Wie durch unsere Heimat die Eisenbahn gebaut wurde

Kaum ein Ereignis in unserer Heimat hat einen so tiefen und nachhaltenden Eindruck hinterlassen wie die Einweihung der Eisenbann am 28.06.1876.[1] Oft wurde davon von den Eltern und Bekannten erzählt. Der Bahnhof war schwarz von Menschen. Viele Neugierige hatten sich aber auf der Eisenbahnbrücke und an den Böschungen aufgestellt, da sie fürchteten, der Zug könnte aus den Schienen springen. Nach langem Warten kam endlich fauchend und zischend das schwarze Ungeheuer an. Der Zug hielt, Lokomotive und die Wagen waren mit Kränzen und Girlanden geschmückt. Männer stiegen aus und andere ein.

Ein greller Pfiff, Dampf stieg auf und der Zug fuhr weiter. Alle wunderten sich, dass das Ding ohne Pferde ging. Am anderen Tage den 29.06.1876 wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Bereits im Jahre 1870 sollte mit dem Bahnbau begonnen werden. Aber wegen des Krieges mit Frankreich[2] trat eine zweijährige Verzögerung ein. 1872 wurde die Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft mit einem Anlagekapital von 6.300.000 Talern in Gemeinschaft mit den beiden Bankhäusern Samuel Bleichröder und Jakob Landau gegründet. Die Firma Bachstein begann am 01.07.1872 mit dem Bau.

Jahre lang zuvor hatte man sich um die Linienführung herumgestritten. So sollte die neue Bahn von der Hauptstrecke Weißenfels – Gera – Saalfeld in Köstritz abzweigen und über Reichardsdorf, Klosterlausnitz gebaut werden. Am Fuße des Weißen Berges[3] würde dann Bobeck einen Bahnhof bekommen haben. Wünschenswert hielt man die Strecke durch den Saargrund über St Gangloff. Der Kraftsdorfer Amtsschulze Gottfried Sachs legte sich als Landtagsabgeordneter sehr ins Zeug und befürwortete, die Bahn über Kraftsdorf und Hermsdorf zu legen, da durch den Abtransport der Kraftsdorfer Sandsteine und der Hermsdorfer Holzwaren die Eisenbahn hohe Einnahmen hüben würde. Geld wollte man ja verdienen und Sachse siegte mit seiner Ansicht.

In dieser Zeit hatten die Holzländer wenig Verdienst und bei vielen war die Armut groß. Aber nun strömten die Männer zum Bahnbau. Es wurde gut gezahlt. Die Arbeit war besonders bei Kraftsdorf und im Zeitzgrund recht schwierig. Hier mussten Felsen gesprengt, hohe Dämme aufgeworfen, Brücken, Tunnel und Wasserdurchlässe gebaut werden. Beim Tunnelbau waren besonders die Italiener fleißige und geschickte Arbeiter. Der große Tunnel[4] unterhalb der Papiermühle wird jetzt noch der Italiener genannt. Die Fremdlinge hatten sich in Harpersdorf und in Kraftsdorf bei Bauersleuten eingemietet und sollen sich dort gut betragen haben. In einem Bauernhause war der Großvater gestorben. Sämtliche Italiener geleiteten den Toten zu Grabe und sangen auf dem Friedhof ein ergreifendes Abschiedslied. Sie lebten sehr einfach und brachten nach Beendigung des Baues reichliche Spargelder in die Heimat mit. Zwei Italiener wurden in Hermsdorf als Bahnarbeiter übernommen.
In Hermsdorf begann man die Arbeit mit der Einebnung des Bahnhofsgeländes und mit der Abtragung des langen und tiefen Einschnitts nach Oberndorf zu. Die Stein- und Erdmassen dienten zum Aufschütten des hohen Dammes, unter dem der Raudenbach fließt. Das Gelände des Bahnhofs war ehedem sehr sumpfig, und es wurde erzählt, dass vor alten Zeiten hier ein Graf mit seiner Kutsche versunken und umgekommen sei. Mein Vater meinte: Wie töricht doch manchmal solche Sagen seien, denn als man hier nicht tief eingegraben hatte, stieß man auf Felsbänke.

Handwerk und Gewerbe blühten während der Bauzeit mächtig auf. Maurer, Zimmerleute, Schmiede, Stellmacher, Bäcker, Fleischer und Fuhrleute hatten viel zu tun. Auch die Schneide- und Mahlmühlen waren voll beschäftigt. In den Gaststätten wurde mancher Taler gewechselt und die Brauereien konnten nicht genug Bier liefern.

Nach Beendigung des Bahnbaues hörte der Goldregen auf zu fließen. Wieder wurden viele Männer arbeitslos. Einige Arbeiter aber fanden Anstellung an der Bahn als Streckenarbeiter, Bahnwärter und Weichensteller. Der erste Bahninspektor Fischer war Maurer und hatte am Bahnhofsgebäude mitgearbeitet. Der erste Bahnmeister hieß Petzold. Vor Abgang eines Zuges und besonders an Sonntagen kehrten die Holzländer gern beim Bahnhofswirt Jürgens ein. Die Post war im Dienstraum der Bahn mit untergebracht. Postkarten und Biletts erhielt man an ein und demselben Schalter. Den Postdienst verrichtete ein junger Gehilfe.

Der Verkehr auf der neuen Bahn war nicht groß. 10 Lokomotiven bildeten die Zugkraft, 46 Personen- und 258 Güterwagen den Wagenpark. Öfters bin ich als Kind mit auf der neuen Eisenbahn gefahren. Wenn der Zug hielt, rissen die Schaffner die Türen auf, die Leute stiegen ein und aus, dann wurden die Türen wieder zugeschlagen. Der Fahrgast (Passagier genannt) konnte von innen die Tür weder öffnen noch schließen. Die Coupés (Abteile) waren recht eng. Durch die kleinen Fenster konnte man nur wenig von der vorüberfliehenden Welt sehen. Ein Wagen im Zug besaß nur einen Raum mit an den Wänden sich hinziehenden Bänken. Dieser Wagen wurde durch einen kleinen

Kanonenofen geheizt. Die Abteile erwärmte man mit glühenden Kohlen, die in einem langen Blechkasten von außen unter die Sitze geschoben wurden.
Wachskerzen erhellten ein wenig die Abteile. Nur langsam gewöhnten sich die Leute an das neue Verkehrsmittel. Um das teure Fahrgeld zu sparen, liefen die Hermsdorfer noch zum Jahrmarkte nach Roda. Noch trugen die Kraftsdorfer Bauersfrauen ihre Erzeugnisse auf langer Straße nach Gera. Die Holzwarenhändler fuhren mit Pferd und Wagen weiter in die großen Städte. Aber bald erkannten sie den hohen Wert der Bahn. In den Städten mieteten sie Niederlagen und liefen mit der Bahn die Holzwaren dorthin kommen. Auch die Bauersfrauen sahen bald ein, dass viele Stunden Zeitverlust das geringe Fahrgeld nicht aufwiegen können. Die Bahn brachte die ersten Sommerfrischler in die Heimat, die Bewohner überließen ihnen gern als Wohnungen die leeren Oberstuben,

Und nun will ich noch einiges von der Geschichte der Bahnerzählen: Einige Wochen nach der Einweihung hörten die Kraftsdorfer in der Nacht ein starkes Poltern, Erschreckt liefen sie ins Freie und sahen mit Schrecken, dass im oberen Dorfe ein Stück des hohen Dammes ein gerutscht war. Ein großes Stück hingen die Schienen in der Luft. Schnell wurde hier die Strecke zurückgelegt und sie erhielt eine starke Krümmung, die erst nach vielen Jahren beim Bau des zweiten Gleises beseitigt wurde. Im Jahre 1886 schneite es kurz vor Weihnachten ununterbrochen drei Tage und drei Nächte lang. Der Verkehr musste mehrere Tage eingestellt werden. Am 01.10.1895 ging das Unternehmen auf den preußischen Staat über mit sämtlichen Beamten und Arbeitern. 1911 erhielt die Strecke das zweite Gleis. Die meisten Schienenübergänge fielen weg. So mussten neue Wege und Brücken angelegt werden. Immer mehr stieg der Verkehr. Die 4.Wagenklasse mit einem Kilometerpreis von 2 Pfennigen wurde eingeführt. Ein Schnellzugspaar Vlissingen-Eger durchbrauste die Heimat. Von 1919 ab gehörte unsere Strecke zur Reichsbahn.

Die Entwickelung des Personen- und Güterverkehrs lässt sich am besten aus den nachstehenden Zahlen erkennen:

	Fahrkarten	Tonnen Stückgut	Tonnen Ladung
1895	18183		20298
1913	118863	8138	96898
1923	140204	3863	68763
1935	125078	8454	12100

Wie sich der Betrieb seit 1895 gehoben hat, geht daraus hervor, dass im Jahre 1935

2 Schnellzüge
4 Eilzüge
24 Personenzüge und
11 Güterzüge

uns außerdem viele Bedarfszüge gefahren werden mussten. Im Jahre 1846 wurde die Thüringer Eisenbann Eisenach – Weißenfels eingeweiht. Viele Jahre lang war Apolda unser nächster Bahnhof. 1849 fuhr ein Rüdersdorfer Böttcher Jähnert von Weimar aus in den Krieg nach Schleswig. Seine Freunde nahmen Abschied von ihm auf dem Bahnhof zu Apolda. Von 1859 ab konnte man von Gera aus in die weite Welt fahren. Die Hermsdorfer Kriegsteilnehmer fuhren nach Beendigung des Krieges von 1870 - 71 bis Gera. Hier wurden sie mit einem Leiterwagen abgeholt und fuhren auf der neuen Straße über Kraftsdorf in die Heimat, wo sie beim Bäckermeister Gruner begeistert, empfangen wurden.

Jetzt im Jahre 1947 steht unsere Bahn unter der Leitung des Russen. Das 2. Gleis ist abgebrochen worden. Nur wenige Züge verkehren. Der Fahrpreis ist verdoppelt. Die Abteile werden nicht geheizt. Viele Fensterscheiben sind eingeschlagen. Trotzdem ist der Personenverkehr sehr groß und die meisten Fahrgäste müssen stehen, sogar an die Trittbretter hängen sich die Menschen. Häufig kommen Raubüberfälle vor. Nach Frieden sehnt sich das gequälte Volk.

März 1947 Wilhelm Bauer,

Schnurren von der Eisenbahn

Der Bärenwirt[5] von Hermsdorf Richard Geßner[6] braute in seiner kleinen Brauerei ein vorzügliches dunkles Bier und ließ dasselbe in dem neuerbauten Felsenkeller[7] am Eingang zum Zeitzgrund längere Zeit lagern. Himmelfahrt wurde aber der Labetrunk ausgeschenkt. Eine Menge Holzländer und auch Geraer hatten sich eingefunden. Dort saßen sie auf rohen Holzbänken an langen Tafeln. Wie bei jedem Volksfest fehlte es nicht an Rostbratwürsten. Es ging ziemlich laut her. Gegen Abend keuchte der Zug von Papiermühle herauf. Ein Pfiff!
Der Zug hielt auf offener Strecke gegenüber dem Felsenkeller. Schnell tranken die Schaffner ein Glas des köstlichen Bieres und verluden die schwankenden Geraer. Dampfend fuhr der Zug dem Bahnhof Hermsdorf zu.

Der erste Bahnhofswirt von Kraftsdorf hieß Max Braune. Er war zuvor Oberkellner am Weimarer Bahnhof gewesen. Da er ein freundlicher und spaßiger Mann war, kehrten die Fahrgäste gern bei ihm ein. Besonders sonntags hatte er viel Verkehr. Das Bockbierfest wurde bei ihm groß gefeiert. An diesem Tag diente der Güterschuppen als Tanzsaal. Ein Zug von Hermsdorf fährt ein. Schaffner und Fahrgäste stürzen sich in die Gaststätte, um sich an einem Glas Bockbier zu laben. Nachdem alles wieder eingestiegen war, fuhr der Zug sausend der Stadt Gera zu, denn die versäumte Zeit musste wieder eingeholt werden. Die entschlummerte Postkutschenromantik war wieder erwacht.

Der Inspektor K. von Kraftsdorf war zum Vorsitzenden des Militärvereins gewählt worden. Die Festfreude an Kaisers Geburtstag[8] und am Sedantag[9] glaubte er durch Kanonendonner erhöhen zu können. So schrieb er kurz entschlossen einen Brief an Krupp nach Essen folgenden Inhalts: Könnten Sie nicht eine zurückgestellte Kanone dem Militärverein Kraftsdorf schenken. Die Hauptsache ist, dass sie tüchtig knallen tut. Einige Wochen vergehen, aber Keine Antwort läuft ein. Endlich erhält der Inspektor folgende Depesche: Die Kanone mit dem Zuge 46. Krupp. Voll Freude läuft der Inspektor ins Dorf und ladet verschiedene Kameraden zum feierlichen Empfang ein. Der Zug kommt an. Ein Wagen von Essen wird an die Rampe geschoben. Der Inspektor fiebert voller Erwartung. Als erster öffnet er die Tür. O weh! Ein alter ausgedienter Kanonenofen steht im Wagen. Voll Wut und Scham stößt er das Ding zur Tür hinaus mit dem Worte: "Bande Bande!" Seine Kollegen aus Hermsdorf hatte von dem Brief erfahren und sich den köstlichen Scherz ausgedacht. Wenn die Hermsdorfer mit der Bahn durch Kraftsdorf fuhren und den Kanonenfreund sahen, riefen sie im vollen Chor: „Kanone! Kanone!“ Dann hörten sie gewöhnlich die Worte: "Bande Bande!"

Wie nüchtern ist unsere Zeit geworden. Humor und Freude sind gewichen»

März 1947 Wilhelm Bauer,

---

[1] Erste Überlegungen für eine Bahnverbindung zwischen Weimar und Gera gab es in den 1800er Jahren, damals noch als Teil einer Strecke von Leipzig nach Kassel. Ernsthafte Pläne wurden aber erst in den 1850er Jahren gefasst, als eine Anbindung an die Bahnstrecke Leipzig-Hof entstehen sollte. Insbesondere 1855 gründeten sich in zahlreichen Städten der Umgebung Eisenbahnkomitees, die sich für eine Streckenführung über ihre Stadt einsetzten. So gab es Vorschläge für eine Anbindung von Eisenberg, Pößneck und Gößnitz. Da die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft 1859 ihre Strecke Weißenfels–Zeitz–Gera eröffnete, wurden die zahlreichen Streckenprojekte vorerst nicht weiterverfolgt, da die Gegend nun bereits einen Eisenbahnanschluss besaß. Mitte der 1860er Jahre wurden die nächsten Vorhaben geplant, eine Verbindung nach Gößnitz war darin nicht mehr enthalten, diese Strecke wurde als nicht lukrativ genug verworfen. Abermals erhielt man keine Genehmigung, es wurde stattdessen die Verbindung Gera-Eichicht gebaut, die die stärker industrialisierte Region um Neustadt an der Orla erschloss. Eine Verbindung Weimar–Gera wurde aber nun nicht mehr konsequent abgelehnt. Die Vorarbeiten für die Strecke Weimar-Gera begannen 1870, zudem hatten sich die betroffenen Länder Reuß jüngerer Linie, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Weimar-Eisenach mittlerweile auf die Finanzierung einigen können. Sachsen-Meiningen, das mit wenigen hundert Metern Streckenlänge auf ihrem Staatsgebiet ebenfalls am Bauprojekt teilnahm, wurde durch Sachsen-Weimar-Eisenach vertreten.
Baubeginn bei den Vorarbeiten war im Sommer 1872, die eigentlichen Bauarbeiten begannen aber erst 1873, da zahlreiche Details noch nicht genehmigt waren. Der Betrieb auf der Strecke wurde am 29.06.1876 aufgenommen. Am 01.10.1895 ging die Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft in der Preußischen Staatsbahn auf. Im neuen Bahnhofsgebäude wurde gleichzeitig ein Post- und ein Telegrafenamt sowie etwas eine Gaststätte in Betrieb genommen. Postkarten und Fahrscheine erhielt man an ein und denselben Schalter.

[2] Der Deutsch-Französische Krieg von 1870 bis 1871 war eine militärische Auseinandersetzung zwischen Frankreich einerseits und dem Norddeutschen Bund unter der Führung Preußens sowie den mit ihm verbündeten süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg, Baden und Hessen-Darmstadt andererseits. Seine wichtigsten Ergebnisse waren die deutsche Reichsgründung und das Ende des Zweiten französischen Kaiserreichs.

[3] Der „Weiße Berg“ ist eine Erhebung an der Straße von Hermsdorf nach Schkölen, unterhalb des Abzweiges nach Bobeck.

[4] Gemeint ist der Dammdurchbruch zwischen der Papier- und der Bockmühle.

[5] Der Name „Zum Schwarzen Bär“, also auch Bärenwirt, wird erst seit 1888 benutzt. Zuvor wurde immer vom Gastwirt (des Betreibers) Geßner gesprochen.

[6] Richard Geßner hatte am 28.02.1868 die Konzession für die Gaststätte „Zum Schwarzen Bär“ erhalten. Diese betrieb von 1826 bis 1875 Georg Carl Friedrich Geßner † 1875.

[7] Es gibt keinerlei Hinweise, dass der Felsenkeller als Bierlager ausgebaut war. Aus zwei Zeitungsartikeln ist aber ersichtlich, dass am Felsenkeller Konzert Veranstaltungen, am 10.05.1877 und 03.05.1880 durchgeführt wurden. Der Gastwirt (Pächter) des Geßnerschen Gasthofes lud zum Konzert und Anschließend zum Tanz im Gasthof ein.

[8] Im „Deutschen Kaiserreich“, von 1871-1918, wurde alljährlich am **27. Januar** Kaisers Geburtstag gefeiert. Insbesondere in den Schulen gab es ebenso wie zum Sedantag, der in Erinnerung an die Schlacht bei Sedan immer am **2. September** gefeiert wurde, Festveranstaltungen, die oft der Kriegserziehung im Kaiserreich dienten.

[9] Siehe Pkt. 8 – Der Sedantag wurde in der Weimarer Republik wieder abgeschafft.