

Bau und Einweihung der Eisenbahn

Im Vordergrund unseres Gesamtgemeindelebens stand die Vollendung und Einweihung des Bahnbaues Eisenberg – Porstendorf. Vor mehr als 40 Jahren schon berieten die Vertreter unserer Gemeinde, an ihrer Spitze vornehmlich Herr Bürgermeister Schauer über die geeigneten Schritte, um eine Verbindung unseres an mannigfaltiger Industrie so reichen Städtchens mit dem Eisenbahnnetz nach dieser oder jener Richtung hin zu ermöglichen. Die Schwierigkeiten, die überwunden werden mussten, um den immer dringender werdenden Wunsch erfüllt zu sehen, waren sehr groß und dieselben hier eingehend klarzulegen verbietet Raum und Zweck dieser Nachrichten. In sachlicher Weise sind sie in verschiedenen Tagesblättern u. a. auch in der Bürgeler Zeitung in den Nummern 84 bis 87 – von dem Landtagsabgeordneten Herrn Rentier Knüpfer in Dorndorf a.S. erörtert worden. Die größten Verdienste aber um das Zustandekommen des Baues hat sich Herr Bürgermeister Schauer durch seinen nie erkaltenden Eifer für die Sache erworben und dadurch seinen Namen in die Geschichte unserer Stadt unvergesslich eingezeichnet.

Erst nachdem der Königlich Preußische Eisenbahnfiskus sich für die neue Trace – Eisenberg-Postendorf – interessiert hatte, war die Verbindung unseres Ortes an die Saal- bezüglich Eisenberg-Crossener Bahn gesichert und wurde sofort durch die Eisenbahndirektion Erfurt mit den allgemeinen Vorarbeiten begonnen. Die Arbeiten leitete der Königl. Preußische Regierungsbauinspektor Umlauff. Das Baubureau wurde nach Eisenberg gelegt. Nachdem alle technischen Schwierigkeiten, welche die zu vermessende Strecke in reichem Maße bot, überwunden, die Enteignung des Grund und Bodens durch den Enteignungskommissar Dr. Undeutsch vor sich gegangen und die landespolizeiliche Prüfung stattgefunden hatte, konnte die Ausschreibung der Arbeiten für den Unterbau geschehen. Eine noch in letzter Stunde von Jena und Wenigenjena ausgehende Bewegung, das Gleistalprojekt zugunsten eines solchen für das Gemdental zum Scheitern zu bringen, misslang. Die Unterbauarbeiten wurden in 4 Losen vergeben und zwar erhielt Los IV (die Brücke in der Saalau) Bauunternehmer Müller, Los III und II (Golmsdorf bis zur Weimarischen Landesgrenze) die Bauunternehmer Clarino und Schulze. Los I (der Altenburgische Teil) Bauunternehmer Iffland. Auf dem Trotz wurde am 10. Juni 1904 der erste Spatenstich vorgenommen. Von den anliegenden Orten, namentlich Eisenberg und Bürgel, war man herbeigeeilt, Zeuge dieses wichtigen Ereignisses zu sein. Der ungewöhnlich trockene Sommer des Jahres 1904 und der überaus milde Winter, zuletzt die Menge der beschäftigten Arbeiter ließen die Arbeiten so rasch vorwärtsschreiten, dass binnen Jahresfrist mit dem Oberbau begonnen und am 2. Oktober 1905 die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Die feierliche Eröffnung aber fand, unter jubelnder Begrüßung des Festzuges auf allen Stationen, bereits am 30. September statt. Die offizielle Feier war in Eisenberg. In Anbetracht der Wichtigkeit der Bahn für unsere Gemeinde hatten es sich aber die hiesigen Bürger nicht nehmen lassen, dem Tage ein besonders festliches Gepräge für unseren Ort zu geben. Im festlichen Zuge der Schulkinder und der Musikkapelle schritten die Vertreter der Stadt nach dem reich geschmückten Bahnhof, um den aus Eisenberg kommenden ersten Zug und die geladenen Ehrengäste zu begrüßen. Unter Kanonendonner und dem Hurrah einer hundertköpfigen Menge fuhr der Festzug gegen 12 Uhr Mittag in der Station Bürgel ein. Herr Bürgermeister Schmidt empfing die hohen Vertreter der Weimarischen und Altenburgischen Regierung und der Eisenbahndirektion Erfurt mit einer zündenden Rede, hob die Wichtigkeit der Bahnstrecke für die ganze Gegend und speziell für unsere Stadt hervor und schloss

unter Dankesworten mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf S.M. den Deutschen Kaiser und König von Preußen Wilhelm II., S.K.H den Großherzog Wilhelm Ernst von Sachsen-Weimar-Eisenach und SH den herzog Ernst von Sachsen Altenburg. Nach Einnahme eines kalten Imbisses und eines Glases guten Stoff Bieres aus den hiesigen Brauereien – beides von der Stadt geboten – setzte sich der Zug, in welchem nun auch viele Bürgeler Platz genommen hatten, nach einstündigem Aufenthalt nach Porstendorf in Bewegung. Nachdem gegen 3 Uhr der Zug wieder auf der Rückfahrt in Bürgel angekommen, versammelt sich eine stattliche Anzahl hiesiger Bürger zu fröhlicher Tafelrunde im Rathaussaale. Der Tafel schloss sich am Abend ein Festkommers im selbigen Lokale an. Die vielen begeisterten Reden klangen alle in der Hoffnung aus, dass die Bahn unserm Ort reichen Segen bringen möge und zollten den Männern Dank, die durch ihre Arbeit die Verwirklichung der Bahn herbeigeführt haben.

Mit der Eröffnung der Bahn galt es aber auch gleichzeitig Abschied zu nehmen von einer alten Einrichtung, welche bisher den hauptsächlichsten Verkehr nach Bürgel vermittelt hatte, der Personenpost von Jena nach Bürgel. Am 1. Oktober abends 7 Uhr schied die letzte mit Kränzen geschmückte Fahrpost in Begleitung eines Lampionzuges und unter den Klängen des Posthorns: "Muß i denn, muß ich denn zu Städtle hinaus" von Bürgel. Seitdem ist die Poststraße nach Jena vereinsamt und mancher Bewohner des Gemdentales und der umliegenden Orte wird mit Wehmut zurückdenken an die Zeit, in welcher der alte trauliche, gelb angestrichene Postwagen mit den ihm bekannten Postillionen die Strasse heraus nach Bürgel oder hinein nach Jena fuhr.

Der Bau der Bahn war für die Technik keine leichte Aufgabe. Auf der Strecke waren im ganzen 370.000 cbm Erdboden zu bewegen, wovon auf den Gemeindebezirk Bürgel allein 170.080 cbm entfallen und hiervon wieder auf den Einschnitt östlich des Bahnhofs 41.800 cbm, die wieder zur Auffüllung des Bahnhofsgeländes erforderlich waren. Die Brücken bei der Papiermühle enthalten 3.488 cbm Fundamentaushub und 2.203 cbm Mauerwerk. Zu der Trockenmauer oberhalb der Schneidemühle waren rund 1.000 cbm Steinpackung nötig. Die Böschungen im Los II umfassen einen Flächenraum von 5,31 ha.

Die Kosten für den ganzen Bau, abgesehen von den Mitteln für den Grunderwerb, erreichten die Höhe von 2.675.000 Mark.

Auch bedeutende Steigungen waren zu überwinden, die höchste verhält sich 1:40, die kleinste Kurve hat 250 m als Radius.

Von der Strecke liegen 12.2 km im GH. S-W-E, 9,2 km im H. S-A.

Die Station Bürgel erhebt sich 242,45 m über N.N., der tiefste Punkt der Bahn liegt bei Porstendorf mit 138,82 m, der höchste mit 295,35 m vor Eisenberg.

Die Beaufsichtigung über die Teilstrecke Bürgel lag in den Händen des Herrn Bauassistenten W. Brinckmann.

Bahnhofsgebäude, Wasserturm u.a. erbaute Herr Maurermeister O. Sack in Bürgel.

Erster Stationsverwalter war Herr J. Clausius, erster Bahnmeister Herr Johannes.

Fünf Züge in der Richtung nach Jena und fünf in der Richtung nach Eisenberg vermitteln den Verkehr.

Abgang der Züge

von Bürgel nach Jena: 5.23, 8.49, 12.46, 15.38, 20.54 Uhr

von Bürgel nach Eisenberg: 7.31, 11.31, 15.36, 17.48, 22.52 Uhr

Der Bahnbau stellt naturgemäß auch hohe Anforderungen an den Säckel der Gemeinde. Außer einer Summe von mindestens 40.000,- Mark, welche die Stadt zur Grundstückserwerbung aufbringen muss, war eine fast gleich große Summe nötig, um einen guten Zufuhrweg zum Bahnhof zu schaffen. Gleichzeitig kam auch dadurch

die Beleuchtungsfrage für unseren Ort wieder in Fluss, da die neue Straße mit gutem Lichte versehen werden musste. Der Gemeinderat entschloss sich nach kurzen Verhandlungen für das elektrische Licht. Herr Ingenieur Martin Bartel in Gera übernahm den Bau eines elektrischen Zentrale, zu welcher die Gemeinde ein Grundstück am Nordgraben unentgeltlich zur Verfügung stellte, und der elektrischen Leitung zur Abgabe von Kraft und Licht auf eigene Rechnung und eigenem Betrieb. Viele Bürger benutzten das elektrische Licht auch zum Hausgebrauch, während eine Anzahl Gewerbetreibender den elektrischen Strom zur Bewegung von Kraftmotoren verwandten. Am 6. November erstrahlten die Straßen der Stadt zum erstenmale in elektrischer Beleuchtung.

Artikel von Stadtkirchner E. Wachsmuth
in der Jahreschronik der Stadt 1905