet. Im März 1938 wurde die Fahrbahntafel des Nordbogens eingeschalt und betoniert, nach Ostern konnte der Verkehr freigegeben werden.

Im Mai 1938 hingen an der Brücke nur noch die Bühnen zur Steinmetzmäßigen Bearbeitung der Ansichtsflächen.

Am 24.08.1938 erfolgte der Abtransport der Kraftmaschine, die den Strom für Licht und Kraft während der Bauzeit erzeugte, als letzter Maschine der Baustelle aus dem Teufelstal, als Bauende gilt der 30.08.1938.

Welche verkehrspolitische Bedeutung die Anlagen der RAB bei Hermsdorf besitzen, stellten die ersten Pfingstfeiertage nach ihrer Fertigstellung unter Beweis:

Nach der „Jenaischen Zeitung“ vom 07.06.1938 wurde in der Richtung Berlin - München stündlich im Durchschnitt 720 Autos, 290 Motorräder und 30 Autobusse gezählt. Die Kreuzung dürften in den Pfingsttagen 1938 etwa 75.000 Fahrzeuge passiert haben. <sup>7</sup>

Ende Anlage 2 <sup>8</sup>

---

1 Die Brücke hat eine Spannweite von 140 m, nicht 192 m, sie wurde 1940 von Eduardo Torroja Miret gebaut und konnte somit 1938 die Teufelstalbrücke nicht übertreffen, erst ab 1940.

2 Die Brücke hat eine Spannweite von 188 m, nicht 186 m, sie wurde 1922 - 1930 von Eugene Freyssinet (Frankreich) erbaut.

3 Richtig Tranebergsbron-Brücke bei Stockholm.

4 Die Brücke heißt Caille-Brücke, sie hat eine Spannweite von 137,5 m, nicht 140 m und wurde 1925 - 1934 von Albert Caquot gebaut. Da sie eine 0,5 m kleinere Spannweite hatte, konnte sie somit die Teufelstalbrücke nie übertreffen.

5 Nachfolgefirma: Bilfinger Berger AG Zweigniederlassung Hochbau Halle Thomasiusstraße 1 06110 Halle Telefon: (0345) 2319-0 Telefax: (0345) 2319-112

<http://www.bilfingerberger.de> Bilfinger Berger AG Zentrale 68165 Mannheim, Carl - Reiß - Platz 1-5 Telefon: 06 21 \_ 4 59 - 0 Telefax: 4 59 - 23 66

6 lfdm = laufende Meter, stgdm = steigende Meter

7 mit Kreuzung ist das Hermsdorfer Kreuz gemeint.

8 Die oben wiedergegebene Aufzeichnung zur Teufelstalbrücke schrieb Karl Jahn vermutlich zwischen 1942 bis 1945. Die Wiedergabe erfolgte so, wie er diese geschrieben hatte, einschließlich der Unterstreichungen.