

1. Inhaltsverzeichnis

	Seite
2. Einleitung	2
3. Die Entstehung der Eisenbahnlinie Gera-Eichicht	5
3.1. Die Ausgangssituation im Vorfeld des Bauvorhabens und die Entwicklung der Idee eines Eisenbahnbaus im Saale-Orlatal	5
3.2. Die Arbeit der örtlichen Eisenbahnkomitees und ihre zur Unterstützung des Bahnbaus veröffentlichten Werbeschriften (Prospekte)	13
3.3. Die politische Diskussion über den Bahnbau Gera-Eichicht in den beteiligten Thüringer Landtagen sowie in den Parlamentshäusern Preußens	20
3.3.1. Die politische Problemsituation dieser Eisenbahn	20
3.3.2. Der Landtag des Fürstentums Reuß jüngere Linie in Gera und der erste Staatsvertrag vom 18. März 1867 in Berlin	22
3.3.3. Der Landtag des Herzogtums Sachsen-Meiningen	31
3.3.4. Der Landtag des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt	39
3.3.5. Der Landtag des Großherzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach und der zweite Staatsvertrag vom 4. Dezember 1867 in Erfurt	41
3.3.6. Die beiden Häuser des Königreiches Preußen	63
4. Der Bau der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht	65
4.1. Die Beschaffung des Baukapitals durch Aktienkauf	65
4.2. Der Baubeginn und erster Spatenstich	68
4.3. Die Bautätigkeiten	71
4.4. Die Bahneröffnung	83
5. Der Bahnbetrieb auf der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht in den ersten Betriebsjahren	90
5.1. Die Probleme und Mängel der neuen Bahn	90
5.2. Die Rentabilität der Bahn und die notwendigen Zinsgaranziezahlungen	94
6. Zusammenfassende Überlegungen	101
7. Quellen- und Literaturverzeichnis	107
8. Aktenverzeichnis	115

2. Einleitung

Die technische Mechanisierung von Arbeitsabläufen stellt eine wichtige Voraussetzung für den industriellen Aufschwung in Deutschland dar. Arbeitsleistungen konnten dadurch in einem wesentlich größeren Umfang zu viel billigeren Konditionen erbracht werden. Diese technischen Neuerungen, welche im 19. Jahrhundert auch in Deutschland die Industrielle Revolution einleiteten, umfaßten jedoch nicht nur die maschinelle Produktion, sondern sie hielten auch beim Transport von Mensch und Ware ihren erfolgreichen Einzug. Die Mechanisierung des Transportes wurde mit Hilfe der Dampfeisenbahn verwirklicht, welche die Mobilität von Mensch, Kapital und Transportgut wesentlich erhöhte. Dies steigerte nicht nur die Produktivität der Wirtschaft, sondern die gewerbliche Marktbildung trat so aus ihren regionalen Grenzen heraus und der wirtschaftliche Austausch wurde gleichfalls gesteigert.¹ Hierdurch erfuhr der industrielle Aufschwung in Deutschland einen wesentlichen Zuwachs, was hauptsächlich der länderüberschreitende Verkehr, der seit Gründung des Zollvereins 1834 erleichtert wurde, ermöglichte.²

Doch nicht nur die Durchsetzung von Wirtschaftstätigkeit am Markt wurde durch die Eisenbahn beschleunigt, sondern auch die Entstehung des modernen Kapitalmarktes ist untrennbar mit der Finanzierung dieser teuren Unternehmung verbunden, welche die Aktiengesellschaft der Eisenbahnunternehmen übernahm. Die Möglichkeiten der Eisenbahn und ihre fortschrittliche Einflußnahme auf den regionübergreifenden gewerblichen Handel sowie den politisch kulturellen Austausch zwischen den einzelnen deutschen Ländern wird besonders am Beispiel der Eisenbahnlinien im kleinstaatlich zersplitterten Thüringen deutlich.

Daher soll an Hand einer der bedeutenderen Strecken in diesem Gebiet, das Ringen um gewerblichen Aufschwung durch grenzüberschreitenden Handel, wie es vor allem das zeitgenössische Bürgertum anstrebte, dargestellt und untersucht werden. Besonders geeignet hierfür erscheint die Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Eichicht, für welche bisher noch keine ausführliche Arbeit zu deren Entstehung und Bau vorliegt. Dies muß bei der ehemals größeren Bedeutung der Strecke eher verwundern, war diese Bahnlinie von den 178 Bahnstrecken bzw. Streckenabschnitten, die zwischen 1846 und 1962 im Thüringer Raum gebaut wurden,³ die 26. Eisenbahnlinie, welche doch schon recht zeitig für dieses Gebiet Deutschlands 1871 eröffnet wurde.⁴

¹ siehe Then: Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer, S. 76

² siehe Then: Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer, S. 58

³ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 38

⁴ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 12

Ausführliche Forschungsarbeiten liegen zur Thüringer Stammbahn vor,⁵ die als erste Thüringer Bahn 1846/47 und im letzten Abschnitt 1849 eröffnet wurde und von Halle über Weißenfels-Weimar-Erfurt-Gotha-Eisenach nach Bebra führt.⁶ Aber auch andere Thüringer Bahnstrecken, mit denen die Gera-Eichichter Bahn vergleichbar ist, wurden in umfangreicheren Dissertationsarbeiten geschichtlich untersucht. So wird die 1858 als 10. Eisenbahn Thüringens eröffnete Werrabahn von Eisenach über Meiningen nach Coburg und Sonneberg⁷ gleich in drei solchen Arbeiten ausführlich vorgestellt.⁸ Auch die Saalebahn von Großheringen über Jena nach Saalfeld, welche als 30. Bahnlinie 1874 eröffnet wurde,⁹ und die Weimar-Geraer Bahn, als 36. Strecke 1876 eröffnet,¹⁰ werden in einer Dissertationsarbeit grundlegend untersucht.¹¹

Wie sich noch zeigen wird, befinden sich all diese wichtigen Thüringer Bahnstrecken auf unterschiedliche Art und Weise in einem engen Zusammenhang mit der Gera-Eichichter Bahn, für die jedoch eine umfangreichere historische Forschungsschrift bisher nicht vorliegt. Es existieren lediglich zwei größere Zeitungsartikel, welche sich mit der Entstehungsgeschichte dieser Eisenbahnlinie näher beschäftigen, wobei der erste Artikel 1926 im Saalfelder Keisblatt erschien¹² und der zweite 1938 im Neustädter Keisboten.¹³ Desweiteren gibt es noch eine etwas ausführlichere Schrift zur Geschichte dieser Bahnlinie, die auf Grund ihres 100-jährigen Jubiläums 1971 entstand.¹⁴ Nicht unerwähnt bleiben soll die Schülergruppenarbeit einer Saalfelder Schulklasse von 1991,¹⁵ in welcher die Entstehungsgeschichte der Gera-Eichichter Bahnstrecke näher betrachtet wird. Diese Schrift stellt mit ihrem Umfang von 10 Seiten gleichsam den neusten „Forschungsstand“ zur Geschichte dieser Bahnlinie dar. Daß darin die Baugeschichte der Gera-Eichichter Bahn nicht hinreichend geklärt wird, erscheint

⁵ siehe Walter Hundertmarck: Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Thüringen, Halle 1910

⁶ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 6

⁷ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 8

⁸ Ernst Rudolf Jahr: Die Entwicklung des Verkehrswesens von Thüringen im 19. Jahrhundert, Leipzig 1903; Wilhelm Lins: Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse in ihrer geschichtlichen Entwicklung und gegenwärtigen Lage dargestellt, Jena 1910; Harald Zetzsche: Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes und seiner Randgebiete, Würzburg-Aumühle 1940

⁹ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 12

¹⁰ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 14

¹¹ siehe Walter Keller: Die Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn in historisch statistischer Darstellung, Frankfurt am Main 1914

¹² siehe Die erste Lokomotive in Saalfeld (Verfasser unbekannt), in Beiblatt zum Saalfelder Kreisblatt, Nr. 43 am 7. Nov. 1926 und Nr. 44 am 14. Nov. 1926

¹³ siehe Rudolph: Neustadt a.d. Orla bekommt eine Eisenbahn, in Beilage zum Neustädter Kreisboten Nr. 14 am 9. April 1938, Nr. 15 am 16. April 1938, Nr. 16 am 23. April 1938, Nr. 17 am 30. April 1938, Nr. 18 am 7. Mai 1938 und Nr. 19 am 14. Mai 1938

¹⁴ siehe Hg. Erhard Knoll und Dr. Schröder: Jubiläumsfahrt, Strecke Gera-Saalfeld-Eichicht: 1871-1971, Dt. Reichsbahn, DMV DDR, AG 4/20 „Saalebahn“, Saalfeld 1971

¹⁵ Klasse 8b der Hans-Beimler-Oberschule Saalfeld (heute Grundschule 6 in Gorndorf): Zur Geschichte der Ersten Eisenbahnstrecke nach Saalfeld, Saalfeld Feb. 1991; einsehbar im Stadtarchiv Saalfeld

leicht einsehbar, zumal sich die Schülerarbeit von 1991 hauptsächlich auf den Zeitungsartikel von 1926 stützt. Und auch wenn die Schülerarbeit schon in Ansätzen auf die bis dahin nicht diskutierte Konkurrenz zwischen der Gera-Eichicht Bahn und der Saalebahn eingeht, so wird doch nur in all den bisher erschienenen Arbeiten ausschließlich der Bahnbau selbst und der Betriebsbeginn berücksichtigt. Es gibt keine Untersuchung über Ursache und Notwendigkeit gerade dieser Streckenführung, obwohl doch erst eine solche Forschungsrichtung einen tiefen Einblick in das damalige Thüringische Leben in politischer und wirtschaftlicher, aber auch in sozialer Hinsicht bietet. All die emotional bewegten Diskussionen im Vorfeld, die gegen eine rationale Berechnung kämpften, gingen in den bisherigen Darstellungen verloren und blieben unberücksichtigt. Dabei muß jedoch erwähnt werden, daß es eine recht umfangreiche maschinengeschriebene Quellensammlung aus den Akten der Stadt Weida zur Entstehung der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht gibt.¹⁶ Diese ist allerdings größtenteils unkommentiert und gibt lediglich den exakten Wortlaut der Akte, meist des Briefes, wieder.

Auch darin, wie in allen anderen Arbeiten, wurde fast nichts zu den doch sehr umfangreichen Landtagsdiskussionen im Vorfeld des Bahnbaus Gera-Eichicht geschrieben, obwohl doch gerade hier die einstige Bedeutung dieser Eisenbahnlinie, der lange und ausdauernde Kampf der betroffenen Bevölkerung um diese Strecke und die Eisenbahn- und Wirtschaftspolitik der von der Bahn durchquerten Staaten überaus deutlich und nicht minder interessant hervortritt. Die Entstehungsgeschichte dieser Bahnlinie läßt sich erst an Hand der Landtagssitzungen detailliert und folgerichtig nachvollziehen, da hier alle die Strecke betreffenden Probleme angesprochen und diskutiert wurden.

Die vorliegende Arbeit widmet sich daher in drei Kapiteln der Geschichte der Gera-Eichichter Eisenbahnstrecke, wobei es darin um 1.) die Entstehung, 2.) den Bau und 3.) den Bahnbetrieb in den ersten Jahren geht. Es kommen hierbei ausschließlich nachweisbare Fakten zur Auswertung und es wurde daher auf Aussagen von Eisenbahnern sowie Eisenbahnfreunden und

-liebhabern verzichtet, da diese meist nicht historisch belegbar sind oder mit Hilfe der historischen Schriften das Gegenteil nachgewiesen werden konnte.

¹⁶ siehe StA Weida, Helmut Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf (früher Eichicht) ehemalige Gera-Eichichter Eisenbahn und 100 Jahre Eisenbahn in Weida, Weida 1972

Diese Examensarbeit soll eine Grundlage für weitere Forschungen zur Geschichte der Thüringer Eisenbahnen bieten und einen Ausgangspunkt hierzu darstellen, um in weiteren Forschungen das zu erreichen, was in Umfang und geschichtswissenschaftlicher Qualität schon für die weiter vorn erwähnten Bahnlinien vorliegt.

3. Die Entstehung der Eisenbahnlinie Gera-Eichicht

3.1. Die Ausgangssituation im Vorfeld des Bauvorhabens und die Entwicklung der Idee eines Eisenbahnbaus im Saale-Orlatal

Solange die Schienenstränge der Eisenbahn noch nicht den Thüringer Raum durchzogen, sah es überall im Grunde genommen genau so aus, wie es das auch im Mittelalter tat. Nun, sicher war zu Anfang des 19. Jahrhunderts die eine oder andere Straße hier und da mit Stein und Splitt besser befestigt, als die reinen Erdwege des Mittelalters, aber eigentlich war dies auch nur ein Versuch, an die vernachlässigten infrastrukturellen Bedingungen der römischen Antike wieder einen Anschluß zu finden. Zwar hatten sich auch die Thüringer Städte in den 30-iger und 40-iger Jahren des 19. Jahrhunderts meist ihren beengenden Stadtmauern entledigt und die mechanisierte Produktion hatte zum Teil einen Dampfmaschinenantrieb, aber die Wasserkraft spielte auch jetzt noch eine äußerst wichtige Rolle als Antriebskraft.¹⁷

Aber gerade die Landschaft hatte sich seit dem Mittelalter kaum verändert. Nur vereinzelt ragte ein größerer Schornstein aus dem engen Häusergewirr der kleinen Thüringer Städtchen. Der Kirchturm war immer noch das alles überragende architektonische Merkmal in der bewaldeten Berglandschaft Thüringens. Dies änderte sich erst durch den Bahnbau. Plötzlich durchschnitt ein Schienenstrang wie ein Lineal die Landschaft. Um die geringen Widerstandskräfte der Eisenschienen gut auszunutzen, mußten alle natürlichen in der Landschaft gegebenen Widerstände für die Breite des Gleises beseitigt werden, damit eine ebene und geradlinige Lauffläche entstand. Hierzu wurden Senkungen aufgeschüttet oder Hügel durchschnitten, Täler bekamen Brücken oder Viadukte und Berge wurden untertunnelt.¹⁸ Außerdem mußten die von der Bahn durchschnittenen, im Laufe der Jahrhunderte gewachsenen Wege mit Hilfe von Brücken über die Bahnstrecke hinweggeführt werden oder darunter entlang verlegt werden. Zahlreiche Kunstbauten, von denen der Schienenstrang selbst nur einer war, durchschnitt somit die seit je her bestehende Landschaft und zerstörten gewissermaßen

¹⁷ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S.120, Wollfabriken in Pößneck arbeiteten mit Wasserkraft

ihre bisherige Struktur. Somit entstand im Landschaftsbild optisch eine eindeutige Abhebung zum längst schon vergangenen Mittelalter. Diese Veränderung der Natur durch die Eisenbahntrassierung ist ein wichtiges Ergebnis der industriellen Revolution, das eindeutig das Mittelalter auch in seiner Landschaft beendet.

Doch bevor die Eisenbahn nach Thüringen oder gar in den Saale-Orlaraum kam, wurde alles, selbstverständlich wie auch im Mittelalter, mit Hilfe von Pferdefuhrwerken transportiert. So fuhren z.B. 1868 jeden Tag 30 Fuhrwerke mit Steinkohle beladen durch Neustadt a.d. Orla in Richtung Pößneck und Saalfeld, um die dortigen Dampfmaschinen und Haushalte mit Brennstoff zu versorgen.¹⁹ Das ist mit Sicherheit ein erheblicher Aufwand an Transportleistung, der hier durch Pferdefuhrwerke und somit wie im Mittelalter betrieben wird. Daß diese herkömmliche Transportweise den modernen Anforderungen kaum noch entsprechen kann, wird deutlich, wenn man bedenkt, daß zusätzlich noch 30 Pferdefuhrwerke mit Eisenerz aus dem Saalfelder Eisenerzgebiet in Richtung Gera ebenfalls täglich Neustadt a.d. Orla durchfuhren.²⁰ Hinzu kommen noch Fuhrwerke mit Handelsgütern in beiden Richtungen. Eine recht umständliche und langsame Versandart bei dieser großen Masse von Gütern, die auf ihren Transport warteten. Dazu war ein Fuhrwerk meist mit 6 Pferden bespannt,²¹ die unterhalten werden wollten. Ebenso wie die Güterstückzahl ist auch die Menschenzahl seit dem Mittelalter erheblich gestiegen (Neustadt a.d. Orla um 1550: 2600 Einwohner²² - 1869: 4827 Einwohner²³), jedoch die Transport- und Reiseart blieb die gleiche wie im Mittelalter. Dieser Zustand änderte sich im Thüringer Raum erst mit dem Jahre 1846, als die erste Bahnlinie von Halle über Weißenfels-Apolda nach Weimar den Betrieb aufnahm. Diese erste Eisenbahnstrecke der Thüringer Eisenbahngesellschaft, und somit deren Stammbahn, wurde bis 1849 über Erfurt-Gotha-Eisenach bis Bebra zum Anschluß an das Hessische Eisenbahnnetz erweitert.²⁴ Die Industrie im Saale-Orlaraum verschickte nun ihre Produkte von Apolda aus in den Norden und Westen des Deutschen Reiches.²⁵ Bis Apolda ging es aber nach wie vor mit dem Fuhrwerk. Eine zunächst weniger wichtige Eisenbahn für das Saale-Orlagebiet war die 1859 eröffnete Weißenfels-Geraer Bahnlinie der Thüringer Eisenbahngesellschaft,²⁶ denn in Richtung Weißenfels und von da aus über Halle-Leipzig nach Berlin konnte man auch über

¹⁸ Verlust von Landschaft, siehe Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahn, S. 27

¹⁹ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 470

²⁰ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 470

²¹ siehe Gleß: Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut, S. 110f.

²² 1550, Beginn der Kirchnbücher, siehe Sonderausgabe 125 Jahre Neustädter Kreis-Bote, 19. Dez. 1929

²³ siehe Staatshandbuch Weimar 1869, S. 139

²⁴ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 5

²⁵ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 470

²⁶ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 8

Apolda Waren versenden. Nur die Stadt Weida profitierte hier von ihrer Nähe zu Gera. Wesentlich wichtiger war die 1865 eröffnete Gera-Göbninger Bahn der Gera-Göbninger Eisenbahngesellschaft,²⁷ welche einen Anschluß nach Zwickau hatte. So konnte ab dieser Zeit billiger Steinkohle aus dem Zwickauer Revier über Gera eingeführt werden, da der teure Fuhrwerkstransport zwischen Zwickau und Gera durch den preiswerteren Bahntransport ersetzt wurde. Ab Gera wurde die Kohle dann allerdings wieder per Pferdefuhrwerk in die Orlasenke bis nach Saalfeld gefahren.

Auch die 1858 eröffnete Werrabahn der Thüringer Eisenbahngesellschaft²⁸ stellte sich in der folgenden Zeit für das Saale-Orlagebiet als bedeutend heraus, da ihr natürlicher Streckenverlauf von Eisenach über Meiningen und Coburg nach Sonneberg von dem diesseitigen Territorium des Herzogtums Meiningen hin zu dem jenseits des Thüringer Waldes gelegenen Gebiet dieses Herzogtums um Saalfeld und Pößneck weist. Was lag also für die Thüringische Eisenbahngesellschaft näher, es gab damals unzählig viel verschiedene Eisenbahngesellschaften, als ihr Bahnnetz mit der Verbindung Sonneberg-Gera über das gesamte Thüringen auszudehnen und zu schließen. Dieser Streckenschluß hätte die Städte Saalfeld-Pößneck-Neustadt a.d. Orla-Triptis-Weida berührt und den veralteten Fuhrwerkstransport in diesem Gebiet ersetzt.

Aber noch bevor diese Streckenvariante (Sonneberg-Gera) 1856 angedacht wurde,²⁹ begannen im Februar 1855 bereits die Vorarbeiten auf der Strecke Weißenfels-Zeitz-Gera-Hof.³⁰ Und weil der Streckenabschnitt Weißenfels-Gera wie bereits erwähnt 1859 pünktlich übergeben wurde, setzte das Orlagebiet seine Hoffnung nach einen Bahnanschluß zunächst in den noch ausstehenden Abschnitt Gera-Hof, der den Neustädter Kreis, einen Landesteil des Großherzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach, unweigerlich durchschneiden mußte. Weida lag unmittelbar an der Linie dieses Bahnprojektes und auch die Stadt Neustadt a.d. Orla bemühte sich um einen Bahnhof auf dieser Strecke in Stadtnähe und richtete deshalb im Oktober 1855 eine Petition an den Weimarer Landtag, der Strecke nur zustimmen zu wollen, wenn die Bahnlinie in der Nähe des Dorfes Linda bei Neustadt a.d. Orla einen Bahnhof bekommt.³¹ Der Weimarer Landtag reagiert allerdings erst einmal sehr abwartend und beschließt zwar, das Expropriations-Gesetz zur Landenteignung für die Werrabahn auch auf die Trassenführung der Gera-Hofer Bahn auszudehnen, jedoch eine Baugenehmigung sowie eine Bauunterstützung durch den Kauf von Aktien will man erst genehmigen, wenn sich auch die anderen be-

²⁷ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 8

²⁸ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 8

²⁹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2240, Blatt 1

³⁰ siehe ThHSa Weimar, Weimar, V. Verwaltungsbezirk, Nr. 1270, Blatt 1, Brief vom 29. Jan. 1855

³¹ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 1

teiligen Länder Reuß jüngere Linie, Reuß ältere Linie und Bayern für den Bau entschieden haben.³² Doch diese haben entschiedenes Bedenken. So muß dieses Eisenbahnprojekt mit erheblichen Terrainschwierigkeiten in dem bergigen Oberland um Schleiz und Lobenstein kämpfen, welche die Baukosten in die Höhe treiben. Daher müßte Reuß j. L. den Bau auf diesem Gebiet, welches sein Territorium ist, finanziell z.B. durch Aktienkauf unterstützen, da sich sonst wohl kaum andere Aktienkäufer für solch ein riskantes Unternehmen finden würden. Aber Reuß j. L. wird durch ständigen Geldmangel von solchen Projekten abgehalten.³³ Hinzu kommt, daß die Strecke Leipzig-Hof 1848 eröffnet wurde,³⁴ jedoch bankrott gegangen ist, und erst seitdem die Staatsbahnen Sachsens und Bayerns diese Privatstrecke billig erwerben konnten, lief sie rentabel.³⁵ Mit Sicherheit also würden sich nicht noch einmal Privatanleger für eine ähnliche Eisenbahnstrecke finden und auch Bayern scheint vorerst nicht an einem solchen Projekt interessiert zu sein, welches eine Konkurrenz zu der mühsam in Gang gebrachten Leipzig-Hofer Bahn darstellt.

Somit wird das Gera-Hofer Projekt erst einmal hinausgeschoben und die Hoffnungen des Saale-Orlagebietes auf einen eigenen Eisenbahnanschluß wurden enttäuscht. Warum jedoch erwartete man so dringend eine Eisenbahn in dieser Region?

Es waren vor allem die Fabrikstädte der Großherzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach, Weida, Triptis, Neustadt a.d. Orla und die des Herzogtums Sachsen-Meiningen, Pößneck und Saalfeld, die sich bei ihren Regierungen besonders intensiv für den Eisenbahnbau durch ihre Städte einsetzten. So hatte in den Weimarer Fabrikstädten Weida, Triptis, Neustadt a.d. Orla während der Jahre 1840-1855 die Armut in erschreckender Weise zugenommen. Der Mittelstand verschwand mehr und mehr und wenn nichts für dessen Überleben in dieser Region beigetragen würde, so gäbe es bald nur noch wenige sehr Reiche und viele sehr arme Proletarier.³⁶ So stehen z.B. die Tuchmacher von Weida in direkter Konkurrenz zu den Tuchmachern von Glauchau und Meerane, die sich aber schon eines Eisenbahnanschlusses in ihrer Stadt erfreuen und dadurch ihre Ware billig versenden können. Zudem lassen sich Rohmaterialien und Kohlen für den Maschinenantrieb billig heranzuführen. Dieser Übermacht aus Sachsen können die Weidaer Fabriken kaum noch standhalten.³⁷ Dabei waren die Städte Apolda und Weida vor dem Eisenbahnbau gleichgroß. Nach dem Eisenbahnanschluß in Apolda hat sich die Einwoh-

³² siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1855, S.24

³³ siehe Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Jan. 1866, S. 455

³⁴ siehe Weisbrod: Sächsische Eisenbahngeschichte, S. 29

³⁵ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 12. Jan. 1867, S. 528

³⁶ siehe Landtag Weimar, 5. Sitzung, 7. Nov. 1855, S. 54

³⁷ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 340

nerzahl dieser Stadt verdoppelt, in Weida aber mehren sich die Diebe und Bettler.³⁸ Auch schrecken die Industriellen vor der Versendung von Erzeugnissen im Neustädter Kreis (umfaßt das Weimarer Regierungsgebiet von Weida bis in den Orlaraum) auf Grund von „lahme[n] und blinde[n]“³⁹ Pferden zurück.⁴⁰ Es war somit schlecht um die Fabriken und den Handel im Neustädter Kreis bestellt und es bedurfte eines erheblichen Engagements in dieser Gegend, um sie vor einer weiteren Verarmung zu schützen. Den Ausweg sah man in der Erbauung einer Eisenbahn, welche das Gewerbe und den Handel in diesen Städten wieder in Schwung bringen sollte.

Nicht ganz so dramatisch sah es in den Meininger Fabrikstädten Pößneck und Saalfeld aus. Aber auch hier erwartet man ein Voranschreiten der Verarmung,⁴¹ und es war unmöglich, die „bis jetzt noch bestehende Blüthe der dortigen Fabriken und Industrie in demselben Stand zu erhalten“⁴² ohne die vermehrte Nutzung der Dampfkraft, die jedoch preiswerter Kohle bedarf. Und so waren in Pößneck, welche zu dieser Zeit die finanziell stärkste Stadt des Herzogtums Sachsen-Meiningen war,⁴³ in den letzten Jahren 23 Spinnwebereien in das Ausland abgewandert, von denen jede 40-50 Menschen beschäftigte. Hätte die nötige Wasserkraft in Pößneck zur Verfügung gestanden, so wäre dies unterblieben, aber so mußte die Kohle teuer durch Pferdefuhrwerke herbeigeschafft werden und der Konkurrenz zu Sachsen und Preußen, wo die Bahn schon über ein weites Netz verfügte, das einen preiswerten Kohletransport erlaubt, konnte nicht standgehalten werden.⁴⁴ Auch in das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach wanderten die Spinnwebereien aus Pößneck ab.⁴⁵ Allerdings nicht in den benachbarten Neustädter Kreis, der ja auch ohne Bahnanschluß war, sondern in die Gegend um Apolda, Weimar und Eisenach, in welcher sich die Eisenbahnstrecke der Thüringer Stammbahn befand. Pößneck war aber ganz und gar eine Fabrikstadt, die ausschließlich nur durch ihre Industrie existieren konnte. Es gab 400 Tuchmacher, 400 Porzellanarbeiter, 150 Gerber und 1200 Fabrikarbeiter.⁴⁶ Wollte man also eine weitere Abwanderung der Etablissements und eine darausfolgende Verarmung der Einwohner verhindern, so mußte man ebenfalls die günstige Voraussetzung eines Eisenbahnanschlusses für das gewerbliche Treiben schaffen. Die alte Geschäftstheorie, daß sich Etablissements da ansiedeln, wo sich `wohlfeile` Arbeitskräfte

³⁸ siehe Landtag Weimar, 5. Sitzung, 7. Nov. 1855, S. 41

³⁹ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 340

⁴⁰ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 340

⁴¹ siehe Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Feb. 1868, S. 209

⁴² vgl. Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 864

⁴³ siehe Landtag Meiningen, 30. Sitzung, 25. Feb. 1868, S. 204

⁴⁴ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 205

⁴⁵ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai, 1865, S. 120

⁴⁶ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai, 1865, S. 120

finden, hatte man längst verlassen. Vielmehr suchte alles nach schnellen und `wohlfeilen` Verkehrsmitteln.⁴⁷

Auch Saalfeld litt unter der Konkurrenz. In seiner Umgebung gab es zahlreiche Eisenerzvorkommen und einige Eisenhüttenwerke hatten schon schließen müssen, weil die zur Verhüttung nötige Kohle nicht preiswert in ausreichender Menge zur Verfügung stand. Ebenso konnte das Erz nicht zu den billigen Preisen der Konkurrenz verfrachtet werden.⁴⁸ Fernerhin kam es auch zu einem Verfall der Farbindustrie, welche für die Stadt sehr wichtig war.⁴⁹ Die Verteuerung der Kohle durch den veralteten Fuhrwerkstransport wird ersichtlich, wenn man bedenkt das 1 Lowry Steinkohle am Schacht in Zwickau 18-19 Taler kosteten. Als die Gera-Gößnitzer Bahn 1865 eröffnet war, kostete die Lowry Steinkohle nach dem Schienentransport in Gera 23 ½ Taler und nach dem Fuhrwerkstransport in Weida dann schon 29 ½ Taler. In Neustadt a.d. Orla mußten wegen des weiten und teuren Pferdetransports bereits zwischen 35 und 40 Taler gezahlt werden.⁵⁰ Daß sich diese Summe bis nach Saalfeld noch einmal erheblich vergrößerte, muß wegen den Entfernungsverhältnissen angenommen werden.

Es war demnach das Interesse, an einem günstigen und preiswerten Handelsaustausch teilnehmen zu können, so wie vor allem das Interesse, billig Kohle einzuführen, um die gleichen Bedingungen wie auch die Konkurrenz zu haben, was die Bedeutung einer Eisenbahn für das Saale-Orlagebiet in erster Linie ausmacht. Im Jahre 1856 glaubten einige Männer aus dem Neustädter Kreis das Problem des Kohlemangels auch anders lösen zu können, denn sie glaubten in einem der umliegenden Berge, Kohlevorkommen gefunden zu haben. Die Untersuchung einer Steinprobe in Freiberg ergab jedoch, daß es sich um Grauwackenschiefer handelt mit nur sehr geringen Anteilen von Anthrazit.⁵¹

So waren es auch die Fabrikstädte Weida, Triptis, Neustadt a.d. Orla, Pößneck und Saalfeld entlang der zukünftigen Eisenbahnlinie Gera-Eichicht, die sich bei ihren Regierungen in Weimar und Meiningen stark für den Bahnbau engagierten. Weimar und Meiningen waren auch diejenigen Herzogtümer, welche den größten Streckenanteil an der zukünftigen Bahnlinie hatten, und damit den größten Nutzen; aber auch die größten Kosten mußten sie übernehmen, wie sich später noch herausstellen sollte. Es entstanden in den einzelnen Städten beider Länder Interessengemeinschaften, die sich in Komitees organisierten, um den Eisenbahnbau

⁴⁷ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai, 1864, S. 122

⁴⁸ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 205

⁴⁹ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 864

⁵⁰ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10 März 1868, S.469

⁵¹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 8; Pospekt: Gera-Saalfeld-Eichicht-Eisenbahn, Auma Jan. 1868, S.1

gemeinsam zu fördern.⁵² Jede Stadt hatte somit ihr eigenes Eisenbahnkomitee, dem die einflußreichen Bürger der Stadt, wie z.B. Fabrikbesitzer, Apotheker, Lehrer und Stadträte, angehörten.⁵³ Die Komitees sahen ihre Aufgabe hauptsächlich darin, sich bei den herzoglichen Regierungen ihrer Staaten für eine Eisenbahn durch die Landmarken ihrer Städte einzusetzen und die gewählten Landtage ihrer Länder dazu zu bewegen, die finanziellen Mittel aus den Staatshaushalten für einen Bahnbau bereitzustellen. Hierfür wurden unzählige Prospekte angefertigt, in welchen die einzelnen Stadtkomitees genaueste Ausführungen darüber machen, warum die Bahn für ihre Region so wichtig ist. Auch detaillierte Berechnungen über die zukünftige Rentabilität der Bahn wurden angestellt, um darin zu zeigen, daß sich für den Staat die Anlegung einer Eisenbahn mehrfach bezahlt macht und sich deshalb keinerlei finanzielles Risiko mit dem Bahnbau verbindet. Es sah zur damaligen Zeit so aus, daß sich ein privates Eisenbahnbauunternehmen fand, daß den Bahnbau übernahm und dadurch finanzierte, indem es Stammaktien für die jeweilig zu bauende Bahnstrecke verkaufte und die Gewinne aus dem Bahnbetrieb dieser Strecke jährlich auf die Aktionäre verteilte.⁵⁴

Da sich seit dem Beginn des Eisenbahnbaus in Deutschland 1835 gezeigt hatte, daß schon in den 40-iger Jahren sich auf einigen Linien keine Gewinne mehr einfahren ließen, siehe Strecke Leipzig-Hof, wurden die Bahnlinien durch eine jährliche Zinsgarantie seitens der beteiligten Staaten unterstützt, was einen sicheren jährlichen Gewinn für die Aktionäre bedeutete und diese zum Aktienkauf ermuntern sollte. Fuhr die Bahn dann rentabel, brauchte der Staat die zugesicherte Zinsgarantie selbstverständlich nicht zu zahlen, sondern strich eher noch selbst einen unmittelbaren Gewinn ein, wenn er im Besitz von Prioritätsstammaktien war, die er vor dem Bahnbau gleichfalls zur Finanzierung des Projektes erwerben konnte.⁵⁵ Um nun die regierenden Personen im Ministerium oder Landtag zu erreichen und sie von den Vorteilen der Eisenbahnlinie zu überzeugen, wurden die von den Komitees erstellten Prospekte gedruckt und an die entsprechenden Stellen geschickt, um deren Unterstützung für den Bahnbau zu gewinnen. Es sind mehr als 11 verschiedene Prospekte aus dieser Zeit über den Gera-Eichicht Bahnbau in den Archiven bis heute erhalten geblieben und ursprünglich dürften es jedoch wesentlich mehr gewesen sein.

⁵² siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 107, 13. Sept. 1862, S. 443

⁵³ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsarchiv Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 18; Prospekt Gera-Saalfeld-Eichicht-Eisenbahn, Auma Jan. 1868

⁵⁴ siehe u.a. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 29-38; Erläuterungs-Bericht betreffend die Ausführung einer Eisenbahn 1) von Gera über Weida, Neustadt a.d. O., Pößneck, Saalfeld nach Eichicht und 2) von Leipzig über Pegau nach Zeitz, Für die außerordentliche General-Versammlung der Herrn Aktionäre der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Weißenfels am 16. Mai 1868, Erfurt 1868

⁵⁵ siehe Landtag Weimar, 3. Sitzung, 5. Nov. 1855, S. 15

Als am 19. Oktober 1855 in Halle die Generalversammlung der Aktionäre der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Halle tagte, um die Eisenbahnlinie Weißenfels-Gera und der späteren Weiterführung nach Hof zu verhandeln, schickte das Eisenbahnkomitee aus Pößneck einen Brief an diese Versammlung mit der Bitte, eine Abzweigung von dieser Linie in Gera über Triptis, Neustadt a.d. Orla, Pößneck, Kaulsdorf (nahe Eichicht) Ludwigstadt, Kronach-Hochstadt zum Anschluß nach München mit in die Planung aufzunehmen. Es gäbe in dieser Gegend auch viel zu transportieren, so z.B. Holz, Glas und Eisenstein.⁵⁶ Dieser Brief vom 15. Oktober 1855 stellt die Ersterwähnung der Eisenbahnlinie Gera-Eichicht dar.

Die Eisenbahngesellschaft und die Aktionäre scheinen auch an dieser Strecke interessiert. Aber nachdem im Sommer 1856 dann mit den ersten Vermessungsarbeiten auf der von den Komitees gewünschten Strecke Gera-Weida-Neustadt a.d. Orla-Pößneck-Saalfeld begonnen wurde,⁵⁷ trat in den nächsten Jahren aber auch schon wieder Ruhe in das Bahnbauprojekt ein. Ursachen hierfür werden sowohl in der Handelskrise von 1858 gesehen, als auch im Italienischen Krieg von 1859, der bedeutende materielle Mittel in Anspruch nahm. Nicht zuletzt die Unsicherheit der politischen Verhältnisse seit 1860, die sich in Spannungen zwischen den Norddeutschen Staaten unter der Führung Preußens und den Süddeutschen Staaten unter dem Vorsitz der österreichischen Monarchie äußern, bringt einen langen Aufschub in die Ausführung des Projektes.⁵⁸ Denn welcher Aktionär kauft in solch unsicheren Zeiten Aktien eines Eisenbahnprojektes, dessen Schienen durch das Gebiet vom österreichisch gesinnten Reuß j.L. bei Gera verlaufen und wenige Kilometer später die preußische Enklave Ziegenrück durchqueren.

So mehren sich erst Anfang der 60-iger Jahre wieder die Aktivitäten der örtlichen Eisenbahnkomitees und die Diskussion um den Bahnbau wird durch Eingaben und Prospektversand in die zuständigen Landtage getragen. Ein gewisser Aufwand ist dazu schon vonnöten, wenn man bedenkt, daß die gewünschte Bahnlinie von Gera nach Saalfeld nicht weniger als fünf deutsche Staaten durchzieht. Beginnend in Gera und damit im Land Reuß j. L. über Weida, Triptis, Neustadt a.d. Orla in Sachsen-Weimar-Eisenach weiter nach Pößneck in Sachsen-Meiningen und Krölpa in Preußen; von dort nach Könitz in Schwarzburg Rudolstadt bis Saalfeld in Sachsen-Meiningen. Bevor nun die Landtagsdebatten der einzelnen Staaten über diesen Bahnbau näher untersucht werden, ist es ratsam, zuvor einen näheren Blick in die um-

⁵⁶ siehe StA Pößneck, Magistrat Pößneck und Eisenbahncomité, Bau einer Saale-Orlabahn, B,III,5, Nr. 10, Blatt 1 u. 2

⁵⁷ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla: Eisenbahnbau, Blatt 19

⁵⁸ siehe ThHSa Weimar, V. Verwaltungsbezirk, Nr 1270, Blatt 239; Prospekt: Fortsetzung der Weißenfels-Zeitze-Geraer Eisenbahn, Weida 1861

fangreichen Prospektschriften der Eisenbahnkomitees zu werfen, um die Situation besser erfassen zu können.

3.2. Die Arbeit der örtlichen Eisenbahnkomitees und ihre zur Unterstützung des Bahnbaus veröffentlichten Werbeschriften (Prospekte)

Das erste gedruckte Eisenbahnprospekt für die Strecke Gera-Saalfeld erschien 1860 und wurde von dem Eisenbahnkomitee in Greiz herausgegeben. Diese Leute hatten offenbar Erfahrung in dem Kampf um eine Eisenbahn und wurden von den örtlichen Vertretungen um eine Studie gebeten. Und so wurde die mögliche Ein- und Ausfuhr von Produkten, wie Wolle, Seife, Farbe, Holz, Kohle und Kolonialwaren in den Städten entlang der Eisenbahnlinie Gera-Saalfeld berechnet. Unverständlich ist aber warum für Neustadt a.d. Orla neben verschiedenen Produkten auch 46.000 Zentner Kohlen und 75.000 Zentner Brennholz als Einfuhr berechnet wurden und keinerlei Kolonialwaren und Spirituosen, dafür aber brachte man zugunsten Pößnecks 12.500 Zentner Kolonialwaren und Spirituosen in Rechnung, jedoch keine Kohle oder Brennholz.⁵⁹ Offenbar war die erste Studie noch mehr als überschlagsmäßig und daher sehr fragwürdig.

Ein 1861 erscheinendes Prospekt wirbt noch einmal für die Strecke Gera-Weida-Schleiz-Hof mit Halt bei Neustadt a.d. Orla. Man stützt sich hierbei auf den 1855 in Halle geschlossenen Vertrag für die Weißenfels-Geraer Bahn, der einen Weiterbau nach Hof vorsah. Auch Preußens Interesse aus handelspolitischen und strategischen Gründen wurde als Argument für den Bau dieser Strecke mit angegeben.⁶⁰ Dabei muß bedacht werden, daß die einzige direkte Bahnlinie von Preußen nach Bayern über Leipzig-Hof führte und damit das österreichisch gesinnte Sachsen durchquerte. Das bedeutet, Sachsens Staatsbahn schlägt Gewinn aus dem preußischen Handel und im Kriegsfall kann es die Strecke für Preußen sperren. Das kleine Reußenland ist dazu militärisch nicht in der Lage, auch wenn es mit Österreich sympathisiert. Die Prospekte über die Notwendigkeit und Rentabilität der Bahn werden zugleich in den lokalen Zeitungen von Saalfeld, Pößneck, Neustadt a.d. Orla oder Weida besprochen,⁶¹ wie über-

⁵⁹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2240, liegt ohne Blattnummer bei, Prospekt: Studie des Eisenbankomitees zu Greiz, 20.Nov. 1860

⁶⁰ siehe ThHSa Weimar, V. Verwählungsbezirk, Nr 1270, Blatt 239; Prospekt: Fortsetzung der Weißenfels-Zeit-geraer Eisenbahn, Weida 1861

⁶¹ siehe u.a. Pößnecker Wochenblatt, Nr. 58, 20. Mai 1862, S.237f.

haupt die gesamte Entwicklung des Projektes in den örtlichen Zeitungen mit Interesse verfolgt wird.⁶²

Auch in Bayern machte man sich Gedanken über die Eisenbahn, welche von Gera aus nach Bayern verlegt werden sollte und es erschien 1864 ein Prospekt zu dem Eisenbahnprojekt Gemünden-Coburg-Gera. Hierin ging man von einer Weiterführung der Bahnstrecke Gera-Saalfeld weiter nach Sonneberg aus. Die Bahn von Sonneberg nach Coburg war ja bereits gebaut worden. In diesem Prospekt werden interessante Erwägungen über den Streckenabschnitt Gera-Saalfeld gezogen, welche die wirtschaftlichen Chancen des Gebietes betreffen. So ist „der Reichtum an Eisenstein bei Gräfenenthal, Saalfeld, Kamsdorf und Könitz unerschöpflich“⁶³ und es fehlt zu seiner Ausbeutung lediglich die Steinkohle, die über eine Eisenbahn günstig transportiert werden kann. Auch hat das Gebiet 19 Porzellanfabriken, nicht nur in Saalfeld und Pößneck. Diese benötigen Kohle zur Feuerung. Desweiteren gibt es 12 Glasfabriken. Zudem wird in Bayern festgestellt: „Selbst an industriellen Unternehmungen fehlt es nicht, wenn auch zugestanden werden muß, daß dieselben meist noch in den ersten Anfängen sich bewegen und zu weiterem Aufschwunge vor Allem der Eisenbahn bedürfen.“⁶⁴

Für den Bahntransport erwartet man unter anderem die Rohstoffe und Fertigprodukte der 2 Pößnecker Porzellanfabriken, sowie der dortigen Tuchmacher und Gerber; Versandprodukte der Tuch- und Lederfabriken wie auch der Garnspinnerei aus Neustadt a.d. Orla. Aus Weida kommend, soll Leder und Wolle verschickt werden, ebenso Gips aus Oppurg. Viele Produkte für den Eisenbahntransport erwartet man auch aus dem Neustädter Kreis, der in seiner ganzen Länge durchzogen wird. Dieser hat 48.559 Einwohner mit 5 Städten (Neustadt a.d. Orla, Weida, Triptis, Auma, Berga), 2 große Marktflecken und 160 Dörfer. Es gibt hier 180 Mühlen, die oft mit Spinnmaschinen verbunden sind. Auch haben sich wegen der Ton- und Kalklager 45 Ziegeleien hier etabliert. Desweiteren ist die Land- und Forstwirtschaft im Neustädter Kreis auf einer hohen Stufe, was 58 Rittergüter in dieser Gegend bestätigen.⁶⁵

Noch bedeutender ist die Industriekraft in Gera, welche der Strecke zugute kommt. Hier arbeiten tausende Hände in Kammwollspinnereien und Kämmereien, dazu entstehen jährlich neue große Betriebe. Es gibt hier Färbereien, Lederfabriken und eine Harmonika- und

⁶² siehe u.a. Pößnecker Wochenblatt, Nr. 64, 3. Juli 1862, S. 261f.

⁶³ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rodolstadt, Nr. 2241, Baltt 42; Prospekt: Das Eisenbahnprojekt Gemünden-Coburg-Gera, 1864, S. 10

⁶⁴ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rodolstadt, Nr. 2241, Baltt 42; Prospekt: Das Eisenbahnprojekt Gemünden-Coburg-Gera, 1864, S. 10

⁶⁵ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rodolstadt, Nr. 2241, Baltt 42; Prospekt: Das Eisenbahnprojekt Gemünden-Coburg-Gera, 1864, S. 12

Akkordionfabrik mit 300 Arbeitern. Auch arbeitet hier in Gera eine Eisengießerei, eine Maschinenbaufabrik, eine Papierprägeanstalt, jeweils eine Fabrik zur Herstellung von Spiritus, Porzellan und Tabak, und es wird besonders darauf hingewiesen, daß sich trotz des amerikanischen Krieges und der Teuerung des Rohmaterials ein Pechsiederei etablieren kann.⁶⁶

Dieses zu erwartende hohe Frachtaufkommen aus den bestehenden Fabriken sowie der Transit aus den Oder- und Elbegebieten würden einer Strecke von Gera über Saalfeld-Sonneberg-Coburg nach Bayern zukommen und sie notwendig machen, da sie die bestehenden Verbindungen über Leipzig-Hof oder Halle-Weimar-Erfurt-Hessen-Bayern erheblich verkürzt.⁶⁷

Eine Prospektstudie von 1865 wirbt ganz ähnlich für diesen Streckenverlauf, der hier als die Main-Saale-Elster-Bahn bezeichnet wird. Allerdings sieht man darin erstmals die Probleme einer Überquerung des Thüringer Waldes hinter Saalfeld. Wird in dem bayrischen Prospekt noch von einem mittelbaren Problem gesprochen, daß durch einen `kleinen´ Tunnel zwischen Saalfeld und Sonneberg gelöst werden soll,⁶⁸ so sieht die Main-Saale-Elster-Bahn-Studie von 1865 auch eine südliche Verbindung Saalfeld-Stockheim als möglich. Bis zu einer Entscheidung soll wenigstens bis zu der Ortschaft Eichicht gebaut werden, hinter welcher der Berg Rücken des Thüringer Waldes beginnt und bis wohin ein problemloser Bau entlang der Saale möglich ist.⁶⁹ Bis dahin soll die Bahn so bald als möglich gebaut werden, um den Erhalt und die Sicherung der vielverzweigten, im Laufe der Jahrhunderte entstandenen Industrie zu sichern, die in ihrer Weiterentwicklung und Existenz gegenwärtig beeinträchtigt ist. Auch wird darauf hingewiesen, daß durch den Bau der Eisenbahnlinie Gera-Eichicht „die ehemals in sehr lebhaften Verkehr gestandene altbekannte Nürnberg-Leipziger Handelsstraße vollständig rehabilitiert werden“⁷⁰ würde. Darin zeigt sich wie so oft, daß die neu entstehenden Bahnstrecken entlang der alten Handelswege gebaut werden, die schon seit dem Mittelalter rege befahren werden und auf welchen sich ein betriebsamer Warenaustausch bis ins 19. Jahrhundert entwickelt hat. Dies trifft nun auch für die geplante Gera-Saalfelder Bahn zu, die sich an einer alten mittelalterlichen Handelsstraße entlangzieht, welche zwar selbst nicht mehr benutzt

⁶⁶ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rodolstadt, Nr. 2241, Baltt 42; Prospekt: Das Eisenbahnprojekt Gemünden-Coburg-Gera, 1864, S. 12

⁶⁷ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rodolstadt, Nr. 2241, Baltt 42; Prospekt: Das Eisenbahnprojekt Gemünden-Coburg-Gera, 1864, S. 14

⁶⁸ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rodolstadt, Nr. 2241, Baltt 42; Prospekt: Das Eisenbahnprojekt Gemünden-Coburg-Gera, 1864, S. 4

⁶⁹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rodolstadt, Nr. 2241, Blatt 112; Prospekt: Main-Saale-Elster-Bahn, speziell die Ausführung der Bahnstrecke von der Elster bei Gera bis zur Saale bei Saalfeld und resp. Eichicht a.d. Saale, Saalfeld 1865, S. 5

wird, aber in deren Richtung von Saalfeld über Pößneck, Neustadt a.d. Orla und Weida nach Gera sich ein reger Austauschverkehr seither entwickelte. Die Chancen diesen Verkehr zu vergrößern und den ehemaligen Handelsaustausch zwischen Nürnberg und Leipzig auf dieser Linie wiederherzustellen ist nun das Ziel, das mit dem Bahnbau verfolgt wird und er hat scheinlich die denkbar günstigsten Voraussetzungen für seine Verwirklichung.

Auf Grund dieser Bahn haben auch andere Regierungen einen Bahnanschluß an diese Strecke bereits geplant. So steht die Ausführung des Projektes Leipzig-Pegau-Zeitz in Aussicht (Zeitz-Gera ist von Weißenfels aus ja bereits in Betrieb), sowie die Bahn Großheringen-Jena-Saalfeld (Saalebahn) und Arnstadt-Ilmenau-Saalfeld.⁷¹

Demnach soll Gera-Eichicht und weiter nach Bayern eine Hauptbahn werden, in die verschiedene Nebenbahnen einmünden.⁷² Das Projekt nimmt nun sehr konkrete Formen an und es werden Anträge über den Bahnbau Gera-Eichicht an die zuständigen fünf Staatsregierungen gerichtet.⁷³

Neben der Aussicht auf eine preiswerte Verschickung von Schiefer aus dem Loquitztal bei Eichicht durch eine Eisenbahn, welches im Verhältnis zu seinem Gewicht nur einen sehr geringen Wert hat und sich durch hohe Transportkosten unnötig verteuert, wird eine interessante Kalkulation über den Holzverbrauch des Saale-Orlaraumes unternommen, der einen aufschlußreichen Einblick in die Zeit der Industriellen Revolution gibt. So wurde anfangs Holz für die Dampfmaschinen in den Fabriken verwandt, das früher im Überfluß und später in ausreichendem Maße zu mäßigen Preisen vorhanden war. Durch die steigende Verwendung von Holz für Bauzwecke, speziell an der unteren Saale und Elbe, erhöhte sich der Bedarf und dadurch der Preis so sehr, daß seine Verwendung für technische Feuerungszwecke unmöglich wurde. Da nun aber im Saale-Orlaraum die Landstaßenverfrachtung der Kohle nicht in ausreichendem Maße und preiswert möglich war, wurden die Verhältnisse für die Industrie in Bezug auf das Feuermaterial von Jahr zu Jahr nachteiliger. Kostete 1863 ein Klaster Holz noch 4 Taler, so mußten 1865 schon 6-8 Taler gezahlt werden. Würde man im Saale-Orlagebiet das Holz durch preiswerte, mit der Bahn transportierte Steinkohle ersetzen, so er-

⁷⁰ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 112; Prospekt: Main-Saale-Elster-Bahn, speziell die Ausführung der Bahnstrecke von der Elster bei Gera bis zur Saale bei Saalfeld und resp. Eichicht a.d. Saale, Saalfeld 1865, S. 4

⁷¹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 112; Prospekt: Main-Saale-Elster-Bahn, speziell die Ausführung der Bahnstrecke von der Elster bei Gera bis zur Saale bei Saalfeld und resp. Eichicht a.d. Saale, Saalfeld 1865, S. 4

⁷² siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 112; Prospekt: Main-Saale-Elster-Bahn, speziell die Ausführung der Bahnstrecke von der Elster bei Gera bis zur Saale bei Saalfeld und resp. Eichicht a.d. Saale, Saalfeld 1865, S. 6

rechnet man hier ein Ersparnis von 216.666 Talern und 10 Groschen für 1863 und sogar eine Einsparung von 416.666 Talern und 10 Groschen für 1865.⁷⁴ Neben den deutlichen Vorteilen einer Eisenbahn für dieses Gebiet, ist hieraus auch die immense Beschleunigung der Verhältnisse während der Industriellen Revolution zu sehen. War vor wenigen Jahren als die ersten Dampfmaschinen im Saale-Orlagebiet aufgestellt worden sind, noch eine Beheizung mit Holz möglich, so verteuert sich dies innerhalb nur weniger Jahre so sehr, daß ein solches Unternehmen unmöglich wird.

Ein letztes Prospekt von 1865 soll noch erwähnt werden, das die Strecke Gera-Saalfeld-Bayern als kürzeste Verbindungsbahn zwischen Halle-Leipzig und Lichtenfels-Bamberg-Nürnberg preist, wodurch sie „den Charakter einer der größten Verkehrsbahnen Deutschlands“⁷⁵ erhält. Auch die in 1-3 Meilen Entfernung gelegenen Gewerbegebiete fallen diesem Bahnverkehr zu, so u.a. (Stadt-)Roda, Ziegenrück, Rudolstadt, Lobenstein, Königsee. Die Bahn wird dringend benötigt, um Kohle aus Sachsen heranzuschaffen, da sich die Elster und die Saale nicht für die Kraftgewinnung eignen. Außerdem bietet der Bau der Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld keine technischen Schwierigkeiten. Die Erdarbeiten wären auf günstigem Bauterrain auszuführen, es sind kaum Felsdurchbrüche oder Flußüberquerungen anzulegen, die Neigungsebene sei zudem günstig, da keine größeren Berge zu überqueren sind, sondern die Bahn weitgehend im Bergtal verläuft, und es bedarf nur wenigen Kurven, die obendrein einen großen Radius hätten. Für die Baukosten berechnet man 5.000.000 Taler.

Weiterhin kalkuliert man die jährlichen Gesamteinnahmen aus der Bahn mit 598.711 Talern 3 Groschen und 4 Pfennigen, die aus 265.577 Talern 23 Groschen und 4 Pfennigen internem Verkehr zwischen den Städten der Bahn Gera-Saalfeld, welcher größtenteils aus landwirtschaftlichen Produkten, Bergbauprodukten (Schiefer, Gips, Sand) und Forstprodukten besteht, aus 22.800 Talern Personenverkehr, 24.000 Personen sollen jährlich transportiert werden, und aus den restlichen rund 310.334 Talern Export- und Importverkehr errechnet werden. Von den jährlichen Gesamteinnahmen werden 267.500 Taler für Betriebskosten und Bahnerneuerung abgezogen, so daß sich ein jährlicher Gewinn von 331.211 Talern 3 Groschen und 4 Pfennigen ergibt. Maßgeblich an dieser Studie waren die Vorsitzenden der einzelnen örtlichen

⁷³ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 112; Prospekt: Main-Saale-Elster-Bahn, speziell die Ausführung der Bahnstrecke von der Elster bei Gera bis zur Saale bei Saalfeld und resp. Eichicht a.d. Saale, Saalfeld 1865, S. 5

⁷⁴ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 112; Prospekt: Main-Saale-Elster-Bahn, speziell die Ausführung der Bahnstrecke von der Elster bei Gera bis zur Saale bei Saalfeld und resp. Eichicht a.d. Saale, Saalfeld 1865, S. 10

⁷⁵ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 12; Prospekt über das Eisenbahnunternehmen Gera-Saalfeld; Ranis, Neustadt a.d. Orla, Triptis, Pößneck, Könitz 1. Aug. 1865

Eisenahnkomitees beteiligt, welche dieses Prospekt unterschrieben: von Breitenbauch (Preussischer Landrat), Hugo Müller (Bezirks-Direktor, Sachsen-Weimar-Eisenach), Trainer (Rechtsanwalt, Triptis), Diez (Oberbürgermeister, Pößneck) und Frank (Bergmeister).⁷⁶

Solche Rentabilitätsberechnungen sind nicht aus der Luft gegriffen, sondern das Ergebnis einer Umfrage, die mit Hilfe eines Fragebogens, der an die betreffenden Gemeinden gegangen ist, erstellt wurden. In diesem Umfrageblatt wird nach der Ein- und Ausfuhr zum gegenwärtigen Zeitpunkt gefragt und nach einer Prognose hierfür nach einem Bahnbau. Konkret wird gefragt nach dem Versand von Steinkohlen, Holz, Getreide, Rohstoffen, Kolonialwaren, Metall-, Holz-, Industriewaren, Salz, Seife und Vieh.⁷⁷

Wie man sieht, stehen die einzelnen Eisenbahnkomitees der verschiedenen an der Eisenbahnstrecke interessierten Städte miteinander in Verbindung und machen sich gemeinsam für den Bahnbau stark. Sie beraten daher von Zeit zu Zeit in Generalversammlungen, an den die Vorstände der Lokalkomitees z.B. aus Kronach, Ludwigstadt, Lehsten, Gräfenenthal, Saalfeld, Rudolstadt, Könitz, Ranis, Pößneck, Neustadt a.d. Orla, Triptis, Weida, Berga und Greiz teilnehmen.⁷⁸ Nachdem sich bis 1865 nichts weiter am Bahnbau getan hat, gründet man auf einer dieser Generalversammlungen am 19. August 1865 die 'Saale-Elster >Eisenbahn< Unternehmungsgesellschaft', um noch gezielter in Sachen Bahnbau vorgehen zu können.⁷⁹

Den Einblick in die Zusammensetzung eines städtischen Eisenbahnkomitees kann, wenn auch nur fragmentarisch, ein Schreiben aus Pößneck bieten. In diesem Brief von 1862 wenden sich 85 Bürger der Stadt Pößneck an den Fürsten in Meiningen und bitten ihn um Unterstützung des Eisenbahnprojektes.⁸⁰ Daß es sich bei diesem Schriftstück um das Ergebnis der Bemühung des örtlichen Eisenbahnkomitees handelt, ist kaum zu bezweifeln. Leider steht für die Auffindung der unterzeichnenden Personen nur das erste Adreßbuch der Stadt Pößneck von 1893 zur Verfügung.⁸¹ Und so kann 31 Jahre nach Aufsetzen des Briefes festgestellt werden, daß sich schon 6 der damaligen Unterzeichner im Ruhestand (Rentier od. Privatier) befinden. Auch leben von 9 derjenigen Männern nur noch die Witwen, wobei man anhand des Gebäudeverzeichnisses der Stadt feststellen kann, daß eine der Witwen in einem Haus neben einem Fabrikgebäude wohnt, eine andere in der Leimsiederei und wieder eine andere lebt bei Kauf-

⁷⁶ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 12; Prospekt über das Eisenbahnunternehmen Gera-Saalfeld; Ranis, Neustadt a.d. Orla, Triptis, Pößneck, Könitz 1. Aug. 1865

⁷⁷ siehe ThHSa Weimar, V. Verwaltungsbezirk, Nr. 1270, Blatt 251, zwischen Sep. 1862 und Jan. 1864 abgeheftet

⁷⁸ siehe u.a. Gemeinnütziges Wochen- und Anzeigebblatt für das Herzogthum Saalfeld, Nr. 54, 5. Juli 1862, S. 221

⁷⁹ siehe ThSa Meiningen, Staatsministerium Meiningen, Abt. Inneres Neu, Nr. 4370, Blatt 197

⁸⁰ siehe ThSa Meiningen, Staatsministerium Meiningen, Abt. Inneres Neu, Nr. 4368, Blatt 5-7; Brief vom 6. Mai 1862

leuten, was Rückschlüsse auf die Berufstätigkeit und soziale Stellung ihrer Männer zuläßt. Die übrigen Witwen und Rentner wohnen in Häusern, die von eventuell ehemals geleiteten Unternehmungen getrennt liegen.⁸² Weitere 12 Unterschriften sind sehr unleserlich und 18 Namen können im Adreßbuch von 1893 nicht mehr aufgefunden werden. Aber die übrigen Namen der Unterschriften ergeben durchaus ein klares Bild von der Zusammensetzung des Eisenbahnkomitees. So können unter ihnen 8 Kaufleute ausgemacht werden und 9 Lederfabrikanten. Weiterhin unterschrieben 3 andere Fabrikbesitzer und auch mindestens einer der Porzellanfabrikbesitzer Pößnecks. Von den ansässigen Tuchmachern können 3 Namen ausgemacht werden, zu denen 2 Gerber kommen und ein Färbereibesitzer. Auch sind 2 Maurer bei den Unterzeichnern zu finden, sowie ein Klempnermeister, ein Schneidermeister, ein Geschirrhalter, ein Schlossermeister, ein Schuhmachermeister, ein Tischler und ein Zeugschmiedemeister. Im übrigen ist auch der ansässige Schiedsman und Sparkassenkontrolleur unter den Namen zu finden und wahrscheinlich hat auch der Pößnecker Superintendent unterschrieben, was durch seine Buchstabenverzerrungen am Vornamen aber nicht sicher auszumachen ist, jedoch sehr möglich erscheint. Aus diesem Gesamtbild von selbständigen Unternehmern des liberalen Bürgertums fallen nur 2 Unterschriften von Fabrikarbeitern, die, der Schreibweise nach zu urteilen, von ein und derselben Person geleistet wurden, welche ebenfalls nachfolgend auf dem Papier unterschrieben hat, deren Tätigkeit aber 1893 nicht mehr festgestellt werden kann, da sie entweder verzogen oder bereits gestorben ist. Zudem stammen alle drei aus der Familie Schmidt. Vermutlich handelt es sich hier um Mitglieder eines Arbeiterfortbildungsvereines, welche, wie sich auch im weiteren noch herausstellen wird, ebenfalls an dem Eisenbahnbau sehr interessiert waren. Allerdings wird anhand der Pößnecker Unterschriftenliste sehr deutlich, daß sich vor allem das gewerbliche und industrielle Bürgertum für den Bahnbau stark machte, da sie wohl auch den Vorteil des neuen Verkehrsmittels unmittelbar für ihre Unternehmenstätigkeit nutzen konnten. Demzufolge sollte angenommen werden, daß hauptsächlich die angesehene Oberschicht der Städte in den jeweiligen Eisenbahnkomitees arbeitete und die einfachen Bürger die politischen Vorgänge um den Eisenbahnbau nur passiv verfolgten.

Bei allen in den Prospekten sehr deutlich für die Eisenbahn Gera-Saalfeld sprechenden Gründen, hätte die Bahn scheinbar unverzüglich gebaut werden müssen, um sich den wirtschaftlichen Gewinn aus ihr zu sichern. Das ist jedoch nicht geschehen und es fragt sich, warum so lange mit dem Bau gezögert wurde, den man doch schon 1856 vermessen und kartiert hatte

⁸¹ siehe Adreßbuch und Wohnungs- Anzeiger für die Stadt Pößneck, Pößneck 1893

⁸² siehe StA Pößneck, Verzeichnis der sämtlichen Haupt- und Neben- Gebäude hiesiger Stadt 1867

und welcher einen sinnvollen Anschluß an die 1859 fertiggestellte Weißenfels-Geraer Bahn dargestellt hätte. Um die Gründe dieses langen Bauaufschubes zu erfahren ist ein gezielter Blick in die Landtage der beteiligten Länder hilfreich, der über viele weitere verschiedene Aspekte zusätzlich Auskunft geben kann. Auch wenn die Landtage den Staat nicht eigentlich regierten, das taten auch weiterhin die aristokratischen Fürstenhäuser, so hatten sie doch einen nicht zu unterschätzenden Einfluß auf die Politik ihres Landes, was zudem bis heute einen öffentlichen Zugang gewährt.

3.3. Die politische Diskussion über den Bahnbau Gera-Eichicht in den beteiligten Thüringer Landtagen sowie in den Parlamentshäusern Preußens

3.3.1. Die politische Problemsituation dieser Eisenbahn

Wie bereits festgestellt wurde, führte die projektierte Eisenbahnlinie Gera-Saalfeld-Eichicht durch nicht weniger als fünf deutsche Staaten, die alle unterschiedliche Interessen und Erfahrungen mit dem Eisenbahnbau hatten. Da waren die Herzogtümer Meiningen und Sachsen-Weimar-Eisenach, die schon bei dem Bau der Werrabahn gemeinsame Erfahrungen mit einer solchen Unternehmung gemacht hatten. Bisher erfüllte die Bahn allerdings nicht das, was man sich von ihr erhofft hatte. Sie fuhr unrentabel und beide Staaten hatten sich in einem solchen Falle, der vorher jedoch nicht erwartet worden war, zu finanziellen Hilfeleistungen verpflichtet, die nun jährlich gezahlt werden mußten.⁸³

Allerdings hatte man in Weimar auch positive Erfahrung mit der Thüringer Stammbahn gesammelt, welche sehr erfolgreich betrieben wurde und den anliegenden Städten einen großen wirtschaftlichen Aufschwung beschied.⁸⁴ Die Frage nach einem neuen Eisenbahnunternehmen wurde daher in Weimar sehr ambivalent betrachtet.

Im Fürstentum Reuß j.L. hatte man schon zwei Bahnlinien mit Anschluß in Gera, Weißenfels-Gera und Gera-Gößnitz. Allerdings wurden diese Bahnen vollständig privat finanziert und Reuß j.L. bekam alle seine Eisenbahnstrecken bisher ohne jeden finanziellen Aufwand gebaut.⁸⁵ Daß ein solches Geschenk einem nicht noch einmal so leicht in den Schoß fallen würde, ahnte man sicher, aber viel lieber hätte man hier die Bahn Gera-Schleiz-Hof gesehen, da sie die reußischen Residenzstädte Gera und Schleiz miteinander verband und in das reußische Oberland führte. All diese Erwartungen konnte eine Bahnlinie von Gera nach Eichicht nicht

⁸³ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 122

⁸⁴ siehe Landtag Weimar, 5. Sitzung, 7. November 1855, S. 42

erfüllen, was die Begeisterung für diese Bahnstrecke in Reuß j.L. eindeutig in engen Grenzen hielt.

Anders sah es im Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt aus. Hier war man bisher noch nicht im Besitz einer Eisenbahn, die durch das eigene Land führte. Man stand daher einer Bahn auf Grund fehlender Erfahrung unweigerlich sehr aufgeschlossen gegenüber.

Preußen war mit dem Eisenbahnbau im eigenen Land wohl vertraut und hatte große wirtschaftliche Gewinne durch sein Engagement im Bahnbau erzielen können. Allerdings war es nur zu einem sehr geringen Teil an der Bahnstrecke beteiligt, der zudem noch in einer weit vom Landesgebiet entfernten Enklave um Ziegenrück lag. Es gab demnach zunächst keinen Grund für Preußen, die Strecke Gera-Eichicht besonders zu fördern, außer vielleicht wegen der bereits angesprochenen strategischen Gründe.

Im Ganzen verteilte sich die Bahn Gera-Eichicht wie folgt auf die Territorien der beteiligten Länder:⁸⁶

Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach	40,938 km	= 5,4584 Meilen
Herzogtum Sachsen-Meiningen	16,531 km	= 2,2042 Meilen
Fürstentum Reuß jüngere Linie	5,760 km	= 0,7680 Meilen
Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt	4,939 km	= 0,6525 Meilen
Königreich Preußen	9,022 km	= 1,2017 Meilen
Zusammen	77,190 km	= 10,2848 Meilen

Die Städte in den einzelnen Ländern, außer Gera in Reuß j.L., hatten die Notwendigkeit der Bahn für ihre wirtschaftliche Entwicklung erkannt und bemühten sich daher unablässig, ihren Standpunkt und die Notwendigkeit dieser Eisenbahnlinie den Regierungen zu verdeutlichen. Diese haben nun aber, wie sich noch deutlicher herausstellen wird, ganz verschiedene Ansichten über dieses Bahnprojekt und lassen sich nicht so schnell von der unbedingten Notwendigkeit dieser Bahn überzeugen. All dies führt dazu, daß „selten so hohe Erregung der Staatsregierungen und der Städte bei einem Eisenbahnprojekt“⁸⁷ geherrscht hat und sich so „viele

⁸⁵ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 537

⁸⁶ Kilometerzahl siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183, Blatt 49 u. 50 / Meilenzahl siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183, Blatt 19 u. 20

⁸⁷ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 42; Pospekt: Das Eisenbahnprojekt Gemünden-Coburg-Gera, 1864, S. 3

Comitees gebildet“⁸⁸ haben, wie bei der Entstehung dieser Eisenbahnstrecke von Gera nach Eichicht.

3.3.2. Der Landtag des Fürstentums Reuß jüngere Linie in Gera und der erste Staatsvertrag vom 18. März 1867 in Berlin

Der noch recht junge reußische Landtag in Gera war in seiner Sitzungsperiode 1862/63 erst zum dritten Mal zusammengetreten, nachdem er 1848⁸⁹ erstmals tagte, als ihn die verschiedenen Eingaben/ Petitionen der Eisenbahnkomitees zu Schleiz,⁹⁰ Hirschberg⁹¹ und Tanna⁹² erreichten, in welchen man sich für die Ausführung der Eisenbahnlinie von Gera nach Hof bemühte. Alle diese Eingaben wurden an den Finanzausschuß des Landtages überwiesen oder an die fürstliche Staatsregierung weitergeleitet. Jene äußerte sich jedoch erst am 6. Februar 1864 wieder zu diesem Eisenbahnprojekt und ging dabei allerdings nicht auf die Gera-Hofer Linie ein, sondern beantragte beim Landtag Finanzausschüsse für die Voruntersuchungen der Linien 1) Stockheim-Ludwigstadt-Saalfeld-Gera, 2) Stockheim-Leutenberg-Saalfeld-Gera und 3) Kronach-Rodach-Leutenberg-Saalfeld-Gera. Dabei sollen vor allem die Strecken 2) und 3) von Reuß stark unterstützt werden, da sie am reußischen Fürstentum Lobenstein vorbeiführen.⁹³ Die Regierung nimmt demnach schon an dieser Stelle von dem Gera-Hofer Eisenbahnprojekt Abstand und überlegt dahingehend, das reußische Oberland über die Strecke Gera-Saalfeld-Stockheim an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Die Gründe hierfür sind zunächst nicht erkenntlich, denn als der Staatsrat im Landtag nach den Aktivitäten der Regierung zur Gera-Hofer Bahn gefragt wird, weicht dieser mit der Bemerkung aus, daß es zwar Verhandlungen hierüber gab, jedoch werden diese nicht öffentlich mitgeteilt.⁹⁴

Offenbar hat sich zwischen der reußischen Staatsregierung und dem neuen Landtag, der hier zur 4. Sitzungsperiode zusammentritt, noch kein einträchtiges Verhältnis herausgebildet, was eine produktive Zusammenarbeit ermöglicht. Vielmehr hat die fürstliche Staatsregierung bisher selbständig über die Belange des Staates wie auch des Eisenbahnbaus entschieden, so daß

⁸⁸ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 42; Pospekt: Das Eisenbahnprojekt Gemeinden-Coburg-Gera, 1864, S. 3

⁸⁹ siehe Winkler: Tagungsstätten der Landtage in Thüringen, S. 85

⁹⁰ siehe Landtag Gera, 13. Sitzung, 8. Dez. 1862, S. 109

⁹¹ siehe Landtag Gera, 18. Sitzung, 16. Dez. 1862, S. 169

⁹² siehe Landtag Gera, 23. Sitzung, 18. Feb. 1863, S. 223

⁹³ siehe Landtag Gera, Mitteilungen 1862 - 1865, S. 353f.

⁹⁴ siehe Landtag Gera, 42. Sitzung, 16. März 1864, S. 34

sie auch jetzt nicht der Hilfe eines Landtages hierfür bedarf und die Entscheidungen und Verhandlungen allein führt, ohne den Landtag miteinzubeziehen oder ihn zu informieren.

Aber auch der Finanzausschuß befaßte sich inzwischen mit dem durch die Komitees sehr weit vorangetriebenen Bahnprojekt Gera-Saalfeld-Bayern und empfiehlt es, da Gera hierdurch direkt mit dem Südwesten Deutschlands verbunden wird. Zudem stellt man fest, daß es den Plänen der Gera-Schleiz-Hofer Bahn nicht entgegensteht, sondern ihr vielmehr förderlich ist.⁹⁵ Wie der Finanzausschuß dies begründet, kann nicht nachvollzogen werden, denn es wurde nicht veröffentlicht. Allerdings bewilligte der Landtag die Geldsumme für die Vorarbeiten an der Strecke Saalfeld-Stockheim,⁹⁶ wohl auch damit das Oberland, woher die Eingenaben von 1862 kamen, einen ersten Erfolg in seinen Bemühungen sieht, da eben diese Strecke in dessen Nähe verläuft und somit auch wirtschaftlich von dort aus genutzt werden kann. Dennoch zeigt sich der Landtag sowohl im Ausschlußbericht sowie in den Verhandlungen mit der Regierung an der Linie Gera-Hof interessiert.

Zunächst treten jedoch die Regierungen, der an den Strecken Gera-Hof und Gera-Saalfeld-Bayern beteiligten Länder, zusammen. Preußen ist an der Bahnlinie Gera-Saalfeld-Bayern interessiert, schon weil sie preußisches Gebiet berührt, und ergreift die Initiative für einen Bau der Linie, indem es für den 5. März 1866 eine Verhandlung über diese Strecke in Gera vorschlägt.⁹⁷ Bayern ist an beiden Strecken interessiert und nimmt an dieser Verhandlung teil, bei welcher man gern schon einen Staatsvertrag über diese Strecken abschließen möchte.⁹⁸ Dabei treten jedoch Terminschwierigkeiten auf und der preußische Ministerpräsident und Außenminister Otto von Bismarck informiert aus Berlin die anderen beteiligten Regierungen von Weimar, Meiningen, Reuß und Schwarzburg in einem Telegramm: „Bayern hat die Vertagung der Eisenbahn Konferenz in Gera um etwa 8 Tage beantragt. In Folge dessen wird diesseits hiermit der 15. dieses Monats als Termin für die Eröffnung der Konferenz bei allen beteiligten Regierungen vorgeschlagen. Ich bitte zuzustimmen. Bismarck“⁹⁹

Hierbei ist erstaunlich, daß sich Bismarck, obwohl er zu dieser Zeit mit methodischen Kriegsvorbereitungen gegen Österreich in diplomatischer, innenpolitischer und militärischer Hinsicht¹⁰⁰ stark beschäftigt war, außerdem noch um die Verhandlungen einer Eisenbahn

⁹⁵ siehe Landtag Gera, Mitteilungen 1862 - 1865, S. 32

⁹⁶ siehe Landtag Gera, 42. Sitzung, 16. März 1864, S. 34

⁹⁷ siehe ThSa Rudolstadt, Staatministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 128; Brief vom Königlichen Staatsministerium für auswärtige Angelegenheiten in Berlin; Berlin, den 22. Feb. 1866

⁹⁸ siehe ThSa Rudolstadt, Staatministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 140; Brief vom Bayrischen Staatsministerium, München, den 10. März 1866

⁹⁹ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 134; Telegramm von Bismarck, Berlin März 1866

¹⁰⁰ siehe Guy Palmade: Das Bürgerliche Zeitalter, S. 282

bemühte. Dies unterstreicht die Bedeutung der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht, welche jene in dieser Zeit für das Deutsche Reich hatte. Vielleicht aber gehört dieses Interesse an der Verhandlung in Gera auch zu den innenpolitischen Vorbereitungen des Krieges, denn schließlich ist Preußen an wirtschaftlichen und staatlichen Beziehungen zu Bayern und Reuß stark interessiert, auch wenn diese Länder auf der Seite Österreichs stehen.

Und so treffen sich die beteiligten Staaten vom 15. bis zum 21. März 1866 zu Verhandlungen in Gera, mit dem Ergebnis, daß eine Eisenbahnstrecke von Gera über Weida nach Triptis und von dort aus zum einen nach Hof und zum andern nach Saalfeld ins Leben gerufen werden soll. Dabei wird festgestellt, daß der Fortgang über Eichicht zu den Mainlinien wichtiger ist, als die Strecke nach Hof. Die beteiligten Staaten sollen eine 4%-ige Zinsgarantie auf die Aktien für 10 Jahre geben, welche ihnen zurückerstattet wird, wenn die Bahn 5% Gewinn abwirft. Weiterhin nimmt man sich vor, innerhalb der nächsten drei Jahre mit dem Bau der Linien zu beginnen.¹⁰¹ Diese Verhandlungsergebnisse wurden z.B. auch in einem Extrablatt der Pößnecker Zeitung veröffentlicht, welche auch sonst sehr interessiert das Verhandlungsgeschehen der Regierungskonferenz in Gera verfolgte.¹⁰² Die Bevölkerung des betroffenen Gebietes zeigt sich hier sehr aufmerksam gegenüber den Vorgängen um den Bahnbau.

Diese Ergebnisse der Konferenz waren die Voraussetzungen für die Bahn, als der Reußische Landtag am 19. Juni 1866 in Gera zusammentraf, um über das Eisenbahnprojekt zu verhandeln. Allerdings war Preußen zu dieser Zeit in Holstein einmarschiert und Österreich forderte am 14. Juni 1866 die Mobilmachung des Bundes gegen Preußen, damit war der Krieg ausgebrochen.¹⁰³ Da nun Reuß mit Österreich sympathisierte, hatte man im Landtag wohl zu bedenken, daß die Bahn zusammen mit einem Gegner gebaut werden mußte.

Im Landtag war man sich zunächst darüber einig, daß die Strecken Gera-Eichicht und Gera-Hof als eine Einheit zu betrachten sind, wobei die 4 Meilen der Strecke Gera-Triptis beiden Bahnen gemeinsam sind. Auf der Gera-Eichichter Bahn sind jedoch nur $\frac{3}{4}$ Meilen auf reußischem Gebiet, und daher für das Land uninteressant, allerdings ist die Gera-Hofer Bahn mit großem reußischen Streckenanteil für die anderen Staaten uninteressant. Deshalb möchte man in einem Kompromiß beide Strecken voneinander abhängig machen und seine Zustimmung für Gera-Eichicht nur dann geben, wenn Gera-Hof ebenfalls gebaut wird.¹⁰⁴ In der Geraer Verhandlung konnte allerdings nur erreicht werden, daß die Staaten eine Zinsgarantie für

¹⁰¹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 163; Verhandlungsprotokoll, Gera, 21. März 1866

¹⁰² siehe Extrablatt zu Pößnecker Wochenblatt, Nr. 32, 17. März 1866

¹⁰³ siehe Guy Palmade: Das Bürgerliche Zeitalter, S. 283

das Anlagekapital je nach dem Streckenanteil ihres Gebietes übernehmen und nicht wie gehofft, daß Bayern und Preußen den größten Zinsgarantieanteil übernehmen. Das Baukapital, welches durch Aktienverkauf beschafft wird, beträgt ungefähr 5 ½ Mill. Taler für Gera-Eichicht und 4 ½ Mill. Taler für Triptis-Hof. Reuß j. L. müßte für beide Strecken ein Zinsgarantie von 4 % auf 2.735.210 Taler für ihren Gebietsanteil an der Bahn übernehmen. Das ist eine sehr schwere Last für Reuß j.L.¹⁰⁵ und deshalb rät die Staatsregierung von der Linie Gera-Hof ab, da es sonst zu einer Erhöhung der Steuern kommen könnte, um den Betrieb der Bahn zu sichern. Bei den „gegenwärtigen Zeitverhältnissen“¹⁰⁶ ist nach Meinung der Staatsregierung jedoch von solch einem Schritt abzuraten, denn „Deutschland ist durch einen Krieg bedroht, der möglicher Weise ein europäischer werden kann, die fernere Gestaltung der deutschen Verhältnisse ist vollständig zweifelhaft“,¹⁰⁷ und deshalb kann Gera-Hof erst „nach Wiederkehr gesicherter Zustände“¹⁰⁸ in Betracht gezogen werden. Von einem Kompromiß möchte die Staatsregierung ebenfalls abraten und die Saalfeldbahn soll nicht an die Hoferbahn geknüpft werden, da sonst die Stadt Gera von dem Eisenbahnprojekt Greiz-Weida umgangen wird und der auf der Saale-Orlabahn zu erwartende starke Verkehr sich an Gera vorbei bewegt. Deshalb soll die Bahn Gera-Saalfeld von Reuß j.L. unterstützt werden, weil die Gera-Hofer Bahn für Reuß j.L. sehr wichtig ist, aber nur mit finanzieller Hilfe Weimars gebaut werden kann, und Weimar ist in erster Linie an der Bahn Gera-Saalfeld interessiert, die jetzt im Ausgleich von Reuß unterstützt werden muß.¹⁰⁹

Für die Gera-Saalfelder Bahn sprechen die reichen Eisenerzlager auf der einen Seite der Strecke und das Steinkohlegebiet auf der anderen Seite. Zudem befinden sich längs der Bahn industriereiche Städte mit einem starken inneren Verkehr. Gegen die Rentabilität der Bahn spricht, daß sie eine Sackbahn ist, deren Fortsetzung nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, weil die Bahn über das Thüringer Gebirge weitergeführt werden muß. Die Baukosten für 1 Meile Schienenstrang in diesem Gebirge belaufen sich auf 1,2 Mill. Taler.¹¹⁰ Für die Gera-Hofer Bahn spricht, daß Bayern dieser Strecke den Verkehr Hof-Halle zuweisen will, aber dagegen ist die Strecke Triptis-Hof Bevölkerungs- und Industriearm und gegenüber der Linie Halle-Leipzig-Hof ist sie nur 1 ½ Meilen kürzer, was die Konkurrenz zu dieser sächsischen Linie sehr schwer machen wird.¹¹¹

¹⁰⁴ siehe Landtag Gera; 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 453

¹⁰⁵ siehe Landtag Gera; 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 454

¹⁰⁶ vgl. Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 455

¹⁰⁷ vgl. Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 455

¹⁰⁸ vgl. Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 455

¹⁰⁹ siehe Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 455

¹¹⁰ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 525

¹¹¹ siehe Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 454

Da man im Landtag glaubt, daß in der gegenwärtigen deutschen Situation keine der beteiligten Regierungen auf einen Vertrag drängt¹¹² (Bayern bewies das Gegenteil) und der reußische Finanzausschuß die Frage einer Zinsgarantie unter den momentanen Verhältnissen nicht klären kann,¹¹³ beschließt man bei den beteiligten Regierungen einen Aufschub der Verhandlungen zu bewirken und die Übernahme einer Zinsgarantie zu geeigneter Zeit erneut zu besprechen.¹¹⁴ Somit geht der Landtag mit der Staatsregierung, welche die Eisenbahnverhandlungen bisher allein führte, konform und man bemüht sich nicht intensiver darum, den Bahnbau zu beschleunigen, was bei der angespannten Lage im Reich verständlich erscheint.

Der Krieg war aber schon 14 Tage nach dieser Landtagssitzung mit dem Sieg Preußens bei Königgrätz am 3.7.1866 beendet. Und als sich der reußische Landtag am 10. Januar 1867 um 9.30 Uhr¹¹⁵ erneut in Gera zusammensetzte, um über das Eisenbahnprojekt zu verhandeln, stand Reuß j.L. auf der Seite der Kriegsverlierer und mußte 100.000 Taler in die preußische Invaliden- und Witwenkasse zahlen. Die preußischen Truppen waren allerdings schon im Oktober 1866 aus dem besetzten Gera wieder abgezogen.¹¹⁶ Man war also bemüht, so schnell als möglich auch wieder günstige wirtschaftliche Verhältnisse in Deutschland herzustellen, was die rasche Fortführung der Bahndiskussion, die ja zwischenstaatlich war, belegt.

Im reußischen Landtag setzten sich die Abgeordneten aus dem Oberland, welches von der eingleisig projektierten¹¹⁷ Bahnlinie Gera-Hof durchzogen werden sollte, immer noch stark für diese Strecke ein, und sie sahen „die beiden Projekte Gera-Hof und Gera-Eichicht nicht mehr als getrennt, sondern als zusammengehörend und einander gegenseitig ergänzend,“¹¹⁸ an.

Dagegen sprachen jedoch die hohen Kosten der Bahn Gera-Hof für Reuß j.L. und man sah schon die außerordentlichen Lasten, welche der Norddeutsche Bund, der erst am 11.7. 1867 gegründet wurde, dem Land auferlegen würde.¹¹⁹

Es werden jedoch zahlreiche Gründe für eine Eisenbahn von Gera nach Hof vorgetragen, die durchaus überzeugend sind. So nimmt man für Gera-Hof einen großen Durchgangsverkehr an, weil die Strecke Leipzig-Hof überlastet ist. Auch wird der wenige Binnenverkehr zwischen Triptis und Hof steigen, da sich mit der Bahn Etablissements neu bilden oder vergrößern

¹¹² siehe Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 456

¹¹³ siehe Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 457

¹¹⁴ siehe Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 459

¹¹⁵ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 517

¹¹⁶ siehe Geräische Zeitung, Nr. 231, 3. Okt. 1866, S. 1535

¹¹⁷ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 528

¹¹⁸ vgl. Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 517

¹¹⁹ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 518

Bern werden. Schon jetzt werden jährlich 700.000 Zentner ein- und ausgeführt.¹²⁰ Früher waren Hof, Plauen und Reichenbach nur wenig größer als Schleiz. 1867 sind sie durch die Bahn und die Industrie, welche mit ihr kam, bereits zwei bis drei Mal so groß. Hätte also Schleiz auch schon zu einem früheren Zeitpunkt eine Bahn gehabt, dann wäre die Industrie dieser Stadt auch schon besser entwickelt.¹²¹ Man erinnert daran, daß schon vor ungefähr zwanzig Jahren eine Eisenbahn das Oberland streifen sollte, aber dies wurde damals abgelehnt, weil ein Park von ihr durchschnitten werden sollte. Nun verwünschte man dieses Urteil, denn diese Linie wäre für das Oberland von großem Nutzen gewesen,¹²² was man in der Anfangszeit des Eisenbahnbaues wohl aber noch nicht recht einschätzen konnte.

Ohne eine Eisenbahn im Oberland würde jetzt aber die dortige Industrie abwandern und damit die Bevölkerungszahl zurückgehen, was für Reuß eine Verminderung der Steuereinnahmen bedeuten würde.¹²³ Auch könne man die Gewinne aus der Rentabilitätsberechnung von 1865, die 331.211 Taler betragen, für die eventuellen Verluste der Strecke Gera-Hof verwenden, woraus sich für Reuß j.L. ein jährliche Belastung von 17.000 Talern Zinsgarantie ergäbe.¹²⁴ Jedoch werden die Rentabilitätsberechnungen in dem Prospekt von 1865 bezweifelt. Auch die Berechnungen für Weißenfels-Gera und Gera-Göbnitz haben nicht das gebracht, was man sich von ihnen versprach.¹²⁵ Dennoch läßt die Eisenbahnlinie Gera-Saalfeld eine höhere Rentabilität erwarten, was eine geringe oder gar keine Belastung des Staatshaushaltes ergeben würde, da hier bereits eine reiche Industrie¹²⁶ und ein großer Binnenverkehr besteht.¹²⁷ Diese Sackbahn läßt allerdings keinen Transitverkehr zu, aber auch auf der Thüringer Stammbahn werden nur 2 % des Gewinnes durch den Transitverkehr erwirtschaftet, aber 5 % aus dem inneren Verkehr,¹²⁸ der auch für die Saale-Orlabahn zu erwarten ist und sie rentabel werden lassen könnte.

Reuß j.L. hat bereits 700.000 Taler Schulden,¹²⁹ und eine jährliche Belastung von 17.000 Talern für die wahrscheinliche Zinsgarantie der Gera-Hofer Strecke auf Grund ihrer Nichtrentabilität ist vom Landtag gründlich zu bedenken. Dabei sollte es ein leichtes sein, das Geld für die notwendige Zinsgarantie aufzubringen. Ein Einwurf in die Landtagsverhandlung veranschlagt für Reuß j.L. jährliche Militärausgaben von 200.000 Talern, aber nur 29.000 Taler für

¹²⁰ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 519

¹²¹ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 522

¹²² siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 547

¹²³ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 522

¹²⁴ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 521

¹²⁵ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 534

¹²⁶ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 528

¹²⁷ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 520

¹²⁸ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 531

die Verkehrsanstalten. Außerdem werden die Ausgaben für das Militär im nächsten Jahr noch erhöht, nicht aber die für das Verkehrswesen.¹³⁰ Ein altes leidiges Problem, das offenbar auch vom Geraer Landtag nicht gelöst werden kann.

Neben der besseren finanziellen Aussicht der Gera-Saalfelder Strecke, sprechen auch noch weitere Faktoren für diese Bahn, welche im Landtag vorgetragen werden. So wird die „Gera-Saalfelder Bahn schon lange von der Bevölkerung und honorigen Personen gefördert.“¹³¹

Auch ist die Gera-Eichicht Bahn als wichtiger Anschluß für künftige Bahnen in das reußische Oberland anzusehen, welches dadurch wenigstens in Bahnnähe gelangt.¹³² Wird die Strecke Gera-Eichicht nicht durch das reußische Gebiet bei Gera genehmigt, weil Gera-Hof von den anderen Staaten nicht weiter unterstützt wird, so wird die Strecke Greiz-Weida-Eichicht entstehen und der Kohle und Stahltransport geht an Gera vorbei, was für die Stadt als Umschlagsplatz und Eisenbahnknotenpunkt ein Verlust darstellen würde.¹³³ Und schließlich kann Gera-Hof auch noch später gebaut werden, wenn sich diese Bahn als lebensfähig und damit als notwendig erweist.¹³⁴

Die Abstimmung der Anträge über den Bahnbau ergibt, daß die Übernahme einer Zinsgarantie für beide Bahnstrecken Gera-Hof-Eichicht mit 7 zu 5 Stimmen abgelehnt wird.¹³⁵ Mit dem Antrag über eine alleinige Zinsgarantie für Gera-Eichicht tut man sich schwer und erst am Abend dieses Sitzungstages einigt man sich mit 8 zu 4 Stimmen auf diesen Antrag, nachdem die Abstimmung zuvor mit 6 zu 6 Stimmen unentschieden auf den Abend vertagt wurde.¹³⁶ Die Sitzung endet erst weit nach 17.00 Uhr¹³⁷ und es sind nach dieser für den Landtag in Gera ungewöhnlich langen Debatte wohl ausschließlich finanzielle Überlegungen, die zu diesem Abstimmungsergebnis führen, was aber bei den erhöhten Geldausgaben von Reuß j.L. nach dem Krieg nicht verwundert. Man hatte kein Geld und deshalb wird Gera-Hof vorerst nicht gebaut. Die beiden reußischen Residenzstädte Gera und Schleiz werden nicht durch eine Eisenbahn verbunden und auch das reußische Oberland muß zunächst ohne eine Bahn auskommen. Die Meinungen im Landtag darüber waren offenbar sehr verschieden und man hätte gern die Bahn ins Oberland an die Saale-Orlabahn gekoppelt und sie durch einen Kompromiß

¹²⁹ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 535

¹³⁰ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 540

¹³¹ vgl. Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 520

¹³² siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 537

¹³³ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 549

¹³⁴ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 538

¹³⁵ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 552

¹³⁶ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 554

¹³⁷ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 554-557

erzungen. Doch nach sehr langer Diskussion konnte man sich schließlich über das für Reuß j.L. kostengünstigste Projekt entscheiden.

Die Zustimmung des reußischen Landtages in Gera über die Genehmigung und die finanzielle Unterstützung des Bahnprojektes Gera-Eichicht, wurde allein auf Grund der Geraer Verhandlungen über dieses Unternehmen von 1866 gegeben. Ein konkreterer Staatsvertrag über diesen Streckenbau lag bislang noch nicht vor. Dieser wurde erst am 13. März 1867 in Berlin von den beteiligten Regierungen Preußen, Weimar, Meiningen, Schwarzburg und Reuß unterzeichnet. Er war aus den Geraer Verhandlungen hervorgegangen und sah u.a. folgende nähere Bestimmungen für die Bahn Gera-Eichicht vor:

- Anlegung einer Bahn mit Station für Personen- und Güterverkehr von Gera über Wolfsgärth, Weida, Niederpöllnitz, Triptis, Neustadt a.d. Orla, Oppurg, Pößneck, Eichschenke (Könitz), Wellenborn, Saalfeld nach Eichicht
- die Gesellschaft für Bau und Betrieb der Bahn wird noch von preußischer Seite festgelegt
- das Längengefälle darf nicht stärker als 1:100 sein (auf 100 m Gleislänge höchstens 1 m Höhenunterschied)
- der Krümmungsdurchmesser darf in Bahnhöfen 50 preußische Ruten (188m), bei Gefälle nicht 100 Ruten (376m) und in der Horizontalen nicht 80 Ruten (301 m) unterschreiten; (das ist wichtig für eine hohe Fahrgeschwindigkeit und einen niedrigen Kohleverbrauch)
- der Baugrund soll für eine doppelgleisige Anlage erworben werden und die Brücken und großen Bauwerke sollen schon für einen zweigleisigen Verkehr gebaut werden, sonst soll die Bahn vorläufig eingleisig angelegt werden und das zweite Gleis bei Bedarf hinzugefügt werden
- die beteiligten Regierungen bleiben mit dem Betreiberunternehmen in Verbindung, die geschäftliche Leitung übernimmt Preußen
- mindestens drei Personenzüge sollen in jeder Richtung von Gera und Saalfeld täglich abfahren, zwei Züge davon in beiden Richtungen abgehend täglich durchgehend Gera-Eichicht, diese müssen auch zur Mitnahme von Gütern benutzt werden dürfen
- es wird sich offengehalten, eine Telegraphenlinie längs der Strecke herzustellen
- die Bahn soll Posttransporte übernehmen
- die Bahn ist verpflichtet, Militärtransporte je nach Bedarf zu übernehmen
- es wird keine Steuer auf die Bahn erhoben
- finanzielle Staatssubventionen werden nach dem Verhältnis der Länge der Bahn in den einzelnen Staatsgebieten bemessen

- drei Jahr nach der Bestätigung dieses Vertages durch die Staatsregierungen innerhalb der nächsten 6 Wochen, soll mit dem Bau spätestens begonnen werden
- von den Verpflichtungen der Strecke Gera-Eichicht kann von den Regierungen zurückgetreten werden, wenn nicht innerhalb der nächsten drei Jahre ein Staatsvertrag wegen der Linie Geara-Hof abgeschlossen ist
- die Staaten verpflichten sich bis zu 4 % Zinsgarantie für ihren Streckenanteil jährlich zu zahlen, solange bis die Bahn in 10 nacheinander folgenden Jahren keinen Zinszuschuß beansprucht, bei einem 5 %-igen Gewinn der Bahn soll die gezahlte Zinsgarantie an die Staaten zurückfließen¹³⁸

Preußen sichert sich schon in diesem Vertrag die Federführung bei dem Bau und dem Betrieb der Strecke. Auf den Wunsch von Reuß hin wird die Strecke Triptis-Hof mit in den Vertrag aufgenommen, auch wenn man diesen Bau zur Zeit noch nicht finanzieren kann. Allerdings sieht der Vertrag nur vor, daß Reuß von seinen Verpflichtungen der Strecke Gera-Eichicht zurücktreten kann, wenn Triptis-Hof in den nächsten drei Jahren nicht ratifiziert wird. Innerhalb dieser drei Jahre soll laut Vertrag aber auch schon mit dem Bau von Gera-Eichicht begonnen werden. Ein Rücktritt aus dem Vertrag wird dann sicher nicht mehr möglich sein. Für Reuß war es wahrscheinlich nur wichtig, daß die Gera-Hofer Linie nicht ganz aus der Planung verschwindet.

Am 31. Mai 1867 stimmt der Landtag in Gera dem Staatsvertrag einstimmig zu, nachdem die einzelnen Staatsregierungen den Vertrag schon ratifiziert hatten.¹³⁹ Aber ohne die Erlaubnis des Landtages kann die fürstliche Regierung nicht über die Ausgaben des Staatshaushaltes und damit eine Zinsgarantie entscheiden und sie ist daher auf den Landtagsbeschluß angewiesen. Durch dessen positiven Bescheid ist von der reußischen Seite die Genehmigung für den Bahnbau Gera-Eichicht erteilt worden, auch wenn ein genauer Vertrag mit der Bau- und Betreibergesellschaft über die genauen finanziellen Konditionen und damit der einzelnen Belastungen für die Staaten noch nicht abgeschlossen wurde. Die Baukosten und die einzelnen Beteiligungen der Staaten an der Strecke wurden bisher nur grob geschätzt. Für Reuß wird im Landtag am 10. Januar 1867 eine Zinsgarantie über 400.000 Taler geschätzt.¹⁴⁰ Wie sich nun herausstellt, beträgt die Zinsgarantie bis zu 4 %. Das bedeutet, Reuß muß bei Unrentabilität jährlich 16.000 Taler Zinsgarantie an die Aktienkäufer zahlen. Und auch das ist nur eine

¹³⁸ Staatsvertrag über den Bau der Eisenbahn von Gera nach Eichicht, Berlin, den 18. März 1867 siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1867, S. 75-81

¹³⁹ siehe Landtag Meiningen, 4. Sitzung, 17. Mai 1867, S. 12

¹⁴⁰ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 518

überschlagsmäßige Summe, die erst durch den konkreten Bauvertrag exakt feststeht. Man handelt im 19. Jahrhundert doch noch etwas freier und ungezwungener als dies im 20. Jahrhundert der Fall ist.

3.3.3. Der Landtag des Herzogtums Sachsen-Meiningen

Der Meininger Landtag bestand bereits seit 1829¹⁴¹ und nachdem er sich schon 1859 mit der Bewilligung von 5.000 Talern für die Vorarbeiten zur Erbauung einer Strecke von Gera nach Saalfeld um die Saale-Orlabahn bemühte,¹⁴² beschäftigte er sich 1862 mit der Petition der Industriellen und Kaufleute von Pößneck, die sich um eine Eisenbahn in ihrer Stadt bemühten, und mit der Petition der Stadt Saalfeld sowie mehreren Bewohnern dieser Stadt in dem gleichen Anliegen.¹⁴³

Pößneck macht hierbei deutlich, daß bisher auf Grund der fehlenden Wasserkraft, der zu teuren Kohle und der fehlenden Möglichkeit einer preiswerten Versendung schon einige Betriebe abgewandert sind¹⁴⁴ und man will diesen Prozeß stoppen, indem die Gera-Saalfeld-Sonneberger Bahn als Anschluß zur Werrabahn und dem diesseitigen meiningischen Landesteil in ihrem Bau von der Regierung unterstützt wird. Man bittet um eine Zinsgarantie seitens des Staates für diese Strecke, da das Baukapital durch Aktienkauf ohne diese Garantie sicher nicht aufgebracht werden kann. Ist der Anschluß Saalfeld-Sonneberg zu schwierig, so sollte die Verbindung Saalfeld Stockheim hergestellt werden.¹⁴⁵

Saalfeld weist auf seine Eisenhüttenwerke hin, welche schon durch die Konkurrenz untergegangen sind.¹⁴⁶ Der Nahrungsstand des Saalfelder Bezirkes hängt von der Wohlfahrt der größeren Gewerbe ab, die ohne Eisenbahn aber nicht wieder aufblühen werden.¹⁴⁷ Daher soll die Saale-Orlabahn, die bereits vermessen und kartiert ist, endlich gebaut werden, damit sich neue Etablissements ansiedeln und die fortschreitende Verarmung aufgehalten wird. Daneben wird so die Rentabilität der Werrabahn erhöht und die Staatseinkommen gemehrt.¹⁴⁸

Ein Abgeordneter aus Sonneberg bringt eine Überlegung ein, die bisher so noch nicht erschienen. Er stellt fest, daß es Pläne gibt, die Gera-Sonneberger Bahn in Saalfeld nach Stock-

¹⁴¹ siehe Winkler: Tagungsstätten der Landtage in Thüringen, S. 53

¹⁴² siehe Landtag Meiningen, 15. Sitzung, 14. April 1859, S. 60

¹⁴³ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 204

¹⁴⁴ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 205

¹⁴⁵ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 862

¹⁴⁶ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 205

¹⁴⁷ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 863

¹⁴⁸ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 862

heim abzweigen zu lassen. Diese Bahn will Bayern unter Umständen sogar auf eigene Kosten finanzieren, da die Enklave Kaulsdorf bei Eichicht zum Bayrischen Staat gehört und man an einer Verbindung mit diesem Landesteil und dem Norden Deutschlands sehr interessiert ist.¹⁴⁹ So können aber die bayrischen Steinkohlebergwerke billig nach Norden (Saalfeld) exportieren, was den Meininger Steinkohlebergwerken, die jetzt schon im Nachteil sind, schadet. Und deshalb schlägt er vor, die Saalfeld-Stockheimer Bahn an die Bedingung einer Meininger-Stockheimer Verbindung zu knüpfen, um den Meininger Steinkohleexport nach dem Süden zu ermöglichen.¹⁵⁰ Bisher war aber nur sächsische Kohle für Saalfeld im Gespräch und deshalb wird dieser Antrag fallen gelassen.¹⁵¹ Weiterhin einigt man sich darauf, vorerst nur die Bahn von Gera nach Saalfeld zu unterstützen,¹⁵² wahrscheinlich weil die Bahn zwischen Saalfeld und Sonneberg wegen der Terrainschwierigkeiten sehr teuer in der Bauausführung wird, was auf Grund des großen Streckengebietes dieser Linie auf Meiningischer Seite dessen Finanzhaushalt zu sehr belasten würde.

Dagegen wird der Ausschußantrag vom Landtag einstimmig angenommen,¹⁵³ welcher besagt, daß die Petitionen der Städte Pöbneck und Saalfeld an die herzogliche Staatsregierung weiter gegeben werden, mit der dringenden Bitte, das Projekt der Gera-Saalfelder Bahn mit allen Kräften zu fördern.¹⁵⁴ Und dies ist auch dringend vonnöten, zumal 1862 „ein fester Halt für den ganzen Plan auch unter den beteiligten Comités noch nicht gewonnen ist.“¹⁵⁵

Allerdings ist der Beschluß des Landtages alles andere als ein konkretes Vorgehen zu werten und erst 1865 wird die Regierung vom Landtag befragt, was bisher in Sachen Saale-Orlabahn unternommen wurde.¹⁵⁶ Hierbei kann darauf verwiesen werden, daß bereits detaillierte Projektierungen für die Strecke Saalfeld-Kaulsdorf-Probstzella und Gera-Saalfeld gemacht wurden. Auch habe Preußen den beteiligten Regierungen eine Konferenz vorgeschlagen, die dann 1866 in Gera stattfand. Dahingegen will Bayern die Saale-Orlabahn nicht von der Gera-Hofer Bahn trennen und auch Reuß j.L. hat die Absicht, sich erst um Gera-Saalfeld zu kümmern wenn die Gera-Hofer Bahn feststeht.¹⁵⁷ Diese Ansichten ändern sich jedoch wie bereits gesehen ein Jahr später nach dem Krieg.

¹⁴⁹ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 866

¹⁵⁰ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 206

¹⁵¹ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 207

¹⁵² siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 206

¹⁵³ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 207

¹⁵⁴ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 868

¹⁵⁵ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 867

¹⁵⁶ siehe Landtag Meiningen, 12. Sitzung, 11. April 1865, S. 78

¹⁵⁷ siehe Landtag Meiningen, 15. Sitzung, 21. April 1865, S. 87

Auch treffen Anfang des Jahres 1865 erneut Petitionen von Industriellen der Städte Pößneck und Saalfeld im Landtag ein. Die Pößnecker Petition kam unter dem Eindruck der großen Schneefälle im März des Jahres 1865 zustande, welche die Verbindungswege zu den sächsischen Kohlebezirken unterbrachen. Dadurch kam es fast zu einer Arbeitseinstellung der Betriebe und damit zum Notstand.¹⁵⁸ Saalfeld möchte billig Kohle importieren und Eisen exportieren. Auch soll Schiefer, Marmor, Sandstein und Erdfarbe, sowie Holz nach Weimar und Erfurt ausgeführt werden,¹⁵⁹ was mit einem Umweg über Gera-Weißenfels und die Thüringer Stammbahn möglich ist.

Auf Grund dieser Eingaben wird im Mai 1865 das Eisenbahnprojekt Gera-Eichicht erneut im Meininger Landtag diskutiert. Dabei wird deutlich, wie die gewerblichen Tätigkeiten durch den fehlenden Eisenbahnanschluß beeinträchtigt werden. Vor allem ist man durch den teuren Kohleimport der Konkurrenz nicht mehr gewachsen und viele Betriebe mußten daher schon die Arbeit einstellen. Es wird darauf hingewiesen, daß mit dem Eisenbahnanschluß eine ähnlich bedeutende Wirtschaftsentwicklung der Städte Pößneck und Saalfeld erwartet wird, wie dies auch in Sachsen durch den Eisenbahnbau erfolgte. Die erwartete Steigerung in der Wirtschaftsproduktion führt dann unweigerlich zu höheren Steuereinnahmen seitens des Staates, wodurch eventuelle Verluste der Bahn bei anfänglicher Unrentabilität vom Staat getragen werden können, indem er die überschüssigen Steuereinnahmen für die Zahlung der zu gewährenden Zinsgarantie nutzt. Weiterhin vermehrt sich durch einen Eisenbahnanschluß die allgemeine Volkswohlfahrt, da die vielen Arbeiter in den gestärkten Fabriken bei gutem Lohn Arbeit finden. Die preiswerte Reisemöglichkeit tut hierzu ein Übriges. Somit wäre ein eventuelles Opfer aus der Staatskasse für den Bahnbau in Form einer Zinsgarantie nur gering gegenüber seinem Nutzen.¹⁶⁰

Das es nötig war, den Meininger Landtag von der Rentabilität der Bahn zu überzeugen, hing mit dessen ungünstigen Erfahrungen bei dem Betrieb der vor 7 Jahren eröffneten Werrabahn zusammen, die ohne Einnahmen fuhr, und deshalb die von der meiningischen Staatskasse zugesicherten Zinsgarantien für die Aktienkäufer in jedem Jahr in voller Höhe beanspruchte.¹⁶¹

Allerdings wird darauf aufmerksam gemacht, daß es neben der Werrabahn auch sehr rentable Bahnen als positives Beispiel gibt, die nur eben nicht auf meiningischem Gebiet liegen.¹⁶²

Und „hat die Werraeisenbahn auch schwere Opfer gekostet, und kostet sie noch, so sind auch

¹⁵⁸ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1865, S. 680

¹⁵⁹ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1865, S. 680

¹⁶⁰ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 120

¹⁶¹ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 122

diese durch andere Vorteile längst aufgewogen“,¹⁶³ denn „wollten Sie lieber die Werrabahn missen, um von den Opfern befreit zu sein? gewiß nicht.“¹⁶⁴ Offenbar brachte auch die Werrabahn durch wirtschaftlichen Aufschwung, wenn auch nicht im erwarteten Maße, eine erhöhte Steuerleistung mit sich und auch die Volkswohlfahrt war für den Landtag ein gewünschter Erfolg.

Die Saale-Orlabahn würde sicher mindestens ein ähnliches positives Ergebnis erwirtschaften oder zumindest Steuerausfälle durch Betriebspleiten verhindern. Eine Rentabilität wird für die Saale-Orlabahn in den ersten Betriebsjahren also gar nicht erst angenommen, zu negativ sind die Erfahrungen mit der Werrabahn. Im Gegensatz dazu rechnete man, wie gesehen in Gera, geradezu mit einem gewinnbringenden Ergebnis dieser Bahn. Dort fuhren die Bahnen nach Weißenfels und Gößnitz allerdings auch mit Gewinn. In Meiningen macht man sich „bezüglich der Rentabilität einer bloßen Abzweigbahn nach Saalfeld keine Illusionen. Eine eigentliche Rentabilität kann erst dann eintreten, wenn es eine Transitbahn wird“.¹⁶⁵

Für die Gera-Saalfeldbahn muß von Meiningen nur der 4. Teil der Werrabahnbelastungen getragen werden,¹⁶⁶ und zumindest eine stetige Einfuhr von größeren Mengen Kohle ist bei der Saale-Orlabahn vorhanden.¹⁶⁷ Das Befördert zusätzlich eine positive Einstellung der Landtagsabgeordneten zu diesem Projekt und die Forderung nach Baukapital durch Aktienzeichnung seitens des Staates, die Übernahme einer Zinsgarantie und das Eintreten für einen Weiterbau der Bahn werden einstimmig angenommen.¹⁶⁸

Der Österreich-Preußische Krieg von 1866 hat in Meiningen zu dieser Zeit keinen größeren Einfluß auf das Geschehen um das Bahnprojekt, obwohl Meiningen auf der Seite Österreichs stand und nach dem Sieg Preußens der Herzog zu Gunsten des Erbprinzen abdanken mußte. Durch diesen Schritt entfiel die Zahlung einer Kriegsentschädigung an Preußen, was den Bahnbau ernsthaft hätte gefährden können.¹⁶⁹ Erst im Mai 1867 wird die Bahndiskussion durch eine Anfrage seitens der Abgeordneten an den herzoglichen Staatsminister im Meininger Landtag wieder aufgenommen. Offenbar war man vorher zu sehr mit innerstaatlichen Schwierigkeiten beschäftigt.

Die herzogliche Staatsregierung informierte die Abgeordneten über den am 18. März 1867 in Berlin abgeschlossenen Staatsvertrag. Man verweist auf die schwierige politische Lage und

¹⁶² siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 120

¹⁶³ vgl. Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 122

¹⁶⁴ vgl. Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 122

¹⁶⁵ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 123

¹⁶⁶ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 122

¹⁶⁷ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 124

¹⁶⁸ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 124

¹⁶⁹ siehe Hess, Geschichte Thüringens, S. 40

den Geldmarkt, mit dem es im Moment ungünstig steht.¹⁷⁰ Beides verzögert noch den Beginn der Bauarbeiten. Schließlich ist das Herzogtum Meiningen mit seinem Eintritt in den Norddeutschen Bund dazu verpflichtet, seine Militärausgaben um das Fünffache aufzustocken.¹⁷¹ Das belastet den Staatshaushalt erheblich, aber die Regierung ist an der Eisenbahnstrecke interessiert und man bemüht sich darum, die Schwierigkeiten zu beseitigen.¹⁷²

Auf der Verhandlung in Gera hat sich zwar gezeigt, daß die anderen Regierungen an der Weiterführung der Bahn zu den Mainlinien interessiert sind,¹⁷³ wohl schon wegen der Rentabilität, aber an der Strecke Eichicht-Sonneberg haben die anderen Staaten keinen Nutzen, und wollen sich daher nicht finanziell an dieser territorial schwierig gelegenen Strecke beteiligen.¹⁷⁴ Und da man bei den Verhandlungen, auch zum Bedauern Meiningens, sich nur auf eine gebietsanteilige Unterstützung der Bahn durch die Länder einigen konnte, müssen die Zinsen von Eichicht-Sonneberg, da fast ausschließlich Meininger Territorium davon betroffen ist, auch von diesem Land gezahlt werden.

Weil eine solche zusätzliche Belastung des Staatshaushaltes aber zur Zeit nicht möglich ist, sollen die anliegenden Gemeinden und Industriellen zur finanziellen Unterstützung mit herangezogen werden.¹⁷⁵ Die von der Linie Eichicht-Sonneberg berührten Gemeinden wenden sich auch in einer Petition an den Landtag, aber sie bekommen lediglich eine Summe von 4.000 Talern für Vorarbeiten an der Strecke genehmigt¹⁷⁶ und längst nicht die wohlwollende Unterstützung wie Gera-Eichicht, da die finanzielle Belastung von Meiningen für die Weiterführung nicht allein getragen werden kann. Ähnlich wie Reuß bei der Strecke Triptis-Hof hat auch Meiningen nicht die Möglichkeit, die Strecke Eichicht-Sonneberg im Alleingang herzustellen, da man nicht über ein ausreichendes Kapital hierzu verfügt.

Im Juni 1867 wird die Frage laut, warum die Staatsregierung dem Landtag den Staatsvertrag vom 18. März 1867 nicht zum Beschluß vorlegt, zumal der Vertrag in Weimar vom dortigen Landtag abgelehnt wurde und man nun ein positives Zeichen setzen müsse, damit der Bau nicht weiter verzögert wird. Durch die günstige Stimmung in Meiningen hofft man den Weimarer Landtag umstimmen zu können.¹⁷⁷ Aber die herzogliche Staatsregierung weigert sich den Vertrag zum Beschluß vorzulegen, weil, „wie man bei Weimar sehe“,¹⁷⁸ die Sache noch

¹⁷⁰ siehe Landtag Meiningen, 4. Sitzung, 17. Mai 1867, S. 11

¹⁷¹ siehe Landtag Gera, 34. Sitzung, 10. Jan. 1867, S. 525

¹⁷² siehe Landtag Meiningen, 4. Sitzung, 17. Mai 1867, S. 11

¹⁷³ siehe Landtag Meiningen, 4. Sitzung, 17. Mai 1867, S. 11

¹⁷⁴ siehe Landtag Meiningen, 4. Sitzung, 17. Mai 1867, S. 11

¹⁷⁵ siehe Landtag Meiningen, 4. Sitzung, 17. Mai 1867, S. 11

¹⁷⁶ siehe Landtag Meiningen 24. Sitzung, 1. Juli 1867, S. 165

¹⁷⁷ siehe Landtag Meiningen 24. Sitzung, 1. Juli 1867, S. 164

¹⁷⁸ vgl. Landtag Meiningen 24. Sitzung, 1. Juli 1867, S. 164

nicht vollends gereift ist. Anders als in Gera ist man hier vorsichtiger und wartet erst die genauen Zahlen des noch ausstehenden Vertrages mit der Unternehmersgesellschaft ab, bevor man den Vertrag beschließen will. Bisher kann nur gesagt werden, daß von Meiningen etwa 4 % Zinsgarantie für ungefähr 1 Mill. Taler getragen werden müssen, also rund 40. 000 Taler im Jahr, wenn die Bahn ohne Gewinn fährt.¹⁷⁹

Weiterhin möchte Pößneck und Saalfeld, ebenfalls um den Weimarer Landtag umzustimmen, Aktien im Wert von 125.000 Talern bzw. von 100.000 Talern kaufen, da man sich bei der Rentabilität der Bahn sicher ist und deshalb auch bei der Zinsgarantie für diese Aktien seitens des Staates nicht zu hoch greifen möchte.¹⁸⁰

Der zweite Staatsvertrag der beteiligten Regierungen unter der Vertretung Preußens mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft kam am 4. Dezember 1867 in Erfurt zustande. Er beinhaltet nun die konkreten Bedingungen für den Bahnbau, die sich an den Vertrag vom 13. März 1867 anlehnen.

Nachdem diese fest umrissenen Konditionen in Erfurt ausgehandelt worden sind, tritt der Meininger Landtag zusammen, um seine Zustimmung zu den Verträgen zu geben. Allerdings kann vom Landtag keine Einsicht in die Verträge vor der Abstimmung genommen werden, da nur ein Exemplar des Vertrages existiert und das liegt in Berlin.¹⁸¹ Also muß man sich auch in Meiningen mehr nach den Angaben des ersten Staatsvertrages richten.

In der Debatte geht es auch mehr um die Verteilung der finanziellen Lasten und so sollen sich die Städte Pößneck und Saalfeld, die den eigentlichen Nutzen und wirtschaftlichen Aufschwung durch die Bahn genießen werden, an der Zinsgarantie beteiligen. Auch die Weimarer Städte haben diese Beteiligung zugesagt,¹⁸² schon um ihren Landtag umzustimmen, und so will man auch in Meiningen diese Unterstützung von den Städten nutzen. Schließlich wurde im Weimarer Landtag gesagt, daß die Stadt Weimar nach dem Bahnbau 4 Mal mehr Steuern zahlen kann als vorher, und so könne auch Pößneck und Saalfeld nach dem Bahnbau gut zahlen.¹⁸³ Als eine wichtige Einnahmequelle wird in Pößneck die Bierabgabe genannt, die fortwährend steigt. Diese Gelder können auf eine Zinsgaranziezahlung umgelegt werden.¹⁸⁴

Überhaupt sieht man für die Städte im Laufe der Debatte keine Aktienkäufe mehr vor, sondern Zinsgaranzieleistungen von ungefähr 4%, die genauen Zahlen liegen ja in Berlin, welche für das Aktienkapital von 170.000 Talern aus Pößneck und für 130.000 Talern aus Saalfeld

¹⁷⁹ siehe Landtag Meiningen 24. Sitzung, 1. Juli 1867, S. 165

¹⁸⁰ siehe Landtag Meiningen 24. Sitzung, 1. Juli 1867, S. 165

¹⁸¹ siehe Landtag Meiningen, 30. Sitzung, 25. Februar 1868, S. 202

¹⁸² siehe Landtag Meiningen, 30. Sitzung, 25. Februar 1868, S. 200

¹⁸³ siehe Landtag Meiningen, 30. Sitzung, 25. Februar 1868, S. 204

¹⁸⁴ siehe Landtag Meiningen, 30. Sitzung, 25. Februar 1868, S. 204

gezahlt werden müssen.¹⁸⁵ Man fordert hier geradezu die Übernahme der Zinsgarantien von den Städten, zum einen, weil sie ihre finanzielle Unterstützung schon früher zugesagt haben und zum anderen, weil die Städte in Weimar sich ebenfalls dazu bereiterklärt haben. Jedoch wurden in Weimar diese Garantien freiwillig übernommen,¹⁸⁶ um dem skeptischen Landtag ihr Vertrauen in die Bahn nahezubringen. Meiningen bedarf offenkundig anders als Weimar der Hilfe von den Städten, denn „die Finanzlage in Weimar gestaltet sich zudem für die Zukunft verhältnismäßig günstiger, als die unsrige [Meiningische]“.¹⁸⁷ Leider wird nicht gesagt, warum Weimar künftig mehr Geld in den Kassen haben wird, denn dort sieht man ebenfalls einen Geldmangel für die Zukunft, was aber später noch besprochen werden soll.

Auch haben im Neustädter Kreis viele private Aktienkäufe den Bahnbau unterstützt, was durch die zahlreichen großen Güter dort möglich ist. Im Saalfelder Kreis gibt es diese nicht¹⁸⁸ und Aktienkäufe können nur von den hiesigen Industriellen übernommen werden, an die appelliert wird, da sie auch einen beträchtlichen Gewinn aus dem Bahnbau ziehen werden.¹⁸⁹

Problematisch sieht man die Beschaffung von Baukapital durch Aktienkauf im Meiningener Landtag ohnehin, da man kaum von einer Rentabilität der Bahn ausgeht, wie es die zahlreichen Prospekte verheißen. Zu negativ sind die Erfahrungen mit der Werrabahn, bei der viele in Begeisterung für die Bahn damals Aktien gekauft haben. Würden diese heute verkauft werden, dann hätte man einen Verlust von 60 %.¹⁹⁰ Eine Aktie, die man für 100 Taler kaufte, ist nur noch 40 Taler wert. Allerdings bekam man für diese Aktie 10 Jahre lang eine jährliche Zinsgarantie von 4 % ausgezahlt, also 40 Taler. Man hatte somit ein Opfer von 20 Talern für die Bahn erbracht.

Es ist daher kein Wunder, daß „im Publikum zur Zeit großes Mißtrauen gegen neue Bahnunternehmungen“¹⁹¹ besteht, denn „wo bleibe denn die Industrie im Werrathale, von welcher seiner Zeit so viel geredet worden sei“?¹⁹² Auch bei der Werrabahn hat man vorher nicht geglaubt, daß der Kursverlust der Aktien so hoch sein wird. Keiner kann garantieren, daß bei der Saale-Orlabahn nicht ebenso dieser Fall eintreten wird.¹⁹³ Jedoch sieht man auch, wie der Verkehr auf der Werrabahn von Jahr zu Jahr seit ihrem Bestehen wächst.¹⁹⁴ Hinzu kommt,

¹⁸⁵ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1868, S. 136

¹⁸⁶ siehe Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 212

¹⁸⁷ vgl. Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 212

¹⁸⁸ Rittergüter siehe Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 209

¹⁸⁹ siehe Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 208

¹⁹⁰ siehe Landtag Meiningen, 30. Sitzung, 25. Februar 1868, S. 204

¹⁹¹ vgl. Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 212

¹⁹² vgl. Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 212

¹⁹³ siehe Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 210

¹⁹⁴ siehe Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 211

daß die Bahn auch ohne Aussicht auf Erfolg gebaut werden muß, weil die Städte Pößneck und Saalfeld sonst eingehen.¹⁹⁵

Diese zwingende Überlegung und die Zusicherung der Abgeordneten aus Südthüringen, die Saale-Orlabahn für Pößneck und Saalfeld zu unterstützen, wie auch die Abgeordneten aus dem Saalfelder Kreis damals die Warrabahn für Meiningen, Sonneberg und ganz Südthüringen unterstützt haben, führt zu der einstimmigen Befürwortung des Projektes durch den Meiningener Landtag, obwohl demnächst auch die Bahn Schweinfurt-Meiningen und die Saalebahn von Meiningen finanziell unterstützt werden müssen.

Und so werden die Zinsgarantieleistungen der Städte Pößneck und Saalfeld, so wie die Staatsverträge vom 18. März und 4. Dezember 1867 einstimmig vom Meiningener Landtag genehmigt.¹⁹⁶ Die Notwendigkeit der Bahn für die Industrie, die noch verträgliche Belastung des Staatshaushaltes und die Solidarität der Landesteile führen zu diesem einmütigen Abstimmungsergebnis. Dieses erfolgt ebenfalls wie in Gera ohne die genaue Kenntnis des abschließenden Vertragsinhaltes.

An der Weiterführung der Strecke von Eichicht nach Sonneberg wird auch in den darauffolgenden Jahren noch festgehalten,¹⁹⁷ jedoch wohl auf Grund der erheblichen Terrainschwierigkeiten und der knappen Haushaltslage nicht so nachdrücklich verfolgt wie das Projekt der Saale-Orlabahn. So sichert sich Meiningen auch keine Konditionen für diese Strecke in dem ersten Staatsvertrag, wie das Reuß j.L. für Triptis-Hof tat.

In Pößneck wird das lang erwartete Abstimmungsergebnis durch ein Extrablatt bekanntgegeben, als die Nachricht mit dem Telegraph am 26. Februar 1868 eintrifft.¹⁹⁸ In der darauffolgenden Zeitungsausgabe kann man dann sogar die wichtigsten Diskussionsbeiträge der Abgeordneten nachlesen.¹⁹⁹

3.3.4. Der Landtag des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt

Der Landtag des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt trat erstmals 1821²⁰⁰ in Rudolstadt zusammen. Im März 1864 wurde von ihm zum ersten Mal das Eisenbahnprojekt Gera-Stockheim verhandelt, und man möchte Schwarzburg mit Sachsen und Bayern verbinden.²⁰¹

¹⁹⁵ siehe Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 214

¹⁹⁶ siehe Landtag Meiningen, 31. Sitzung, 26. Februar 1868, S. 219

¹⁹⁷ siehe u.a. Landtag Meiningen, 109. Sitzung, 19. Dez. 1870; oder 137. Sitzung, 20. Feb. 1872

¹⁹⁸ das Extrablatt ist nicht erhalten wird aber erwähnt in: Pößnecker Wochenblatt, Nr.15, 29. Feb. 1868, S. 99

¹⁹⁹ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr.15, 29. Feb. 1868, S. 100

²⁰⁰ siehe Winkler: Tagungsstätten der Landtage in Thüringen, S. 31

²⁰¹ siehe Landtag Rudolstadt, 15. Sitzung, 10. März 1864, S. 110

Auf der Strecke von Gera nach Saalfeld gehört nur die Station Könitz zu schwarzburgischem Territorium, erst südlich von Eichicht, das ebenfalls schwarzburgisch ist, beginnt ein größerer Streckenabschnitt auf Schwarzburg-rudolstädtischem Gebiet, an dem man selbstverständlich mehr interessiert ist, als bloß von Gera nach Saalfeld. Vom Landtag wird das Geld für die Vorarbeiten auf der gesamten Strecke von Gera nach Stockheim auf schwarzburgischem Territorium einstimmig genehmigt.²⁰² Dabei möchte man lieber von Eichicht aus durch das Sorbitztal über Leutenberg nach Stockheim, was auch für Reuß j.L. angenehmer wäre, da diese Linie durch sein Territorium verläuft. Man hat schon mit Reuß über diese Streckenführung verhandelt, die auch für Schwarzburg die günstigere ist.²⁰³ Eine Linienführung über das Loquitztal wäre hingegen für Meiningen angenehmer, weil dessen Landesteile von dieser Bahnführung berührt werden. Allerdings hält man hier zu dieser Zeit ja noch an Saalfeld-Sonneberg fest. Mit dem Entscheid, die Vorarbeiten der Strecke Gera-Stockheim zu unterstützen, hat man dieser Linie gegenüber der Strecke Neudietendorf-Arnstadt-Saalfeld den Vorrang gegeben, welche ebenfalls zur Diskussion steht und hier die Vorarbeiten zu finanzieren wären.²⁰⁴ Allerdings ist das Projekt Gera-Saalfeld-Bayern zu dieser Zeit schon wesentlich mehr gereift als Neudietendorf-Saalfeld, was die Entscheidung des Landtages für die Unterstützung einer der beiden Strecken vereinfacht.

In den folgenden Jahren beteiligt sich der Landtag nicht an der Bahndiskussion, da ausschließlich die Bahn Gera-Eichicht zwischen den aristokratischen Landesregierungen und in den betroffenen Regionen verhandelt wird, woran das Staatsgebiet des Schwarzburger Landtages weniger beteiligt ist. Daher erreichen ihn auch keine Eingaben von den Gemeinden, die um Unterstützung bitten, und der Landtag ist auch nicht allzusehr an der Bahn interessiert, so daß er die Staatsregierung durch ständige Interpellationen um den Stand der Bahnbelange befragen würde.

Erst nach dem Vertragsschluß vom 18. März 1867 tritt der Schwarzburger Landtag im Mai des Jahres zusammen, um über ihn abzustimmen.

In dieser Sitzung empfiehlt der Finanzausschuß des Landtages die Übernahme der Zinsgarantiesumme, welche zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht exakt feststeht. Man geht auch hier von 5 ½ Mill. Talern Gesamtkosten der Strecke aus, wobei auf das schwarzburgische Land ungefähr 320.000 Taler Baukosten streckenanteilig entfallen. Daraus ergibt sich eine Zinsgarantie von 12.800 Talern jährlich bei 4 % Zinsen.²⁰⁵

²⁰² siehe Landtag Rudolstadt, 15. Sitzung, 10. März 1864, S. 111

²⁰³ siehe Landtag Rudolstadt, 15. Sitzung, 10. März 1864, S. 111

²⁰⁴ siehe Landtag Rudolstadt, 15. Sitzung, 10. März 1864, S. 111

²⁰⁵ siehe Landtag Rudolstadt, 6. Sitzung, 15. Mai 1867, S. 16

Weiterhin befürwortet man die Zustimmung zum Bau dieser Strecke, weil 1) die materielle Unterstützung für diese Strecke schon 1864 zugesagt wurde, 2) bereits einen Vertrag mit den beteiligten Regierungen besteht, 3) die Streckenführung den Anschluß von Eisenbahnen in weitere Rudolstädter Landesteile ermöglicht und 4) eventuelle Zinsleistungen von 10 Jahren über 12.800 Talern vorzuziehen sind, zumal sich diese Summe auf 11.600 Taler mindern wird, wenn die in Aussicht genommene Linie Triptis-Hof gebaut wird.²⁰⁶ (Dann verändern sich die Streckenanteile der beteiligten Staaten an dem Gesamtprojekt Gera-Eichicht-Hof.) Desweiteren werden vom Finanzausschuß Zinsgarantien vorgezogen, da man in Preußen gute Erfahrung damit gemacht hat, nicht aber mit dem Aktienkauf seitens der Regierung.²⁰⁷ Schwarzburg-Rudoldstadt ist auch auf solche Erfahrungen angewiesen, da man selbst noch keine Eisenbahn auf dem eigenen Territorium besitzt.

Auch glaubt man im Gegensatz zu Meinungen an die Rentabilität der Strecke.²⁰⁸ Auf schlechte Erfahrungen, wie mit der Werrabahn, kann man in Schwarzburg noch nicht zurückgreifen und deshalb will man auch gleich nach der Vollendung von Gera-Eichicht die Strecke Arnstadt-Saalfeld in Angriff nehmen.

Eine gewisse Begeisterung im Landtag für das neue Beförderungsmittel ist nicht zu leugnen, und man bejaht alle Eisenbahnfragen einstimmig. Das bedeutet, man stimmt dem Staatsvertrag vom 13. März 1867 zu und übernimmt die Zinsgarantie. Dazu wird ein Expropriationsgesetz zur entgeltlichen Enteignung der vom Bahnbau betroffenen Grundstücke erteilt.²⁰⁹

Auch in Rudolstadt wird die Baugenehmigung durch den Landtag im voraus erteilt, ohne die genaue Kenntnis der noch festzulegenden Geldbeträge für den Bau. Der bisherige Staatsvertrag gibt allerdings einen Rahmen für die Finanzierung des Bahnprojektes, der es ermöglicht, die eventuellen Kosten für den Staat annähernd abschätzen zu können.

3.3.5. Der Landtag des Großherzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach und der zweite Staatsvertrag vom 4. Dezember 1867 in Erfurt

Der Weimarer Landtag hatte seine Arbeit im Jahre 1817²¹⁰ aufgenommen, und er war die Landesvertretung des größten Staates in Thüringen, welcher sich oft für ein gemeinsames

²⁰⁶ siehe Landtag Rudolstadt, 6. Sitzung, 15. Mai 1867, S. 16

²⁰⁷ siehe Landtag Rudolstadt, 6. Sitzung, 15. Mai 1867, S. 17

²⁰⁸ siehe Landtag Rudolstadt, 6. Sitzung, 15. Mai 1867, S. 17

²⁰⁹ siehe Landtag Rudolstadt, 6. Sitzung, 15. Mai 1867, S. 17

²¹⁰ siehe Winkler: Tagungsstätten der Landtage in Thüringen, S. 19

Handeln der Thüringischen Staaten stark machte.²¹¹ Er hatte sich schon 1855 mit einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis beschäftigt, wie es weiter vorn bereits dargelegt wurde. Damals lehnte man Bemühungen um eine Eisenbahn in diesem Gebiet im Alleingang ab, und wollte erst dann den Bau genehmigen und Gelder dafür bereitstellen, wenn auch die anderen beteiligten Länder ihre Unterstützung zusagen würden.²¹²

Dies ist nun bis zum Jahre 1862 geschehen. Die örtlichen Eisenbahnkomitees haben das Projekt einer Eisenbahn weit vorangetrieben und es so weit reifen lassen, daß nun auch im Weimarer Landtag wieder über eine Eisenbahn im Neustädter Kreis verhandelt wird. Auslöser hierfür ist eine Petition mehrerer Komitees im Neustädter Kreis und der Gemeindebehörden von Neustadt a.d. Orla, welche die Führung einer Eisenbahn durch den V. Verwaltungsbezirk betrifft.²¹³

Zur Erinnerung, auch der Meininger Landtag hatte 1862 wegen Petitionen aus Pößneck und Saalfeld die Eisenbahndiskussion wieder aufgenommen.²¹⁴ Die Bemühungen der betroffenen Städte, die vor allem im Meininger und Weimarer Gebiet lagen, um einen Bahnanschluß, wurden in diesem Jahre besonders verstärkt. Zu lange schon wartet man vergeblich auf das dringend benötigte Verkehrsmittel, welches die ansässige Industrie wieder konkurrenzfähig machen und den ehemaligen Wohlstand wiederherstellen soll.²¹⁵

Allerdings beklagt die Petition der Eisenbahnkomitees Neustadt a.d. Orla, Weida, Triptis und Berga nicht die wirtschaftlichen Zustände im Neustädter Kreis, sondern man fordert eine Eisenbahn Gera-Weida-Triptis-Neustadt a.d. Orla-Saalfeld oder einen Haltepunkt bei Neustadt a.d. Orla der Linie Gera-Weida-Schleiz-Hof, weil 1) die 1./2. und 3./4. Verwaltungsbezirke bereits eine Eisenbahn besitzen, 2) im 5. Verwaltungsbezirk die Landwirtschaft und das Gewerbe sehr gut entwickelt sind und einer Bahnlinie bedürfen und 3) weil die Bayrische Bahn eine Strecke von Lichtenfels nach Kronach baut und diese eventuell sogar nach Ludwigstadt-Probstzella-Kaulsdorf (bayrische Enklave) weiterbauen will. Meiningen ist nicht abgeneigt, diese Linie bis Saalfeld und Pößneck zu ziehen. Auch beabsichtigt die Sächsisch-Bayrische Bahn eine Linie von Neumark nach Greiz zu bauen.²¹⁶ Diese Informationen werden indes hauptsächlich aus den Zeitungsnachrichten gewonnen und sind nicht unbedingt als sicher zu betrachten. Doch ohne weiteres bezieht man sie in die Debatte mit ein.²¹⁷ Mit Sicherheit aber

²¹¹ siehe Hess: Geschichte Thüringens, S. 18f.

²¹² siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1855, S. 24

²¹³ siehe Landtag Weimar, 32. Sitzung, 3. April 1862, S. 553

²¹⁴ siehe Landtag Meiningen, 42. Sitzung, 11. April 1862, S. 204

²¹⁵ siehe Landtag Weimar, 32. Sitzung, 3. April 1862, S. 555

²¹⁶ siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1862, S. 429-431

²¹⁷ siehe Landtag Weimar, 32. Sitzung, 3. April 1862, S. 554

schrieben auch nur die Eisenbahnfreunde in den Komitees diese Zeitungsartikel, so auch das Greizer Eisenbahnkomitee, welches schon das Prospekt der Eisenbahnlinie Gera-Eichicht von 1860 erstellt hatte. Es war also viel mehr Wunschdenken, was schon eine baldige Eisenbahnlinie von Greiz nach Weida sah. Aber immerhin weisen beide genannten Linien unmittelbar zum Anschluß in den Neustädter Kreis. Diese Chance soll nicht vertan werden, so der Petitionsantrag.²¹⁸

Auch der Finanzausschuß des Landtages akzeptiert diese Argumente und fügt ihnen noch hinzu, „daß durch dieselbe [Bahn] der Austausch der Kohlen von Zwickau mit dem Eisen des unerschöpflichen Saalfelder Bergreviers so außerordentliche Dimensionen annehmen würde, daß hierdurch allein schon die Rentabilität der Bahn gesichert erscheinen dürfte.“²¹⁹ Zudem gibt es neben der Landwirtschaft ansehnliche Fabrikationen sowie Woll- und Baumwollmanufakturen. Man strebt daher die Verbindung des Neustädter Kreises mit dem deutschen Eisenbahnnetz an.²²⁰

Der Weimarer Landtag steht dem Projekt soweit auch positiv gegenüber und man erkennt die Notwendigkeit einer Bahn für den Neustädter Kreis²²¹ und will einen entsprechenden Antrag an die Staatsregierung stellen.²²² Andererseits wird davor gewarnt, in übereilter Begeisterung schon jetzt Zusagen für die Bahn zu machen.²²³ Deshalb beschließt man vorerst nur, das Projekt durch Verhandlungen mit den anderen Regierungen zu fördern und eine finanzielle Hilfe wird nicht zugesagt.²²⁴

Das wertet man in der betroffenen Gegend als positives Zeichen und u.a. in der Saalfelder Zeitung ist zu lesen: „Mit großer Freude war bei uns die Nachricht begrüßt worden, daß die gegenwärtig tagenden Landesvertretungen zu Meiningen und Weimar die Förderung der für uns so wichtigen Eisenbahnlinie [...] dringend empfohlen hatten.“²²⁵

In derselben Landtagssitzung wird auch ein Brief des meiningischen Staatsministeriums vorgetragen, in welchem sich der Meiningische Herzog für das Eisenbahnprojekt ausspricht, um die Industrie in der Region zu fördern, was auch im Interesse Weimars liegen dürfte. Er lädt daher die Nachbarregierungen zu Verhandlungen ein.²²⁶ Was aus diesem Anliegen geworden ist, kann nicht mehr bestimmt werden. Die entscheidenden Verhandlungen diesbezüglich fin-

²¹⁸ siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1862, S. 432

²¹⁹ vgl. Landtag Weimar, Schriftwechsel 1862, S. 431

²²⁰ siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1862, S. 431

²²¹ siehe Landtag Weimar, 32. Sitzung, 3. April 1862, S. 554

²²² siehe Landtag Weimar, 32. Sitzung, 3. April 1862, S. 555

²²³ siehe Landtag Weimar, 32. Sitzung, 3. April 1862, S. 556

²²⁴ siehe Landtag Weimar, 32. Sitzung, 3. April 1862, S. 556

²²⁵ vgl. Wochenanzeiger Saalfeld, Nr. 34, 26. April 1862

²²⁶ siehe Landtag Weimar, 32. Sitzung, 3. April 1862, S. 554

den jedoch wie beschrieben 1866 in Gera unter der Federführung Preußens statt. Offenbar konnten sich die Thüringischen Staatsregierungen nicht so recht und vor allem nicht schnell genug zu konkreten Plänen entschließen, so daß Preußen, obwohl es nur gering an der Strecke beteiligt war, die Initiative ergriff.

Doch eine wohlwollende Einstellung dieser Bahn gegenüber war bei den herrschaftlichen Regierungen Thüringens durchweg vorhanden. So schreibt auch der Großherzog Carl Alexander von Sachsen-Weimar-Eisenach, „die Führung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis [...] würde auch Unseren lebhaften Wünschen begegnen, und werden Wir nichts versäumen, die Ausführung dieses Planes, soweit dies unter den gegebenen Umständen thunlich und erreichbar, zu fördern und zu erstreben.“²²⁷

Wie man aus dieser Bemerkung erkennen kann, kam es wohl zu Problemen mit anderen Regierungen, die nicht mehr die gleichen Ziele verfolgten, wie sie das ursprünglich taten. Einen kleinen Eindruck davon bietet eine Anfrage im Weimarer Landtag von 1863 an die Staatsregierung, wie es um den Eisenbahnbau stehe. Dabei stellt sich u.a. heraus, daß das Eisenbahnprojekt Neumark-Greiz von der Sächsisch-Bayrischen Bahn nicht weiter nach Weida geführt werden soll und auch Reuß j.L. unterstützt diese Linienführung nicht.²²⁸ Man möchte sicher lieber von Greiz aus nach Gera, was schließlich auch 1875 mit der Linie Greiz-Wünschendorf-Gera verwirklicht wird. Ein weiteres Jahr später wird dann auch der weiter vorn bereits genannte Anschluß Greiz-Weida über Wünschendorf-Weida hergestellt.²²⁹ Allerdings viel zu spät, um für die Strecke der Saale-Orlabahn von Bedeutung zu sein. Hinzu kommt, daß die Thüringische Eisenbahngesellschaft, welche an dem Unternehmen Gera-Saalfeld-Kronach (Stockheim) in Weiterführung ihrer Linie Weißenfels-Gera beteiligt ist, auf Grund ihrer finanziellen Lage nicht die Möglichkeit sieht, sich an der Strecke wesentlich zu beteiligen.²³⁰

Auch im weiteren Verhandlungsverlauf gab es wahrscheinlich Interessenkonflikte zwischen den Regierungen, was die Finanzierung betrifft. So war man nicht bereit, die Angelegenheit solidarisch nach dem jeweiligen Nutzen für die einzelnen Regierungen zu lösen, sondern konnte sich letztlich nur auf eine streckenanteilige Lösung einigen, die aber auch nicht allen recht erschien. So war z.B. Weimar ganz und gar nicht damit einverstanden, den größten finanziellen Anteil an der Strecke zu übernehmen, nur weil die Bahn den Neustädter Kreis in seiner vollen Länge durchzieht. So hat doch Meiningen den größten Nutzen von der Bahnli-

²²⁷ vgl. Landtag Weimar, Schriftwechsel 1862, S. 591

²²⁸ siehe Landtag Weimar, 7. Sitzung, 18. Dez. 1863, S. 34

²²⁹ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 14

²³⁰ siehe Landtag Weimar, 7. Sitzung, 18. Dez. 1863, S. 35

nie, wenn man hier die großen Eisenerzvorkommen nun endlich ausbeuten kann.²³¹ Doch offenbar sah man das in Meinigen anders. Und auch Gera hätte viel lieber die Strecke Gera-Hof gebaut, welche aber den übrigen Regierungen nur wenig zusagte. Und so behinderte man sich gegenseitig und verweigerte die Beteiligung, wenn nicht die eigenen Ansichten durchgesetzt werden konnten.

Weil das Jahr 1864 verstreicht, ohne daß sich in Sachen Eisenbahnbau Fortschritte abzeichneten, tritt 1865 der Abgeordnete Ritter, ein Kaufmann aus Weida, im Landtag auf und macht sich für den Bahnbau der Stecke Gera-Saalfeld stark.

Dabei schildert er die drückende Situation der Stadt Weida, deren Industrie mit dem nahegelegenen Sachsen oder auch Preußen bei den bestehenden Verkehrsverhältnissen nicht mehr konkurrieren kann.²³² Er beklagt, daß der Neustädter Kreis das Verlustgeschäft mit der Werrabahn nun auszubaden habe, da man im Landtag vor einem neuen Eisenbahnprojekt zurückschreckt.²³³ Dazu wird bemerkt, daß man wesentlich mehr Schaden in der Staatswirtschaft hätte, wenn die Werrabahn nicht gebaut worden wäre.²³⁴ Das Gewerbe im Neustädter Kreis hat in den letzten Jahren ohnehin keinen großen Aufschwung genommen und ohne einen Eisenbahnanschluß kann es nun überhaupt nicht mehr existieren. Auch hat die Bevölkerung keinen Zuwachs mehr genommen. So sind Handel und Industrie erlahmt und es bedarf dringend eines neuen Engagements, um aus dieser unglücklichen Lage zu entkommen. Weiterhin werden die Kleinstaaten und engen Grenzen beklagt, welche das Projekt nicht gerade fördern.²³⁵

Das Anliegen des Abgeordneten und Bezirksdirektors Müller aus Neustadt a.d. Orla geht in eine ganz andere Richtung. So sieht er die geplante und ebenfalls kurz vor der Ausführung stehende Eisenbahnstrecke Gera-Jena-Weimar nicht als eine Konkurrenzbahn zur Strecke Gera-Saalfeld. Jedoch stellt die geplante Linie Großheringen-Jena-Saalfeld (Saalebahn) eine ernsthafte Konkurrenz dar, weil auch hier der Anschluß Weißenfels-Saalfeld hergestellt wird, und der Weimarer Landtag soll dieser Strecke nicht eher zustimmen, bis die Bahn Gera-Saalfeld gebaut ist. Dann kann die Bahn von Großheringen-Jena nach Saalfeld in die bestehende Linie einmünden.²³⁶ Die Strecke Gera-Saalfeld hat also aus der wirtschaftlichen Situa-

²³¹ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 456

²³² siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 340

²³³ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 341

²³⁴ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 345

²³⁵ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 341

²³⁶ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 343

tion heraus Vorrang, auch wenn Jena zu dieser Zeit noch die einzige Universitätsstadt in Deutschland ohne einen Eisenbahnanschluß ist.²³⁷

Der Abgeordnete und Amtsaktuar Hotzel aus Neustadt a.d. Orla bekräftigte nochmals, daß die Linie Gera-Saalfeld der Linie Gera-Hof vorzuziehen sei, da sie den volkswirtschaftlichen Zwecken dienlicher ist und viele Industriestädte unmittelbar berührt.²³⁸ Auch kann man hinter Saalfeld günstiger Bayern erreichen, als über das Oberland um Schleiz, wo sich zudem nur wenig Industrie befindet. Reuß kann zwar durch Gera-Hof seine Residenzstädte Gera und Schleiz miteinander verbinden, aber wirtschaftlich rentabel kann nur die Bahnlinie Gera-Saalfeld fahren. Deshalb soll Weimar die finanzielle Unterstützung dieser Linie vorziehen.²³⁹

Auch der Weimarer Staatsminister von Watzdorf sieht die Notwendigkeit der Bahn, weil das Großherzogtum weniger am Fortschritt beteiligt ist als andere deutsche Staaten. Aber die schwierige Finanzlage und die ungünstigen territorialen Bedingungen (fünf beteiligte Staaten) verzögern den Eisenbahnbau immer wieder. Eine Zeit lang wird es noch ohne die Eisenbahn gehen, aber nicht in Zukunft. Besonders wichtig ist der billige Kohleimport, da sich auf hiesigem Gebiet kein Kohlevorkommen befindet. Aber auch der Staatsminister erwartet kein besseres Ergebnis als bei der Werrabahn und rechnet mit Opfern für die Staatskasse.²⁴⁰ Der Rentabilitätsglauben an die Bahn ist im Weimarer Landtag so gespalten wie nirgends wo anders. Man erinnert sich noch sehr genau, als alle lebhaft der Werrabahn zugestimmt haben, doch „wie der Erfolg bewies, waren wir nicht Herr unserer Handlung, wir sind von guter Hoffnung getäuscht worden.“²⁴¹

Dennoch stimmt man aus unbedingten wirtschaftlichen Zwängen einstimmig dem Antrag zu, daß die Eisenbahnlinie Gera-Saalfeld-Bayern von der Großherzoglichen Regierung bis zu einem Vertragsabschluß gefördert wird.²⁴² Noch sind damit keine finanziellen Zusagen getroffen worden.

Der Österreich-Preußische Krieg im Juni/Juli 1866, in dem sich Schwarzburg-Rudolstadt und Sachsen-Weimar neutral verhielten,²⁴³ führte wie gesehen dazu, daß nach den Eisenbahnverhandlungen in Gera vom März 1866 kein Vertragsabschluß zwischen den Staaten über den Bahnbau erfolgte. „Auf lebhaftes Andringen der Bewohner des Neustädter Kreises wurde

²³⁷ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 344

²³⁸ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 346

²³⁹ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 347

²⁴⁰ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 348

²⁴¹ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 349

²⁴² siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 21. März 1865, S. 350

²⁴³ siehe Hess: Geschichte Thüringens, S. 26f.

jedoch im Anfange dieses Jahres (1867) die Fortsetzung der unterbrochenen Vertragsverhandlungen wieder angeregt.²⁴⁴ Das führte zum Abschluß des Staatsvertrages vom 13. März 1867, der die Anlegung einer Eisenbahn von Gera nach Eichicht vorsah. Über diesen Vertrag verhandelte der Weimarer Landtag dann schon im Mai 1867.

Als man zu Beginn der Sitzung das Ergebnis des Finanzausschusses verliest, wird bereits klar, worin die Kontroversen der Abgeordneten bestehen. So muß man den „warmen und heißen Wünschen“²⁴⁵ mit „nackten finanziellen Bedenken“²⁴⁶ gegenüber treten. Beide Ansichten treten im Verlaufe der Diskussion gegenüber und versuchen einen Ausgleich zu finden. Nun wird auch deutlich, daß das obengenannte Zitat von einem Eisenbahngegner stammt, denn es sind mit Sicherheit nicht nur `warme und heiße Wünsche`, die nach einer Eisenbahn verlangen, sondern es gibt, wie bereits gesehen, tatsächliche wirtschaftliche und soziale Gründe, die für eine Eisenbahn sprechen.

Aber die Gegenseite, angeführt von Hugo Fries, einem Rechtsanwalt aus Weimar, hat ihre Bedenken diesem Bahnbau gegenüber, welche durchaus berechtigt sind. So legt der vorläufige Vertrag nur fest, daß die Staaten von den Zinsgarantiezahlungen erst nach 10 Jahren Gewinneinfuhr hintereinander befreit sind. Ein genaues Ende der Zahlungen nach 10 Betriebsjahren wie bei der Werrabahn²⁴⁷ läßt sich daher nicht absehen. Hinzu kommt, daß Weimar den größten Gebietsanteil an der Bahn hat und für rund 3 Mill. Taler Anlagekapital mit jährlich 120.000 Talern Garantieleistung aufkommen muß, wenn sich die Bahn nicht rentiert, womit man fest rechnet. „Das sind Schreckensbilder“²⁴⁸, die für die Eisenbahngegner nicht Wirklichkeit werden sollen.

Die in den Prospekten berechnete Rentabilität der Strecke wird als trügerisch bezweifelt. „Das Großherzogthum Weimar soll eine Zinsgarantie für 3 Millionen übernehmen, das Großherzogthum Weimar soll seine finanzielle Existenz an dieser Bahn riskieren, so verlange ich doch wahrhaftig andere Unterlagen.“²⁴⁹ Sollte dieses wirtschaftlich notwendige und für das Volkwohlergehen wichtige Bahnprojekt also tatsächlich an der Finanznot der deutschen Kleinstaaten scheitern, dann haben diese im Zeitalter der technischen Moderne nun wirklich keine Existenzberechtigung mehr. Das sieht auch der Staatsminister von Watzdorf: „Im Norddeutschen Bunde haben die kleinen Staaten keine Berechtigung mehr zu existieren, wenn sie nicht ihre volle materielle Kraft mit der höchsten Tätigkeit und Anspannung aller

²⁴⁴ vgl. Weimarer Landtag, Schriftwechsel 1867, S. 73

²⁴⁵ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 151

²⁴⁶ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 151

²⁴⁷ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 167

²⁴⁸ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 153

²⁴⁹ vgl. Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 154

Kräfte entwickeln und wenn sie nicht was nur irgend möglich ist auf dem Gebiet der geistigen Tätigkeit zu leisten bestrebt sind.“²⁵⁰ Vorbei sind die Tage, daß „unsere alte wohlwollende Wirthschaft der Kleinstaaten [...] in einer gewissen Gemüthlichkeit und Ruhe ihre Tage verbrachte“.²⁵¹

Doch die Eisenbahngegner lassen die Zahlen im Widerspruch zu den Rentabilitätsberechnungen sprechen. So haben Weida, Triptis und Neustadt a.d. Orla zusammen nur 11.000 Einwohner. Wie soll da ein Personenverkehr aufkommen? Es mag auch viel Holz, Kohle und Schiefer zu transportieren geben, aber längst nicht soviel, daß es eine 5 ½ Mill. Taler teure Bahn rentabel machen würde. Die Bahn bleibt unrentabel, so lange der durchgehende Güter- und Personenverkehr fehlt, und der Finanzausschuß rät daher von der Bahn ab, bis nicht der Weiterbau von Eichicht nach Stockheim feststeht.²⁵² Dazu kommen berechtigte Zweifel auf, daß Meiningen genügend Geld hat, die Bahn nach Stockheim weiterzubauen.

Die Zinsgarantie von 4% trägt auch bei der Werrabahn. Den Wertverfall der Aktien begleicht auch keine Zinsgarantie.²⁵³ Und so glaubt man, daß niemand Aktien mit einer Zinsgarantie von 4% kaufen wird, weil die Werrabahn das Beispiel für den Verlust eines solchen Geschäftes aufzeigt. Hinzu kommt, daß von Weimar demnächst für das Bundesheer 640.000 Taler jährlich gezahlt werden müssen, was eine Zinsgarantieleistung zusätzlich erschwert.²⁵⁴ „Unser finanzielles Gewissen erlaubt uns nicht, einem solchen Antrag beizutreten!“²⁵⁵ Darauf kommen „Bravo“-Rufe aus dem Saal.²⁵⁶

Eine denkbar ungünstige Stimmung, die im Weimarer Landtag anzutreffen und kaum einer Vertragszustimmung gewogen ist. Zu negativ sind die Erfahrungen aus dem Verlustgeschäft mit der Werrabahn, wozu noch die schlechte finanzielle Situation des Kleinstaates tritt. Dennoch sind die Eisenbahnbefürworter daran interessiert, die Stimmen der Abgeordneten für sich zu gewinnen. Sie sehen die Strecke Weißenfels-Gera-Eichicht im Zusammenhang und prognostizieren einen bedeutenden Verkehr auf dieser Strecke. Auch gibt es in Sachsen Sackbahnen die viel kürzer sind und sich dennoch rentieren, z.B. Zwickau-Schwarzenberg oder Annaberg-Chemnitz. Weiterhin seien die ökonomischen Verhältnisse des Neustädter Kreises besser, als die sächsischen.²⁵⁷ An dieser Stelle zeigt sich bei dem Vertreter des Neustädter Kreises, daß er die Realitäten in seinem Plädoyer für die Eisenbahn nicht mehr genau wahr

²⁵⁰ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 465

²⁵¹ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 465

²⁵² siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 154

²⁵³ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 155

²⁵⁴ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 156

²⁵⁵ vgl. Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 156

²⁵⁶ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 156

²⁵⁷ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 157

nimmt, denn diese Aussage dürfte verhältnismäßig übertrieben sein und die sächsische Wirtschaft ist weitaus stärker, als die des Neustädter Kreises. Schon zu Beginn seiner Rede spricht der Abgeordnete Genast, ein Staatsanwalt aus dem Neustädter Kreis, davon: „das Herz darf in dieser Frage auch mitsprechen“.²⁵⁸ Ob er allerdings mit einer solchen Argumentation die anderen Abgeordneten überzeugen kann, darf bezweifelt werden.

Weiterhin glaubt er an die „Massenhaftigkeit des Transportes“²⁵⁹, der aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Schiefer aus Lehesten, Eisenstein, Kohle, Holz, Gips und Steinplatten bestehen soll, wie es auch die Prospekte vorrechnen. Für den baldigen Weiterbau ab Eichicht spricht seiner Meinung nach das volkswirtschaftliche und strategische Interesse Preußens, daß bei seiner Führung im Norddeutschen Bund etwaige Schwierigkeiten aus dem Weg räumen wird. Die Werrabahn hat in 10 Jahren von Weimar 400.000 Taler Zuschuß erhalten und der Gewinn für die Region und Eisenach läßt sich nicht verleugnen. Auch der Neustädter Kreis hat für diesen Landesteil Opfer gebracht, es wäre jetzt nur zu gerecht, würden auch für den Neustädter Kreis Opfer gebracht werden,²⁶⁰ so seine weiteren Ausführungen.

Die Industriellen im Neustädter Kreis waren schon 1852 davon überzeugt, daß ohne Eisenbahn die Industrie hier verloren geht. So erhielt die Köper-Industrie (Textilgewebeart) durch die Konkurrenz aus der Schweiz und England den Todesstoß. Die danach neu entstandene Weberindustrie konnte der Konkurrenz aus Preußen und Sachsen nicht standhalten, wo sich bereits Glied an Glied im Schienennetz reiht. Dort wurden aus Dörfern Städte und in Neustadt a.d. Orla standen die Webstühle still. Der Neustädter Kreis befindet sich auf Talfahrt, deshalb erreichte ein Tag vor dieser Verhandlung eine Petition des Weidaer Arbeiterfortbildungsvereines den Landtag, die sich für einen Bahnbau ausspricht.²⁶¹ Auch hatten die Neustädter Industriellen auf der letzten Leipziger Messe ein sehr schlechtes Ergebnis, und seit dem Landtagsbeschluß von 1865 hat man wieder Hoffnung auf die immer dringend notwendiger werdende Bahn.²⁶² Die Industrie des Neustädter Kreises ist in Münchenbernsdorf, Auma, Triptis, Neustadt a.d. Orla und Weida in den letzten Jahren immer mehr zurückgegangen und steht kurz vor dem vollen Ruin. Man befürchtet Not, Hunger und Elend, wenn durch einen baldigen Bahnbau kein neuer Aufschwung gebracht wird.²⁶³

Es wird eine Rechnung aufgemacht, die auf Grund der importierten sächsischen Kohle einen Rückgang an heimischem Brennholz verzeichnet. Dieses Holz kann nun zu Nutzholz verar-

²⁵⁸ vgl. Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 156

²⁵⁹ vgl. Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 157

²⁶⁰ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 158

²⁶¹ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 159

²⁶² siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 160

²⁶³ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 162

beitet und teuer verkauft werden. Da der größte Teil der Waldungen im Neustädter Kreis, dieser ist zu einem Drittel mit Wald bedeckt,²⁶⁴ sich in Staatsbesitz befinden, könnte dieser Mehrertrag die Zinsgarantiesumme vollständig decken.²⁶⁵ Wenn diese überhaupt gezahlt werden müßte, denn die Rentabilitätsberechnungen von 1865 entstanden mit der Hilfe von staatlichen Verwaltungsbehörden, Forstbehörden, Postbehörden, Chauseegelder-Einnahmen und ähnliche,²⁶⁶ was für ihre Glaubwürdigkeit spricht.

Auch wollen die Neustädter Abgeordneten der geplanten Saalebahn nicht eher zustimmen, bis das vorrangige Projekt Gera-Eichicht gesichert ist.²⁶⁷ Würde diese Bahn zuvor gebaut werden, müßte man sicher noch lange auf einen eigenen Bahnanschluß warten.

Man verweist auf die Erfolge der Thüringer Stammbahn, die auch Weimar durchzieht, und es wird darauf aufmerksam gemacht, „daß wir (Weimar) heute 4 mal mehr Steuern geben können, als wir damals konnten.“²⁶⁸ Diese Aussage wird bekanntlich auch im Meininger Landtag als Argument genutzt und überhaupt geht man von einer steigenden Steuereinnahme durch den Bahnbau aus, welche die eventuelle Zinsgarantiesumme vollständig decken würde. Wiederum verweist man dabei auf Sachsen, wo die Schwarzbergbahn nur 1% Gewinner erwirtschaftet, aber die Mehrerträge aus den Staatsabgaben die 4 %-iger Zinsgarantie decken.²⁶⁹

Im Gegensatz dazu verkündet der Rittergutsbesitzer und Abgeordnete Franke aus Mittelhausen: „Ich halte die Ausführbarkeit dieses Unternehmens aber für ganz unmöglich. Ich frage: Was ist Eichicht? Was ist das Eichicht dieser neuen Eisenbahn? Wer hat jemals in der Welt von Eichicht gehört? Nach dem, was ich darüber gehört habe, ist es ein Dorf. Das soll nun der vorläufige Endpunkt eines Eisenbahnunternehmens sein! Hinter Eichicht liegen nun - so viel ich gehört habe - große, ganz bedeutende Berge und Täler, die von dieser Seite gewissermaßen die Eisenbahn abschneiden, so daß auch in der Zukunft keine Möglichkeit gegeben ist, einmal eine Verbindung weiter hinaus stattfinden zu lassen.“²⁷⁰ Für eine Eisenbahn bis Eichicht wird kein Aktienkäufer Rentabilität annehmen und Aktien kaufen, so die Argumentation.²⁷¹

Ein weiteres Problem wird deutlich, insofern Bayern gegen einen Anschluß der Gera-Eichichter Bahn an das bayrische Schienennetz ist, da sie als eine Konkurrenzbahn zur Ver-

²⁶⁴ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Blatt 18; Prospekt: Gera-Saalfeld-Eichicht-Eisenbahn, Auma Jan. 1868, S. 7

²⁶⁵ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 161

²⁶⁶ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 160

²⁶⁷ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 162

²⁶⁸ vgl. Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 165

²⁶⁹ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 165

²⁷⁰ vgl. Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 166

²⁷¹ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 167

bindung Culmbach-Hof gesehen wird, was eine sehr ertragreiche Strecke ist. Allerdings muß Bayern wahrscheinlich einlenken, weil es eine Gegen-Konzession mit der preußischen Regierung zu erfüllen hat, die in Verbindung mit der Alsenbahn steht.²⁷²

Als man nach langer Diskussion endlich zur Abstimmung schreitet, fällt der Vertrag vom 18. März 1867 mit 21 zu 6 Stimmen durch.²⁷³

Dies liegt aber nicht an dem Gauben, daß man die Bahn nicht finanzieren könne. So ist man bei der Werrabahn nicht zugrunde gegangen und „wir werden auch hierbei nicht zugrunde gehen.“²⁷⁴ Vielmehr ist man mit dem noch unausgereiften Vertrag vom 13. März 1867 nicht zufrieden und verlangt eindeutiger Bestimmungen zur Finanzierung des Bahnbauprojektes. Eher möchte man sogar für diesen Bahnbau sorgen, was sich in der Einstimmigkeit des Beschlusses vom folgenden Antrag zeigt. „Der Landtag wolle der Großherzoglichen Staatsregierung erklären, daß er seine EntschlieÙung über Genehmigung des vorgelegten Vertrages solange aussetzen müsse, bis ihm nähere Vorlagen, namentlich auch über die Fortsetzung der Bahn zum Anschluß an die Bayrische, sowie über die Beschaffung des Kapitals einzuhalten- den hauptsächlichen Bestimmungen gemacht werden.“²⁷⁵

Die Mehrheit des Weimarer Landtages wollte genaue Zahlen über die Ausgaben des Staatshaushaltes und auch über die Dauer der finanziellen Unterstützung. Weil diese Mehrheit nicht an eine Rentabilität der Strecke Gera-Eichicht glaubte, sondern diese erst bei der Weiterführung der Strecke erwartete, wollte man eine größere Sicherheit über der Weiterführung der Linie erreichen.

Die Reaktionen in der Öffentlichkeit nach diesem negativen Abstimmungsbescheid waren sehr vielfältig. In der Neustädter Tageszeitung wurde die Enttäuschung der Bevölkerung am deutlichsten, wenn sie schrieb: „Gestern brachte uns der Telegraph eine Hiobspost, welche einen niederschlagenden Eindruck hervorrief und viele der ruhigsten Bürger zu Aeuserungen des Mißmuthes veranlaÙte.“²⁷⁶ In der darauffolgenden Ausgabe widmen sich verschiedene Artikel auf den ersten beiden Seiten dem Eisenbahnthema. Darin zeigt sich die Verbitterung der Einheimischen über den LandtagsbeschlüÙ, die Angst vor einer noch längeren Verzögerung des Bahnbaus und die Furcht vor wachsender Verarmung der Bevölkerung des Kreises.²⁷⁷ Auch der Weidaer Arbeiterfortbildungsverein veröffentlicht ein Schreiben in dem es u.a. heißt: „Der für uns so unglücklich ausgefallene LandtagsbeschlüÙ vom 25. d. Mts. hat auf

²⁷² siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 168

²⁷³ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 172

²⁷⁴ vgl. Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 165

²⁷⁵ vgl. Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 172

²⁷⁶ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 42, 29. Mai 1867, S. 165

²⁷⁷ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 43, 1. Juni 1867, S. 169f.

die Gemüther der hiesigen Arbeiterbevölkerung so aufregend gewirkt, daß [...] sämtliche Bewohner des Neustädter Kreises [...] [die] Angelegenheit mit vereinten Kräften und größter Energie [...] dahin [...] wirken, daß der Bau der Gera-Saalfelder Bahn zur Verwirklichung kommt.“²⁷⁸ Die ansässige Arbeiterbevölkerung, welche nach den für die Industrie immer schlechter werdenden Bedingungen jetzt einen noch größeren Arbeitsplatzmangel erwartet, ergreift die Initiative und fordert zum schnellen Handeln in diesem Fall auf und bittet „mitzutheilen, was Sie in der Angelegenheit zu thun gedenken.“²⁷⁹

Dieser Aufruf erscheint auch in der Pößnecker Tageszeitung,²⁸⁰ welche sich ebenfalls auf zwei ganzen Seiten dem Eisenbahnthema widmet und einen ausführlichen Bericht von der betreffenden Weimarer Landtagssitzung und eingehende Erklärungen zum Staatsvertrag vom 13. März 1867 abdruckt.²⁸¹ Allerdings gibt man sich hier selbst keinen leidenschaftlichen Gemütsausbrüchen wie in Neustadt a.d. Orla hin, sondern bemüht sich kommentarlos um bloße Fakten.

Ähnlich ist auch die Reaktion in der Saalfelder Zeitung, die eine knappe Meldung über das Scheitern der Eisenbahnbemühungen in Weimar druckt, diese aber mit dem Kommentar versieht: „Also abermals ein weiterer Aufschub dieses für die beteiligten Länder so höchst nothwendigen, längst gehofften Verkehrsmittels.“²⁸² Enttäuschung herrscht demnach auch in Saalfeld über den Landtagsbeschluß in Weimar. Wie die Zeitungsartikel zeigen, ist die gesamte Region an der Eisenbahn interessiert und verfolgt erwartungsvoll das Geschehen um das Bauvorhaben. Auch die Landtagsdebatten in den gewählten Volksvertretungen erwecken die Anteilnahme, da politische Ereignisse wegen der Überschaubarkeit in den thüringischen Kleinstaaten viel unmittelbarer wahrgenommen werden können, als in den größeren Ländern des Reiches.

Als Reaktion auf die Weimarer Entscheidung geben die örtlichen Eisenbahnkomitees unter dem Vorsitz des preußischen Landrates von Breitenbauch aus Ranis gemeinsam im Dezember 1867 ein erneutes Prospekt heraus, welches sich ausführlich zu den Bedenken des Weimarer Landtages äußert und versucht diese aus dem Weg zu räumen.

Darin wird auf die Rentabilitätsberechnungen von 1865 verwiesen, die offenbar noch nicht allen Abgeordneten bekannt waren, und die ihnen nun übergeben werden sollen. Man errech-

²⁷⁸ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 43, 1. Juni 1867, S. 169

²⁷⁹ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 43, 1. Juni 1867, S. 169

²⁸⁰ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 64, 30. Mai 1867, S. 257

²⁸¹ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 63, 28. Mai 1867, S. 254f.

²⁸² siehe Anzeigeblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Nr. 63, 28. Mai 1867, S. 269

nete darin für die Strecke Gera-Saalfeld einen Gewinn von 331.211 Talern und für die Strecke Gera-Eichicht sogar 422.066 Taler Gewinn.²⁸³

Auch die vorläufige Zinsgarantiesumme von 120.000 Talern bei 4% Zinsgarantie über 3 Mill. Taler Aktienkapital für den Weimarer Streckenanteil wäre nur dann zu tragen, wenn sich die Bahn überhaupt nicht rentieren würde, was aber sehr unwahrscheinlich ist. Denn auf der einen Seite der Bahnstrecke befinden sich in Gera zwei Bahnanschlüsse nach Weißenfels und Gößnitz und auf der anderen Seite lagern um Saalfeld reiche Bodenschätze. Der zu erwartende Verkehr macht einen Verlust unmöglich.

Einen kleinen Verlust für die Anfangszeit von $\frac{1}{2}$ % gesteht man durchaus zu. Aber 12.000 Taler hierfür aus der Staatskasse sind eine Kleinigkeit, zumal die Gewinne für den Staat ertragreich sind. So erwartet man eine Vergrößerung der Bevölkerung und daraus eine vermehrte Steuereinnahme. Auch können die bisherigen Steuern gehalten werden und die staatlichen Forste sind besser zu nutzen. Weiterhin erwartet man durch den vielfältigeren Gewerbebetrieb mehr Gerichtsgebühren,²⁸⁴ die bisher im Kreis jährlich 34.500 Taler betragen. Eine jährliche Steigerung von 10% wäre dabei zu erwarten.²⁸⁵

Die direkten Steuern im Neustädter Kreis betragen jährlich 46.607 Taler 3 Groschen 10 Pfennig. Wenn Weimar 4 mal mehr Steuern seit dem Bahnbau verlangen kann, so errechnet man für den Neustädter Kreis immerhin eine Steuermehreinnahme von 18.154 Talern. Ohne Eisenbahn aber geht das Gewerbe und der Wohlstand von Jahr zu Jahr weiter zurück.²⁸⁶

Auf das Bedenken des Landtages nach dem Fortbau ab Eichicht und dem Nichtvertauen zu einer Sackbahn, weiß man zu erwidern, daß mit Gera-Eichicht zwei Sackbahnen ab Gera bis zum Thüringer Wald weitergeführt werden, der mit Getreide und Kohle beliefert wird und selbst reichlich Verladungsgegenstände bietet. Auch die Sackbahn Hochstadt-Stockheim rentiert sich gut, und Gera-Eichicht wird nach den Prospekt-Berechnungen auch Gewinn abwerfen. Bei einem Fortbau ab Eichicht „wird die Bahn eine der bestrentierenden in Deutschland werden“,²⁸⁷ dessen ist man sich sicher.

Für den Weiterbau existieren bereits 5 Projekte: 1) Eichicht-Leutenberg-Stockheim, 2) Eichicht-Ludwigstadt-Stockheim, 3) Eichicht-Gräfenthal-Sonneberg, 4) Saalfeld-Königsee-

²⁸³ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 13; Prospekt: Die Eisenbahn Gera-Eichicht, Ranis Dez. 1867, S. 2

²⁸⁴ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 13; Prospekt: Die Eisenbahn Gera-Eichicht, Ranis Dez. 1867, S. 3

²⁸⁵ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 13; Prospekt: Die Eisenbahn Gera-Eichicht, Ranis Dez. 1867, S. 5

²⁸⁶ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 13; Prospekt: Die Eisenbahn Gera-Eichicht, Ranis Dez. 1867, S. 4

Ilmenau-Arnstadt und 5) Saalfeld-Rudolstadt-Stadtilm-Arnstadt. „Wenn nicht die Welt untergeht, oder in ganz kurzer Zeit die Eisenbahnen überhaupt abgeschafft werden, so kann man wohl mit der größten Gewißheit behaupten, daß allermindestens eines dieser fünf Weiterbauprojekte in kürzester Zeit ausgeführt wird.“²⁸⁸ Mit spitzer Ironie wird den vermeintlich unbegründeten Bedenken des Weimarer Landtages begegnet.

Auch der Endpunkt Eichicht, der mehreren Abgeordneten erst in diesem Zusammenhang bekannt geworden ist, wird näher vorgestellt. Schließlich münden hier verschiedene Wege, die vom Thüringer- oder Frankenwald kommend, Verladungsgegenstände, die mit dem Floß auf der Saale bis Eichicht transportiert werden, aufnehmen. Eichicht ist demnach der Schlüssel zu beiden Gebirgen. Bau-, Schnitt- und Brennholz wird hier gelagert und auch Schiefer aus den Tälern. Dieses Transportgut würde der Eisenbahn entgehen, wenn sie nur bis Saalfeld reicht. Eichicht liegt am Fuße des Thüringer Waldes und bis dorthin kann die Bahnlinie preiswert gebaut werden. Eichicht würde „den Weiterbau riesenhaft fördern, ja moralisch erzwingen“,²⁸⁹ auch weil die Fortführung der Strecke über das Gebirge nach Bayern hier am kürzesten ist. Mit dieser sehr klar begründeten Entgegnung auf die Bedenken des Landtages bemüht man sich, diesen umzustimmen.

Ein im Januar 1868 in Auma erschienenes Prospekt versucht dies in ähnlicher Weise. Dabei ist man hier vorrangig bemüht, das dem Bahnbau günstig gestimmte Staatsministerium in Weimar dafür zu gewinnen, auf den Landtag positiv einzuwirken. Man will hierbei sogar den Herzog bemühen, an den unter Umständen ein Brief in dieser Sache gerichtet werden soll, denn „Seine Königliche Hoheit der Großherzog, der wegen Seiner hohen Gerechtigkeit und Fürsorge für das Landeswohl allgeliebte Landesfürst, wünscht angelegentlich die Ermöglichung dieses Bahnbaues“.²⁹⁰ Sollte da noch der `hochverehrte´ Landtag widerstehen wollen?

Am 4. Dezember 1867 wurde dann auch der endgültige Staatsvertrag über den Bau der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht in Erfurt zwischen den Staatsregierungen unter der Führung Preußens und der Thüringischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossen. Dieser Vertrag enthielt

²⁸⁷ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 13; Prospekt: Die Eisenbahn Gera-Eichicht, Ranis Dez. 1867, S. 6

²⁸⁸ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 13; Prospekt: Die Eisenbahn Gera-Eichicht, Ranis Dez. 1867, S. 7

²⁸⁹ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 13; Prospekt: Die Eisenbahn Gera-Eichicht, Ranis Dez. 1867, S. 7

²⁹⁰ vgl. ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Blatt 18; Prospekt: Gera-Saalfeld-Eichicht-Eisenbahn, Auma Jan. 1868, S. 13

nun die vom Weimarer Landtag gewünschten konkreten Angaben zur Finanzierung des Bauvorhabens, die im Einzelnen wie folgt aussahen:²⁹¹

- die Bahn soll mit dem Streckenverlauf, wie er im Vertrag vom 13. März 1867 festgelegt worden ist, gebaut werden
- eine baldige Fortführung der Strecke zum Anschluß an die Mainlinien wird in Aussicht genommen
- die Bahngesellschaft bekommt die Genehmigung zur Expropriation der benötigten Grundstücke
- die Vollendung der Bahn hat längstens 3 Jahre nach der Baukonzession durch die Staaten (Landtage) und der Sicherung der Baumittel durch Aktienkauf zu erfolgen
- zunächst wird ein Gleis verlegt werden und das zweite nach dem Eintreten des Bedürfnisses dafür
- die technische Revision des gesamten Projektes übernimmt Preußen
- die landespolizeiliche Prüfung des Bauprojektes und der Bahnhofsanlagen erfolgt durch die Regierungen innerhalb ihres Gebietes (d.h. zweimalige Kontrolle, 1. durch jeweiligen Staat und 2. durch Preußen)
- es werden 6 Millionen Taler für die Ausführung der Bahn, Erweiterung der Stationsanlagen in Gera und zur Beschaffung der Transportmittel veranschlagt
- die Stammaktien werden jährlich mit 4 ½ % verzinst
- die Aktien müssen mindestens zu einem Wert von 90 % verkauft werden, sonst muß die Gesellschaft den Bau nicht beginnen
- können die Aktien nicht zu einem Wert von 90 % verkauft werden, können die Staaten oder die Gesellschaft vom Vertrag zurücktreten
- wenn der Reinertrag der Bahn zur Verzinsung von 4 ½ % nicht ausreicht, dann muß die Bahngesellschaft zuerst ¼ % zuschießen, dann die Staaten 3 ½ % und sollte das noch nicht reichen, dann zahlt die Gesellschaft die letzten ¾ %
- die Staaten zahlen 3 ½ % Zinsgarantie auf das Anlagekapital nach Maßgabe der Länge der in den einzelnen Staaten gelegenen Bahnstrecke
- der Reinertrag berechnet sich aus der gesamten Jahreseinnahme unter Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Transportkosten, sowie dem Beitrag zu den Reserve- und Erneuerungsfonds

²⁹¹ zweiter Staatsvertrag über den Bau einer Eisenbahn von Gera nach Eichicht, Erfurt, den 4. Dez. 1867, in: Erläuterungs-Bericht betreffend die Ausführung einer Eisenbahn 1) von Gera nach Eichicht und 2) von Leipzig über Pegau nach Zeitz; siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 29-38

- ein Reinertrag bis zu 5% wird an die Aktieninhaber weitergegeben, vom Ertrag darüber wird das Geld der geleisteten Zinsgarantien an die Staaten zurückgezahlt, sollte das abgezahlt sein, wird der Überschuß an die Aktieninhaber ausgezahlt
- die Zinsgarantie erlischt, wenn 10 Jahre hintereinander kein Zinszuschuß von den Staaten erforderlich ist
- für den Gewinn werden ausschließlich die auf der Strecke Gera-Eichicht gefahrenen Wagen-Achsenmeilen und Lokomotivmeilen berechnet
- die Gesellschaft muß die Errichtung von elektromagnetischen Telegraphen an der Bahnlinie unentgeltlich gestatten und Staatstelegramme unentgeltlich zu den Orten befördern, wo keine Staatstelegraphenstationen vorhanden sind
- die Strecke ist auch für Militärtransporte zur Verfügung zu stellen, für Truppen und Armeematerial
- Gendarme und Militärpersonen reisen kostenlos
- die Konzession der Strecke Triptis-Schleiz-Hof wird zu denselben Bedingungen an die Thüringische Eisenbahngesellschaft erteilt; Baubeginn ist, wenn die an Gera-Eichicht beteiligten Staatsregierungen mit der bayrischen Staatsregierung einen entsprechenden Staatsvertrag abschließen
- diese Konzession erlischt, wenn bis zum 1. Mai 1869 Reuß mit den beteiligten Regierungen unter Zusicherung der erforderlichen Subventionen keinen Vertrag abschließen konnte; und wenn bis zum 1. Mai 1870 der Thüringischen Eisenbahngesellschaft kein entsprechender Staatsvertrag vorgelegt wurde
- weitere Bahnanschlüsse an die Strecke Gera-Eichicht sind von der Eisenbahngesellschaft zuzulassen, sowie Kreuzungen der Bahn mittels Über- oder Unterführung

Die von Anfang an in Aussicht genommene Verbindung Gera-Hof ist also auch noch in diesem Vertrag enthalten. Besonders auffällig zum Vorvertrag vom 13. März 1867 hat sich die Zinsgarantieregung geändert. So werden statt der bisher von den Staaten angenommenen 4 % Zinsgarantie sogar 4 ½ % Zinsen gezahlt. Dies geschieht mit großer Sicherheit aus dem Grund heraus, Käufer für die Aktien zu gewinnen, was sich für die Beschaffung des Baukapitals von 6 Millionen Taler schwierig gestalten dürfte. Denn auch die Aktienanleger wissen, daß die großen Gewinne aus dem Bahnverkehr vorbei sind und sich die Werrabahn derselben Eisenbahngesellschaft nicht rentiert, wo der Wertverlust der Aktien sehr hoch ist. Außerdem dürfte sich der Aktienverkauf schwierig gestalten, denn „die Königl. Sächsische Regierung hat aber in letzter Zeit mit 5 Prozent Zinsen abgeschlossen und es gibt keine besseren und

sicheren Papiere als die sächsischen“.²⁹² So will man wenigsten mit 4 ½ % die Käufer locken, auch wenn die thüringischen Aktien nicht die besten Sicherheiten garantieren, zumal dies auch der Weimarer Landtag mit seiner Abstimmung und seinen Rentabilitätszweifeln deutlich gezeigt hat. Über den Staatsanteil von jetzt nur noch 3 ½ % an der Zinsgarantie dürfte er sich aber gefreut haben. Weil indes die Gewinnberechnungen der Prospekte ein besseres Ergebnis verheißen, sind die angepeilten 4 ½ % Zinsgarantie jedoch nicht allzu unrealistisch.

Auch die Bevölkerung des Neustädter Kreises ist von dem Gelingen des Projektes überzeugt und macht sich im Weimarer Landtag für den Eisenbahnbau stark, um ihn für dieses Unternehmen zu gewinnen. Und so will man im Februar 1868 mit der Übernahme einer Zinsgarantie von 400.000 Talern sein Vertrauen in die Rentabilität der Bahn beweisen.²⁹³ Im einzelnen übernehmen die Städte Neustadt a.d. Orla und Weida für je 125.000 Taler Anlagekapital die jährliche Zinsgarantie von 3 ½ % Zinsen an Stelle des Staates, Triptis für 50.000 Taler²⁹⁴ und für 100.000 Taler der Verein der Rittergutsbesitzer dieses Kreises.²⁹⁵

Unter diesen günstigen Voraussetzungen für die Vertragsratifizierung trifft sich der Weimarer Landtag am 10. März 1868 erneut, um über die Genehmigung des Eisenbahnbaus im Neustädter Kreis abzustimmen.

Gleich in der Eröffnungsrede wird der große Nutzen, den die Eisenbahn bisher für Deutschland gebracht hat, hervorgehoben. So wurden hier bisher 1 Mrd. Taler für die Eisenbahnen ausgegeben, und das hat das Land reich gemacht.²⁹⁶ In den letzten 40 Jahren konnte man sehen, wie die Eisenbahn die Produktionskraft der Nation beschleunigt und vergrößert hat, sie erleichterte die Konsumtion, eröffnete den Landwirten, Grundbesitzern und Gewerbetreibenden neue Absatzwege und zudem stieg durch die Eisenbahn der Wert des Grundeigentums. Auch wurde durch die Bahn die Steuerkraft des Volkes erheblich gestärkt.²⁹⁷ Daher soll auch der Landtag bei der künftigen Eisenbahn „die national-ökonomische Rentabilität, den Einfluß der Eisenbahn auf den Wohlstand, den Gewerbefleiß und [...] die Steuerkraft des Landes in´s Auge fassen.“²⁹⁸ Sollte der Staat die Zinsgarantie nicht gewähren, dann spricht er das Todesurteil über den Staat, der nicht mehr die Mittel dafür hat, die Pflichten eines Staates zu erfüllen. Doch man glaubt, daß Weimar die Kraft und die Mittel besitzt, durch Investition den

²⁹² siehe Landtag Gera, 28. Sitzung, 19. Juni 1866, S. 534

²⁹³ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 14

²⁹⁴ siehe Landtag Meiningen, 30. Sitzung, 25. Februar 1868, S. 200

²⁹⁵ siehe ThHSa Weimar, V. Verwaltungsbezirk, Nr. 723, Blatt 1 u. 2, Brief vom 18. Mai 1868

²⁹⁶ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 450

²⁹⁷ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 449

²⁹⁸ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 449

Volkswohlstand zu mehren.²⁹⁹ Wiederum wird auf die Existenzberechtigung der deutschen Kleinstaaten in der Moderne angespielt und man weiß, daß dieses politische Modell den aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen kaum noch gerecht werden kann. Wird daher die Zinsgarantie für die Bahn Gera-Eichicht auch diesmal nicht übernommen, dann kann man sich wohl nie wieder eine Bahn leisten. „Daß hierdurch die Erstarrung sämtlicher volkswirtschaftlicher Kräfte für unser Großherzogthum ausgesprochen sein würde, und daß wir hierdurch den materiellen und politischen Untergang dekretieren würden, brauche ich nicht weiter zu begründen.“³⁰⁰

Die Bahngegner, allen voran Hugo Fries, der auch schon bei der Werrabahn eine lebhaftere Opposition vertrat,³⁰¹ verweisen auf den neuen Vertrag, der ihnen wiederum ungerecht erscheint, da die Zinsgarantieübernahme nach den Streckenverhältnissen der Territorien geregelt ist und nicht nach dem Nutzen der einzelnen Staaten an der Strecke, wie es z.B. bei der Werrabahn der Fall war.³⁰² Man sieht für Meiningen den größten Nutzen an der Bahn, das seine Eisen- und Schieferlager abbauen, so wie seine Wald- und Fabrikprodukte besser absetzen kann. Saalfeld selbst wird in Zukunft ein Eisenbahnknotenpunkt ersten Ranges. Es bekommt direkte Eisenbahnanschlüsse nach Gera, Stockheim, Sonneberg, Arnstadt und Jena. Ebenso wird es für Schwarzburg-Rudolstadt leichter möglich, seine reichen Erzvorkommen in Könitz und die Waldungen im Amt Leutenberg (Eichicht), sowie die dortigen Schiefervorkommen auszunutzen. Preußen kann die Bergreviere um Kamsdorf, die nach dem Österreichisch-Preußischen Krieg 1866 von Bayern nach Preußen kamen,³⁰³ abbauen. Für Sachsen wird es möglich, seine Steinkohle zu exportieren und Saalfelder Eisenerz zu importieren, und Gera kann seine Fabrikwaren besser absetzen und wird durch die Fortführung seiner Bahnen von Weißenfels und Gößnitz zu einem großen Handelsplatz.³⁰⁴ Dahingegen übernimmt Weimar nur die größte Zinsgarantie an der Strecke, ohne den größten Nutzen daraus zu ziehen.

Der Staatsminister weist allerdings daraufhin, daß der Vertrag nicht günstiger auszuhandeln war, da Reuß und Preußen nicht speziell an dieser Strecke interessiert waren. Entweder Weimar übernimmt den Zins für seinen Streckenanteil oder es gibt keine Bahn für den Neustädter Kreis, der so zweifellos allmählich verelenden würde.³⁰⁵

²⁹⁹ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 466

³⁰⁰ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 468

³⁰¹ siehe Landtag Weimar, 12. Sitzung, 23. Mai 1867, S. 165

³⁰² siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 456

³⁰³ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Blatt 18; Prospekt: Gera-Saalfeld-Eichicht-Eisenbahn, Auma Jan. 1868, S. 3

³⁰⁴ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Blatt 18; Prospekt: Gera-Saalfeld-Eichicht-Eisenbahn, Auma Jan. 1868, S. 6

³⁰⁵ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 462

Auch daß der Norddeutsche Bund aus strategischen Gründen an der Bahn interessiert wäre, weil der Winkel von Saalfeld immer eine bedeutende Rolle in der Kriegsgeschichte gespielt hat, da die Armeen aus dem Süden und dem Rhein hier das Gebirge passieren müssen,³⁰⁶ wird verneint. Saalfeld hat nicht mehr die Bedeutung wie zu den Napolionischen Kriegen oder im 30-igjährigen Krieg. Es gibt viel wichtigere Grenzen, die der Norddeutsche Bund durch Eisenbahnen zu sichern hat.³⁰⁷

Der Landtag geht bei einer Nichtrentabilität der Bahn bei 3 ½ % Zinsen von einer jährlichen Leistung von 101.000 Talern aus. Diese sollen aus dem jährlichen Überschuß der Aktien von 45.000 Talern gedeckt werden, die Weimar an der Thüringer Stammbahn besitzt. Aus der Steuer von 20.400 Talern, mit der die Thüringer Stammbahn jährlich belastet wird und den Darlehnszinsen der Bahn von jährlich 19.000 Talern. Das sind 84.400 Taler von denen 7.000 Taler jährlich für den Verlust der Werrabahn abgehen. Somit bleiben 77.400 Taler für die Finanzierung der Gera-Eichichter Bahn und ein Rest von 23.600 Taler. Da aber die Bahn erst in 3 Jahren gebaut wird, haben sich bis dahin 232.000 Taler aus dem jährlichen Eisenbahngewinn angesammelt, mit denen die 23.600 Taler über 10 Jahre hinweg gedeckt werden können. Bis dahin ist die Gera-Eichichter Bahn rentabel, oder die Werrabahn oder die Stammbahn wirft noch mehr Gewinn ab.

Da aber die Überschüsse der Bahn schon für andere Staatsausgaben verplant sind, wäre es durchaus gerechtfertigt, die Staatsschulden, bisher 4 Mill. Taler, für diesen Zweck zu erhöhen. Die Weimarer Staatsschulden betragen nur 6 ½ % der gesamten jährlichen Ausgaben. Preußen zahlt 17 % und Bayern gar 26 %. Nur Schwarzburg-Rudolstadt und Altenburg zahlen weniger als Weimar, zwischen 5 und 6 %. Die Schuldenerhöhung nach 26 Jahren Nichtrentabilität beträgt 2,6 Mill. Taler. Diese Schuldensumme wurde seit 1851 abgetragen und man wäre dann wieder bei diesem Stand, was allerdings nicht so problematisch wäre, denn die Absicht würde dies erlauben.³⁰⁸

Die Gegenpartei schreckt vor einer Schuldenerhöhung zurück, da die Ausgaben des Staates wegen der Vereinigung mit dem Norddeutschen Bund steigen werden. Im Falle eines Krieges kommt es dann zu einem nochmaligen Anstieg.³⁰⁹ Und die „in der Luft liegende Furcht vor dem Ausbruch eines Krieges“³¹⁰ lähmt die Wirtschaft. Es wäre besser friedlichere Zeiten für diese Unternehmung abzuwarten. Hieran ist zu sehen, wie der Deutsch-Französische Krieg schon seine Schatten voraus wirft und den Bahnbau behindert.

³⁰⁶ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 460

³⁰⁷ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 463

³⁰⁸ Kostentilgung siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 450f.

³⁰⁹ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 454

Weil man sich damit sicher ist, daß die Gera-Eichichter Bahn gewinnbringend wirtschaftet, wenn sie weitergebaut wird, schlägt man vor, den Saalebahnbau durch Aktienkauf und Baukonzessionierung schnell voranzutreiben, um den Weiterbau der beiden Linien ab Saalfeld-Eichicht schneller zu bewirken. Man sieht die Saalebahn und die Gera-Eichichter Bahn durchaus nicht in Konkurrenz, denn was die eine der anderen an Verkehr nimmt, führt sie ihr auch wieder zu. Zudem nähme die Gera-Eichichter Bahn den gesamten Saaletalverkehr auf, wenn die Saalebahn nicht gebaut wird, was die Etablissements und Steuern dieser Gegend eingehen läßt.³¹¹ Auch müßte der Saalekreis die Zinslast der Saale-Orlabahn mittragen, deshalb soll ihm eine eigene Bahn für dessen Industrie nicht vorenthalten bleiben.³¹² Doch „es fragt sich, ob man nicht durch eine zweckmäßiger Verbindung, der nach meiner Meinung viel natürlicheren Saalbahn mit dem Neustädter Kreis die Sache viel billiger und zweckmäßiger arrangieren könnte“,³¹³ wo doch die Saalebahn in ihrer Herstellung nur 3 Mill. Taler kosten würde.³¹⁴

Die beiden Bahnen stehen also sehr wohl in Konkurrenz, wenn schon ihre Herstellung gegeneinander abgewogen wird, und man sieht, daß die Saalebahn als Konkurrenzbahn zu der wegen ihrer Industrie wichtigeren Gera-Eichichter Bahn das Rentabilitätswasser abgräbt. Der Staat sollte daher keine zwei gegenseitigen konkurrierenden Bahnen unterstützen, auf welche er beide Male dann nur dazuzahlen müßte.³¹⁵

Auch fragt man sich im Landtag: „warum strömt das Kapital nicht von selbst zu und greift mit vollen Händen nach dem Gewinn, der in Aussicht steht. [...] ja da seht ihr die Rentabilität der Bahn; noch über keine ist so viel geschrieben worden, wie über diese. Ja, meine Herren, das möchte wohl zu einem anderen Schlusse führen, je mehr man für eine Sache sagen muß, desto weniger ist sie in der Regel wert.“³¹⁶ Die Rentabilitätswelt sind bei allen Berechnungen daher durchaus angebracht, denn „denken Sie daran, wie viele Exempel gemacht worden sind, vor dem Bau der Werrabahn; diese Rechen-Exempel waren sammt und sonders nicht zutreffend.“³¹⁷ „Die Industrie in Neustadt leidet nicht erst, seit dem Eisenbahnen Deutschland durchziehen, sie hat schon vorher gelitten.“³¹⁸ All die großen Hoffnungen auf die Entwicklung einer großen Industrie im Neustädter Kreis werden von der Gegenpartei zunichte ge-

³¹⁰ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 476

³¹¹ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 452

³¹² siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 481

³¹³ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 478

³¹⁴ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 443

³¹⁵ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 458

³¹⁶ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 478

³¹⁷ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 473

³¹⁸ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 454

macht, denn eine solche kann nur entstehen, wenn ein Kapitalüberfluß, ein Überfluß von Rohprodukten, billige Arbeitslöhne oder eine entsprechende geschichtliche Entwicklung aufeinandertreffen. Das ist im Neustädter Kreis nicht der Fall, und das oft zitierte Beispiel Apolda hatte von je her einen stark ausgeprägten Verkehr gehabt und konnte sich daher so gut entwickeln.³¹⁹

Dennoch wartet man mit einer neuen Rentabilitätsberechnung auf. Neu daran ist u.a. die Annahme, daß der Lehestener Schiefer in Haltbarkeit und Farbe besser ist als der englische. Und da er nun preiswert nach Halle transportiert werden kann, wird er dort den englischen Schiefer verdrängen. Ähnlich wird es sich mit dem Saalfelder Roheisen verhalten, dessen Transportkosten schon in Leipzig nicht mehr mit dem englischen konkurrieren können. Mit der Eisenbahn verdrängt es das englische Eisen aus Norddeutschland.³²⁰ Weiterhin wird angenommen, daß mit der Eisenbahn in Saalfeld dort eines der größten Eisenhüttenwerke Deutschlands entsteht.³²¹ Alle diese Produkte werden auf der Gera-Eichlichter Bahn transportiert, was sie rentabel wirtschaften läßt, auch weil sie niemals leer fährt, sondern Kohlen gegen Eisen und Schiefer tauscht. Zudem zeigt der Neustädter Kreis durch seine Zinsgarantieübernahme von 400.000 Talern sein Vertrauen in die Rentabilität der Bahn und nimmt der Staatskasse einen großen Betrag der eventuellen Ausgaben ab. Dazu wird noch der wirtschaftliche Nutzen einen möglichen Verlust der Bahn tragen.³²²

Ob man nun im Landtag an die Rentabilität der Bahn glaubte oder nicht, so sah man doch, daß Weimar bisher „den wirtschaftlichen Schneckengang gegangen“³²³ war. Es ist an der Zeit, sich aufzuraffen und das Volksvermögen zu verdoppeln und zu verdreifachen, so daß die kommenden Steuern nicht drücken werden.³²⁴

Deshalb wird der Antrag, den Bahnbau noch weiter hinauszuschieben, bis ein besserer Vertrag abgeschlossen ist oder sich die wirtschaftliche Situation gebessert hat, mit 28 gegen 3 Stimmen abgelehnt. Die Vertragszustimmung und die Baukonzession werden hingegen mit 22 zu 9 Stimmen genehmigt.³²⁵

Diese Nachricht wurde im Neustädter Kreise mit großer Freude aufgenommen. So kann man in der Neustädter Zeitung lesen: „Der die frohe Nachricht ausklingelnde Gemeindediener wurde von einer ansehnlichen Schaar jubelnder Schuljugend begleitet; die drei hiesigen

³¹⁹ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 477

³²⁰ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 471

³²¹ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 472

³²² siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 466

³²³ vgl. Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 482

³²⁴ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 482

³²⁵ siehe Landtag Weimar, 24. Sitzung, 10. März 1868, S. 483

Dampfwerke gaben ihre freudige Stimmung durch anhaltendes Pfeifen zu erkennen und Böllerschüsse, die sich bis spät in die Nacht hinein vernehmen ließen, verkündeten der Nachbarschaft die Festfreude. Am Abend war Illumination (Festbeleuchtung von Gebäuden und Denkmälern) und Zapfenstreich (militär. Tagesausklang mit Musikorchester), welcher von einer ansehnlichen jubelnden Volksmenge begleitet wurde. [...] Unsere Nachbarstadt Triptis war in ähnlicher Weise freudig erregt, [...] ein Telegramm [wurde] nach Auma gesandt, welches auch dort eine freudige Stimmung hervorrief. In Weida soll der Nachmittag und Abend des 10. März noch lebhafter begangen worden sein.³²⁶

In Pößneck erschien am 10. März ein Extrablatt, um das Abstimmungsergebnis des Weimarer Landtages zu veröffentlichen.³²⁷ Dieses versetzte „alle Schichten unserer Bevölkerung sichtlich in freudige Stimmung“.³²⁸ Kurz darauf war in der Pößnecker Zeitung ein ausführlicher Bericht über die Landtagssitzung mit den Argumenten der einzelnen Redner zu lesen.³²⁹

Auch in Saalfeld war man über das Abstimmungsergebnis in Weimar sichtlich erfreut und die Zeitung schrieb: „Was wir seit Jahren angestrebt und als nothwendig für unsere Gegend erkannt haben, ist endlich erreicht und unser stilles Thal tritt bald aus seiner Einsamkeit heraus und wird mit dem großen Verkehr in Verbindung gebracht.“³³⁰

Auch die Geraer Presse zeigte nun Interesse an dieser Eisenbahnstrecke und sie berichtete ebenfalls sehr ausführlich über die Verhandlungsergebnisse und Diskussionsbeiträge des Weimarer Landtages.³³¹ Dahingegen erschien hier keine Meldung, als der Weimarer Landtag den Bahnbau im Vorjahr ablehnte.

Wiederum beweist die zeitgenössische Presse, daß die geamte Bevölkerung des Gebietes rege Anteilnahme an dem Bahnbau nahm und große Erwartungen für die Region an das Vorhaben knüpfte.

3.3.6. Die beiden Häuser des Königreiches Preußen

In Preußen gab es zum einen das Herrenhaus, in welchem die Vertreter des preußischen Adels ihren Regierungsverpflichtungen nachkamen, und zum anderen das Haus der Abgeordneten, in welchem die gewählten Regierungsvertreter über die Staatsgesetze und die Haushaltfragen verhandelten.

³²⁶ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 22, 14. März 1868, S. 85

³²⁷ siehe Extrablatt zum Pößnecker Wochenblatt, 10. März 1868

³²⁸ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 30, 12. März 1868, S. 119

³²⁹ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 31, 14. März 1868, S. 123f.

³³⁰ siehe Anzeigeblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Nr. 31, 12. März 1868, S. 131

³³¹ siehe Geraische Zeitung, Nr. 62, 13. März 1868, S. 256 und Nr. 63, 14. März 1868, S. 260g.

Dem Haus der Abgeordneten wurde das Bauprojekt der Eisenbahn Gera-Eichicht vom Handelsminister im Januar 1868 vorgestellt. Dieser hebt das Interesse Preußens an den Eisenerzgruben um die Enklave Kaulsdorf hervor und beantragt die Zustimmung der Abgeordneten, da „wenn diese Bahn auch gar nichts einbrächte, so würde der Staat höchstens 20.000 Taler für diese 1, 12 Meilen zuzuschließen haben.“³³²

Das ist für das große Preußen, im Gegensatz zu den thüringischen Kleinstaaten, kein Geldbetrag über den es sich zu reden lohnt. Dementsprechend knapp fällt die Diskussion zur Abstimmung über den Vertrag im Februar 1868 aus. „Wir kommen nunmehr zum dritten Gegenstande der Tagesordnung: [...] betreffend die Übernahme einer Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Gera über Saalfeld nach Eichicht, nach Verhältnis des Preußischen Strecken-Antheiles an der Bahn. Die General-Diskussion ist eröffnet - und geschlossen, da sich Niemand zum Wort gemeldet hat. Wir gehen über zur Spezial-Diskussion von §.1. (Pause.) Die Spezial-Diskussion ist geschlossen, da sich Niemand zum Wort gemeldet hat. Wir kommen zur Abstimmung. Ich ersuche den Herrn Schriftführer, den §. 1 zu verlesen. (liest)

{es geht kurz um die Bewilligung der Zinsgarantie für den Streckenanteil auf der Linie Gera-Eichicht, und die Genehmigung des Vertrages vom 4. Dezember 1867}

Wenn das Haus es nicht ausdrücklich verlangt, so werde ich den Vertrag selbst, der sich ja gedruckt in Aller Händen befindet, nicht mit verlesen lassen. (Zustimmung.) Dann kommen wir zur Abstimmung, und ich ersuche diejenigen Herren, welche den §. 1 annehmen wollen, aufzustehen. (Geschieht.) Das ist die Majorität. Der §. 1 ist angenommen.“³³³

Das ist der gesamte Verhandlungsinhalt des Preußischen Abgeordnetenhauses über die Gera-Eichichter Eisenbahn. Der hier angesprochene §. 1 ist das erste an diesem Tag zu verabschiedende Gesetz und §. 2 schon das nächste. Man faßt sich in Berlin sehr kurz bei dem Eisenbahnbeschuß der Strecke Gera-Eichicht. Das benötigte Geld ist vorhanden, und das Interesse Preußens an der neuen Enklave Kaulsdorf auch. Es sind in Berlin tatsächlich keine Bedenken abzuwägen oder Kompromisse einzugehen. Und so wird der Vertrag mehrheitlich beschlossen, und niemand macht sich die Mühe, die Anzahl der `Ja´-Stimmen bei 350 Abgeordneten nachzuzählen.

Etwas ausführlicher wird sich mit dem Bericht der parlamentarischen Eisenbahnkommission, welcher beiden Häusern vorlag, im Preußischen Herrenhaus auseinandergesetzt. So wird die Verhandlungspolitik der thüringischen Staaten kritisiert: „[...] die darauffolgenden 3 ½ %

³³² siehe Landtag Berlin, Haus der Abgeordneten, 7. Sitzung, 7. Jan. 1868, S. 648

³³³ siehe Landtag Berlin, Haus der Abgeordneten, 25. Sitzung, 7. Feb. 1868, S. 1476f.

übernehmen die genannten beteiligten fünf Staaten, und zwar nicht solidarisch, sondern lediglich nach dem Verhältnis der Strecke der Bahn, welche in ihr Land fällt.“³³⁴ Das wird auch von Meiningen und Weimar bemängelt, aber Gera und Rudolstadt haben nur wenig Interesse an der Gera-Eichichter Bahn, da sie mehr an der Gera-Hofer Strecke oder der Saalebahn interessiert sind. Deshalb sollte Berlin hier nicht von einer unterlassenen Bruderhilfe reden. Auch Reuß j.L. hatte sich, wie es weiter vorn bereits angesprochen wurde, von Preußen eine größere finanzielle Unterstützung für die Gera-Hofer Strecke erwartet, und nicht erhalten. Dabei ist Preußen noch genauso an dieser Verbindung interessiert.³³⁵

Auch in Berlin geht man davon aus, „daß die Rentabilität der Bahn keinem wesentlichen Zweifel zu unterwerfen sei, da sie [eine] sehr fruchtbare, volkreiche und selbst wohlhabende Gegend mit betriebsamer Bevölkerung im östlichen Theil des Thüringer Landes durchschneidet.“³³⁶

Ganz direkt werden die finanziellen Probleme Meiningens dafür verantwortlich gemacht, daß es die Zinsverpflichtungen für einen Weiterbau der Bahn nach Bayern auf der 6 ½ Meilen langen Strecke nicht übernehmen kann.³³⁷

Auch das militärische Gewicht der Bahn wird von Preußen nicht verkannt: „Eine neue Verbindung zwischen Süd- und Norddeutschland wird hierdurch hergestellt und auch das strategische Interesse durch diese Bahn gleichfalls gefördert werden.“³³⁸

Zudem erwartet man für den preußischen Ziegenrücker Kreis eine Verbesserung seiner Verkehrsinteressen, der mit 14.200 Einwohnern noch keinen Bahnanschluß besitzt.³³⁹ Für die Abgeordnetenwahl in diesem Kreis hat der Bahnbau ebenfalls ein wichtiges Motiv gegeben,³⁴⁰ was den Wert der Gera-Eichichter Bahn in diesem Gebiet bekundet.

Besonders freundlich ist die Aussage: „Nach Mittheilung des Herrn Regierungs-Kommissars wird die Bahnlinie Gegenden von seltener Schönheit und Romantik im Thüringer Lande durchziehen, und eine wahre Zierde im Eisenbahnnetze Deutschlands bilden.“³⁴¹ Was sollte jetzt noch den Bau dieser wundervollen Bahn behindern? Aber wenn man aus Brandenburg-Preußen kommt, ist es vorstellbar, wie leicht eine solche Bemerkung über diese Gegend zu machen ist.

³³⁴ vgl. Landtag Berlin, Herrenhaus, 12. Sitzung, 17. Feb. 1868, S. 179

³³⁵ siehe Landtag Berlin, Herrenhaus, 12. Sitzung, 17. Feb. 1868, S. 180

³³⁶ vgl. Landtag Berlin, Herrenhaus, 12. Sitzung, 17. Feb. 1868, S. 179

³³⁷ siehe Landtag Berlin, Herrenhaus, 12. Sitzung, 17. Feb. 1868, S. 179

³³⁸ vgl. Landtag Berlin, Herrenhaus, 12. Sitzung, 17. Feb. 1868, S. 179

³³⁹ siehe Landtag Berlin, Herrenhaus, Schriftwechsel 10. Legislatur 1867/68, 1. Session, S. 87

³⁴⁰ siehe Landtag Meiningen, 23. Sitzung, 12. Mai 1865, S. 123

³⁴¹ vgl. Landtag Berlin, Herrenhaus, 12. Sitzung, 17. Feb. 1868, S. 180

Auch im Preußischen Herrenhaus hat man keine Bedenken an der Bahn und stimmt ihr mehrheitlich zu.³⁴²

Die Abstimmung der Preußischen Landtage ist wohl hier auch mehr als eine Formsache zu werten, denn die Staatsregierung hat durch ihre Ministerien die Verträge, wie nachzulesen ist, ganz im Sinne und zum Nutzen Preußens auszuhandeln gewußt. Ohne das Engagement Preußens wäre es dann wahrscheinlich auch noch lange nicht zu einer gütlichen Einigung zwischen den thüringischen Kleinstaaten gekommen, und man hätte hier noch sehr viel länger debattiert und gestritten, bis die Bahn endgültig gebaut oder vielleicht sogar verworfen worden wäre.

4. Der Bau der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht

4.1. Die Beschaffung des Baukapitals durch Aktienkauf

Wie im Vertrag vom 4. Dezember 1867 festgelegt wurde, konnte mit dem Bau erst dann begonnen werden, wenn neben den Zustimmungen der jeweiligen Landtage, auch das Baukapital in Höhe von 6 Mill. Talern durch Aktienverkauf seitens der Thüringischen Eisenbahngesellschaft vorlag. Mit dem Aktienverkauf wurde auch gleich nach der Vertragsunterzeichnung im Dezember noch begonnen, und nachdem der Weimarer Landtag am 10. März 1868 als letzter seine Zustimmung gegeben hatte, wäre demnach die Möglichkeit eines sofortigen Baubeginns gegeben gewesen.

Als sich aber bis zum Ende des Jahres 1868 nichts in Sachen Bahnbau gerührt hat, erscheint im Januar 1869 ein Artikel des Pößnecker Eisenbahnkomitees in der Zeitung, nach dessen Meinung die Thüringer Eisenbahngesellschaft das Bauprojekt verzögere, weil es höhere Gewinne aus dem Aktienverkauf erzielen möchte. Daraufhin will man der Gesellschaft die Baukonzession entziehen und an eine andere weitergeben.³⁴³

Daraufhin antwortet die Bahngesellschaft, daß man mit dem Bau noch nicht beginnen konnte, weil es noch nicht möglich war, das Baukapital durch den Verkauf der Aktien im Wert von den vertraglich festgelegten 90% zu beschaffen. Das liegt vor allem an dem Geldmarkt, der zur Zeit ungünstig ist.³⁴⁴ Auch Pößneck und Saalfeld sind von der allgemeinen Krise betrof-

³⁴² siehe Landtag Berlin, Herrenhaus, 12. Sitzung, 17. Feb. 1868, S. 180

³⁴³ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 8, 19. Jan. 1869, S. 30

³⁴⁴ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 170, Brief vom 15. Feb. 1869

fen, und ein Rückgang der Geschäfte ist zu beklagen.³⁴⁵ Die Eisenbahngesellschaft fordert dennoch die direkt an der Bahn interessierten Industriellen dazu auf, Aktien zu kaufen.³⁴⁶ Die Krise wegen der drohenden Kriegsgefahr mit Frankreich wirft also auch bei der Kapitalbeschaffung ihre Schatten auf den Bahnbau zwischen Gera und Eichicht. Aber nicht nur dies dürfte die Aktienkäufer davon abschrecken, Papiere der Gera-Eichichter Bahn zu kaufen. Oft genug wurde ihre Rentabilität bemängelt, was einen Wertverfall der Aktien in diesem Fall nach sich gezogen hätte.

Und so erscheinen im März 1869 in den örtlichen Zeitungen Anzeigen: „Einladung zur Zeichnung von Stammaktien“. ³⁴⁷ Darin heißt es, man braucht nur 90 Taler zu zahlen, um jährlich 5 Taler Zinsen zu erhalten. Dies ist natürlich übertrieben, denn es gibt bekanntlich nur 4 ½ Taler Zinsen auf eine Aktie zu 100 Talern, die aber tatsächlich nur zu 90% ihres Wertes gekauft werden muß. Dabei war es nicht nötig den vollen Betrag für eine Aktie, die ausschließlich zu einem Wert von 100 Talern ausgegeben werden, sofort zu zahlen, um am Gewinn beteiligt zu werden. Es war möglich, den Betrag nach und nach zu zahlen. Diese Praxis wurde vom Preußischen Herrenhaus bemängelt, da im Handelsgesetzbuch stehe: „Die Ausgabe der Aktien darf nicht vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrages derselben erfolgen.“³⁴⁸ Man befürchtete eine Überspekulation seitens der Eisenbahngesellschaft. Dieses Vorgehen der Eisenbahngesellschaft, stellt demnach einen Rechtsbruch dar, der aber für die damalige Zeit durchaus üblich war, wie das Herrenhaus weiterhin beanstandet. Das sind aber auch schon alle seine Bedenken gegen den Bau der Strecke.

Bisher wurden z.B. in der Umgebung von Neustadt a.d. Orla nur Aktien im Werte von 57.000 Talern durch Privatpersonen gekauft.³⁴⁹ Da es auch anderswo ebenso dürftig ausgesehen haben muß, werden die Aktien über 3 Mill. Taler im Mai 1869 schließlich zu einem Wert von 88 ¾ % angeboten.³⁵⁰

Zu diesem Wert kauft auch die Stadt Neustadt a.d. Orla selbst im Mai 1869 550 Stammaktien mit vollen 4 ½ % Zinsen.³⁵¹ Das heißt Neustadt a.d. Orla kauft für 55.000 Taler Stammaktien, da hinzu kommen noch insgesamt 75.000 Taler, die Neustädter Privatpersonen, anscheinend Gutsbesitzer, in Aktien anlegten. Die Städte Pößneck und Saalfeld kaufen sogar zu je 100.000

³⁴⁵ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1869, S. 482

³⁴⁶ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 170, Brief vom 15. Feb. 1869

³⁴⁷ vgl. u.a. Neustädter Kreis-Bote, Nr. 20, 10. März 1869, S. 77

³⁴⁸ vgl. Landtag Berlin, Herrenhaus, 17. Feb. 1868, S. 180

³⁴⁹ siehe Stadt- und Landbote, Nr. 21, 13. März 1869, S. 69

³⁵⁰ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 39, 15. Mai 1869, S. 153

³⁵¹ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 241, Brief vom 28. Mai 1869

Talern Stammaktien, allerdings wurden nur für 20.000 Taler Aktien an Privatpersonen dieser Städte verkauft.³⁵² Hier gibt es auch weniger der großen Gutsbesitzer und die Industriellen beteiligen sich, wie es scheint, nicht großartig an dem Aktienkauf, obwohl sie der Meininger Landtag dazu aufforderte.

Zu dem Entschluß, die Aktien unter 90% ihres Wertes auszugeben, was eigentlich gegen den Vertrag verstößt, gelangte die Versammlung der Aktionäre der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, im April 1869. Hier stellte man fest, das zu diesem Wert beschaffte Kapital würde ausreichen, um den Bau der Strecke in Angriff zu nehmen, wobei diesem Unternehmen nun kein Hindernis mehr im Weg stehe und mit dem Bau begonnen werden könne.³⁵³ Mit anderen Worten, die Aktienanleger haben den Aktienpreis nochmals gedrückt, weil die Nachfrage nicht sehr groß war und dies ermöglichte. Erst dann waren sie bereit, ihr Geld in das Eisenbahnunternehmen Gera-Eichicht zu investieren, von welchem sie ein große Rendite ausgezahlt bekämen, würde das Unternehmen schließlich gelingen. Denn sie könnten ihre zu 88 $\frac{3}{4}$ % des Wertes erworbenen Aktien zu weit über 100% wieder verkaufen, falls das Unternehmen Gewinn bringt. Wie man sieht wurde um die Bahn zu Lasten des Baubeginnes hart spekuliert, und man verstößt dabei sogar gegen das Handelsgesetz und den zweiten Staatsvertrag, was aber keine weiteren Konsequenzen nach sich zieht.

4.2. Der Baubeginn und erster Spatenstich

Nach all den langen Bemühungen der Eisenbahnkomitees um den Bau dieser Strecke seit 1855 und den endlos erscheinenden Landtagsdebatten in den beteiligten Staaten, konnte nach der ebenfalls problematischen Sicherstellung des Baukapitals dann endlich am 14. September 1869 der erste Spatenstich an der Gera-Eichichter Bahn in Weida vollzogen werden. Dieses lang ersehnte Ereignis wurde regelrecht als ein Volksfest gefeiert, an dem die unterschiedlichsten Interessengruppen des Bahnbaus teilnahmen und gemeinsam den Baubeginn feierten, welche in der zeitgenössischen Presse „eine Fortschrittsfeier der Nationen genannt zu werden verdient“.³⁵⁴ So wurde in Weida auf dem Rathausvorplatz ein Festzug gebildet, der

³⁵² siehe Rudolph: Neustadt a.d. Orla bekommt eine Eisenbahn; in Sonntagsbeilage zum Neustädter Kreisboten, Nr. 16, 23. April 1938, S. 61

³⁵³ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 148f. , Bief vom 9. April 1869; nach dieser Versammlung vom 5. April 1869 erscheint z.B. in Weida sofort ein Extrablatt zum Stadt- und Landboten, 6. April 1869, das den Beschluß verbreitet

³⁵⁴ vgl. Stadt- und Landbote, 18. Sep. 1869, in StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf (keine Seitennummerierung dieser Quellensammlung)

aus dem städtischen Schützenverein, dem Gesangsverein, der Turnerfeuerwehr, dem Allgemeinen Turnverein, dem Arbeiterfortbildungsverein und den weit über tausend zählenden Teilnehmern aus allen Schichten der Bürgerschaft bestand.³⁵⁵ Den Mittelteil dieses Festzuges, der sich um drei Uhr dieses Dienstagnachmittages zum Bauplatz bewegte, bildeten aber der Gemeindevorstand, der Gemeinderat, das örtliche Eisenbahnkomitee, die Herren von der Eisenbahnkommission d.h. verschiedene Ingenieure und der Oberbaumeister Staberow, ein Zug von Bahnarbeitern und mehrere weißgekleidete Festjungfrauen. Aus Gera waren zu diesem Anlaß der Oberbürgermeister und der Stadtrat erschienen.³⁵⁶

Am Bauplatz wurden auf einer festlichgeschmückten Tribüne verschiedene Festreden gehalten. Zuerst sprach der Weidaer Justizrat seinen Dank an den Weimarer Großherzog für das Zustandekommen dieser Bahn aus. Dieser hatte auch ein Telegramm zu diesem Anlaß geschickt: „Ich freue mich herzlich des endlichen Baubeginns der so lange ersehnten Bahn und danke für die mir ausgesprochene Gesinnung. Möge das Unternehmen ein Segen für mein liebes Weida werden. Carl Alexander“³⁵⁷ Anschließend dankte der Vorsitzende des Weidaischen Eisenbahnkomitees, der Rechtsanwalt Maul, denjenigen, die am erfolgreichsten für das Projekt gewirkt haben. Dabei nannte er den Weimarer Staatsminister Watzdorf, den Preußischen Regierungsrat von Breitenbauch, den Triptiser Justizrat Trainer, den Staatsanwalt und Weimarer Landtagsabgeordneten Genast und den Kaufleuten Bielitz in Gera und Richter in Weida.³⁵⁸

Politiker und Beamte waren demnach die entscheidenden Weichensteller des Eisenbahnprojektes, die allerdings erst auf Anregung des Bürgertums, z.B. der hier angesprochenen Kaufleute aus Gera und Weida, ihre Arbeit zum Gelingen der Bahn aufnahmen. Vor allem die Industriellen, sowie die dort beschäftigte Arbeiterschaft, siehe Arbeiterfortbildungsverein in Weida, waren die eigentlichen Initiatoren des Bahnbaus, und nur auf deren Druck hin setzte sich die umständliche Regierungsmaschine der thüringischen Kleinstaaten in Bewegung, um die Ideen des sich entfaltenden Bürgertums zu realisieren. Und wie es scheint, hat auch die sich gerade entwickelnde Arbeiterschaft einen nicht zu verachtenden Anteil am Zustandekommen der Bahn geleistet.

Allerdings spricht auch der dritte Redner, der Weidaer Bürgermeister, nur einen Toast auf den Weimarer Staatsminister und den dortigen Landtag, die Thüringische Eisenbahngesellschaft,

³⁵⁵ siehe Stadt- und Landbote, 18. Sep. 1869, in StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf

³⁵⁶ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 75, 22. Sep. 1869, S. 301

³⁵⁷ siehe StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf

³⁵⁸ siehe Stadt- und Landbote, 18. Sep. 1869, in StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf

sowie den Regierungsrat von Breitenbauch und den Justizrat Trainer aus.³⁵⁹ Man feiert sich offenbar selbst. Das wird auch in der Neustädter Zeitung beanstandet, weil nicht rechtzeitig Einladungen zum ersten Spatenstich an die beim Zustandekommen der Bahn beteiligten Eisenbahnkomitees gegangen sind. Es würden sich so „auch ein größerer Theil derjenigen Männer eingefunden haben, welche seit länger als einem Jahrzehnt mit Aufopferung von Zeit und Geld nach Kräften bemüht waren das Unternehmen zu fördern und durch deren eiserne Ausdauer wohl hauptsächlich der erste Spatenstich möglich wurde.“³⁶⁰ Augenscheinlich wollte man die bürgerlichen Vertreter nicht am Festakt beteiligen. Die übrigen Weidaer Einwohner mögen fast nur als Statisten für die Selbstdarstellung der herrschaftlichen Kreise gedient haben. Zumindest erscheint dies heute so.

Schließlich überreicht eine der weißgekleideten Festjungfrauen dem Oberbaumeister Staberow den geschmückten Spaten, welcher nach längerer Rede den ersten Spatenstich vollzieht. Ihm folgen der Weidaer Bürgermeister und die Mitglieder des Weidaer Gemeinderates mit derselben Zeremonie.³⁶¹ Der erste Spatenstich erfolgte auf dem Platz des zukünftigen Bahnhofgeländes.³⁶²

Der Festzug bewegte sich danach zum städtischen Schützenhaus, wo es ein Konzert und gesellige Unterhaltung gab. Auch fand hier am Abend ein Festmahl für geladene Gäste statt. Es gab hier verschiedene Reden, wobei auch des 100-jährigen Geburtstages des Alexander von Humboldt gedacht wurde.³⁶³

Die erste Spatenstich an der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht fiel mit der Alexander von Humboldt-Feier zusammen, die in vielen Städten Deutschlands jährlich am 14. September begangen wurde. Die Saalfelder Zeitung druckt an diesem Tag eine ausführliche Lebensbeschreibung des Naturforschers ab,³⁶⁴ und auch in Pößneck wurde diesem Ereignis gedacht: „die Humboldt-Feier hierselbst am 14. d. [Monats] verlief in einfacher würdiger Weise mit Gesang und Rede. Der Saal war mit zwei Humboldt-Bildern, umgeben von einer Anzahl blühender Gewächse, geschmückt“.³⁶⁵ Bemerkenswert an diesem Jubiläum ist die Tatsache, daß auch Alexander von Humboldt sich einmal über den Bergbau im südöstlichen Thüringen um

³⁵⁹ siehe Stadt- und Landbote, 18. Sep. 1869, in StA Weida Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf

³⁶⁰ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 75, 22. Sep. 1869, S. 301

³⁶¹ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 75, 22. Sep. 1869, S. 301

³⁶² siehe Stadt- und Landbote, 18. Sep. 1869, in StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf

³⁶³ siehe Stadt- und Landbote, 18. Sep. 1869, in StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf

³⁶⁴ siehe Anzeige-Blatt für das Fürstenthum Saalfeld, Nr. 109, 14. Sep. 1869, S. 278

³⁶⁵ vgl. Pößnecker Wochenblatt, Nr. 109, 16. Sep. 1869, S. 445

Saalfeld äußerte: „Alexander von Humboldt hat diesem Bergbau vor seiner großen amerikanischen Forschungsreise, nach vorliegenden Aktenstücken große Bedeutung beigemessen.“³⁶⁶

Der erste Spatenstich wird allerdings in Pößneck bloß mit einer kurzen Zeitungsnotiz gewürdigt.³⁶⁷ Ebenso in Gera³⁶⁸ und Saalfeld.³⁶⁹ Nur in Neustadt a.d. Orla widmet man sich ausführlich diesem wichtigen regionalen Ereignis.³⁷⁰

Überhaupt gibt es auch in Neustadt a.d. Orla am 17. Dezember 1869 anlässlich des ersten Spatenstiches in der dortigen Flur einen ähnlichen Festakt wie in Weida. In dessen Festzug sich neben den Eisenbahnarbeitern und dem Bauunternehmer des Streckenabschnittes, der städtische Musikverein, die Mitglieder des örtlichen Eisenbahnkomitees, der Gemeindevorstand und Gemeinderat, sowie das Personal des Eisenbahnbaubüros und die hiesige jüngere und ältere Bürgerschaft aus Stadt und Land befinden. Von weißgekleideten Jungfrauen wird bei diesem Anlaß nichts berichtet. Der erste Spatenstich findet nach Ansprachen des Bürgermeisters und des örtlichen Baumeisters auf der Fläche des zukünftigen Bahnhofes statt, jedoch ist nicht überliefert, wer ihn vollzog. Auch hier bittet man am Abend geladene Gäste zu einer Festtafel in das Schützenhaus.³⁷¹ Diese Feier war jedoch ebenfalls ein Fest der aristokratischen Beamten, wie in Weida, zu dem der Stadtrat einlud. Denn der Rahmen dieser abendlichen Feierlichkeit war nicht allzu groß, da die erhaltene Rechnung über 22 Taler 19 Groschen und 8 Pfennig eher sparsam gehalten ist. Es sind neben heute unbekanntem Getränken und Speisen auch nur 4 Flaschen Champagner aufgeführt,³⁷² die auf 16 bis 20 Teilnehmer schließen lassen. Wahrscheinlich traf sich der Gemeindevorstand mit einigen Beamten der Eisenbahngesellschaft, um den bevorstehenden Bau würdig anzuerkennen.

Die Pößnecker Zeitung meldet zum dortigen ersten Spatenstich am 18. März 1870: „Der Bau der Gera-Eichichter Bahn hat letzten Freitag nun auch im hiesigen Weichbild und zwar im Gölsegraben am dem Areal des Bahnhofes und mit Umgehung aller Feierlichkeiten begonnen.“³⁷³ Man will es hier mit der Feststimmung nicht übertreiben, genauso wenig wie in Saalfeld, wo der erste Spatenstich innerhalb der dortigen Region nicht einmal erwähnt wird.

³⁶⁶ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 112; Prospekt: Main-Saale-Elster-Bahn, Saalfeld 1865, S. 6

³⁶⁷ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 108, 14. Sep. 1869, S. 441

³⁶⁸ siehe Geraische Zeitung, Nr. 216, 15. Sep. 1869, S. 1018f.

³⁶⁹ siehe Anzeige-Blatt für das Fürstenthum Saalfeld, Nr. 109, 14. Sep. 1869, S. 278

³⁷⁰ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 75, 22. Sep. 1869, S. 301

³⁷¹ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 101, 22. Dez. 1869, S. 407

³⁷² siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 261, Rechnung vom 17. Dezember 1869 über 22 Taler 19 Groschen und 8 Pfennig für das Fest zur Feier des 1. Spatenstiches

³⁷³ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 35, 22. März 1870, S. 152

4.3. Die Bautätigkeiten

Wie man an Hand der ersten Spatenstiche erkennt, wurde zuerst mit dem Bau der Bahnhofsgelände begonnen, welche durch die Trassierung des Geländes anschließend miteinander verbunden wurden. Die Verlegung der Gleise und der Bau der Bahnhofsgebäude erfolgte im Anschluß daran. Zuerst stellte man den Bahndamm im Bauabschnitt zwischen Gera und Neustadt a.d. Orla her, welcher in vier Abschnitte geteilt wurde. Die Arbeiten in diesen Abschnitten hatte man öffentlich ausgeschrieben und die einheimischen Bauunternehmen konnten sich um diese Aufträge bewerben. So erschien z.B. am 16. August 1869 in der Geraer Zeitung die Ausschreibung für die Erdarbeiten und Kunstbauten innerhalb der vier Teilabschnitte zwischen Gera und Neustadt a.d. Orla.³⁷⁴

Der zweite Bauabschnitt zwischen Neustadt a.d. Orla und Saalfeld war ebenfalls in vier Teilabschnitte eingeteilt, die am 27. Januar 1870 z.B. in der Pößnecker Zeitung öffentlich zur Übernahme durch einheimische Bauunternehmen ausgeschrieben wurden. Für die Strecke zwischen Neustadt a.d. Orla und Saalfeld wurde eine Bausumme von 145.000 Talern veranschlagt.³⁷⁵

Mit dem dritten Bauabschnitt zwischen Saalfeld und Eichicht ist ähnlich verfahren worden. Der Bauunternehmer suchte am 21. August 1871 für diesen Trassenabschnitt 200 Arbeiter, die für einen täglichen Akkordlohn von 30-40 Groschen dort arbeiteten.³⁷⁶

Die Anzahl der auf der Baustelle beschäftigten Arbeiter ist nur äußerst schwierig festzustellen. Zwar hatten die Gemeinden eine Liste über die an der Bahn beschäftigten Arbeiter und Bahnaufsichtsbeamten zu führen,³⁷⁷ jedoch sind diese Verzeichnisse nicht in den Akten abgeheftet worden. Pößneck bildet hier eine Ausnahme, und die Beschäftigtenlisten sind vollständig aufbewahrt worden. Aus diesen ist zu erkennen, daß sich die Baustelle im Jahre 1870 in der Nähe dieses Ortes befand, da nur für dieses Jahr Listen angefertigt worden sind. Das Verzeichnis über die beim Bahnbau beschäftigten Handarbeiter enthält 256 Namen. Sie kommen allesamt aus dem näheren Umkreis von Pößneck, so z.B. aus Ziegenrück, Ranis, Wernburg, Liebschwitz, Bodelwitz und anderen Dörfern der Umgebung. Der jüngste unter ihnen ist ein 14-jähriger aus Ziegenrück, der älteste kommt aus Wernburg und ist 61 Jahre alt. Meist

³⁷⁴ siehe Geraische Zeitung, Nr. 190, 16. Aug. 1869, S. 891

³⁷⁵ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 12, 27. Jan. 1870, S. 45

³⁷⁶ siehe Taten, Gedanken, Anregungen im Scheinwerferlicht, S. 2

³⁷⁷ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 274-277; Regulativ, die Beaufsichtigung der Eisenbahnarbeiter an der Gera-Eichichter Bahn betreffend, Weimar 1870, S. 3f.

aber sind die Arbeiter zwischen 20 und 40 Jahre alt.³⁷⁸ Wie man sieht, wurden ganz gezielt einheimische Arbeiter für den Bahnbau herangezogen. Dies hat zum einen den Vorteil, daß diese Leute nach Arbeitsschluß nach Hause gehen, um dort zu schlafen, und nicht als wildes Arbeitsvolk, die nächtliche Stadtruhe stören; und zum anderen bedurfte man so keinem gemischten Arbeitervolk aus anderen Ländern, die das Unruhepotential unnötig steigerten, sondern beschäftigte die homogene Gruppen der ansässigen Arbeiter,³⁷⁹ die auch das erarbeitete Geld in der Region wieder ausgaben, was die einheimische Wirtschaft gern sah.

Diese 256 Arbeiter waren jedoch wahrscheinlich nicht ausreichend, um die notwendigen Arbeiten allein auszuführen. Außerdem zieht eine solch große Baustelle auch immer fremde Arbeitswillige an. Und so gibt es auch in Pößneck ein zweites Verzeichnis innerhalb der Eisenbahnakten, welche zuziehendes und abziehendes Volk für die Steuerzahlung registriert. Diese Listen sind mehr notizartig geführt und geben Name, Beruf und den Grund des Abganges wieder. Für das IV. Quartal 1870 sind 43 Zugänge und 109 Abgänge zu verzeichnen. Darunter befinden sich auffällig viele Mägde, aber auch Klempner, Schlosser, Lehrer, Konditoren, Fleischer- und Bäckergehilfen, Maler und Weber sind unter diesen Leuten zu finden,³⁸⁰ welche offenbar auch ihr Geld an der Baustelle verdienten und mit ihr mitzogen. Anscheinend arbeiteten sie als Hilfsarbeiter oder in Nebengewerben der Baustelle, die wohl hauptsächlich in der Versorgung der Arbeiter bestand.

Im IV. Quartal 1870 gab es mehr Abmeldungen als Anmeldungen, da die Baustelle weiter von Pößneck weg in Richtung Saalfeld zog. In einem Nachtrag dieser Liste für 1870 werden insgesamt noch einmal 43 Zugänge und 33 Abgänge genannt.³⁸¹ Mit großer Wahrscheinlichkeit ging dieses mitziehende Bauvolk in der gleichen Anzahl wie es gekommen war, wobei der Abgangsgrund meist mit „fort“³⁸² ganz selten auch mit „Soldat“³⁸³ angegeben ist.

Wieviel Eisenbahnarbeiter nun insgesamt in der Stadt beschäftigt waren, läßt sich aus einer Aktennotiz in Neustadt a.d. Orla vom 25. Januar 1870 erkennen. Hier heißt es: „Am 22.

³⁷⁸ siehe StA Pößneck, Magistrat Pößneck und Eisenbahncomité, Bau einer Saal-Orlabahn, B,III,5, Nr. 23; Verzeichnis der beim Bau der Gera-Eichichter Eisenbahn beschäftigten Handarbeiter pro 1870

³⁷⁹ siehe dazu auch Enzweiler: Staat und Eisenbahn, S.157f.

³⁸⁰ siehe StA Pößneck, Magistrat Pößneck und Eisenbahncomité, Bau einer Saal-Orlabahn, B,III,5, Nr. 6; betr. beim Eisenbahnbau in Pößneck beschäftigten Beamten und Arbeiter, Nachweisung der Zugänge bei der Classensteuer von Pößneck per IV. Quartal 1870, soweit sie dahin bekannt sind

³⁸¹ siehe StA Pößneck, Magistrat Pößneck und Eisenbahncomité, Bau einer Saal-Orlabahn, B,III,5, Nr. 6; Nachtrag zur Steuerrolle 1870

³⁸² vgl. StA Pößneck, Magistrat Pößneck und Eisenbahncomité, Bau einer Saal-Orlabahn, B,III,5, Nr. 6; betr. beim Eisenbahnbau in Pößneck beschäftigten Beamten und Arbeiter, Nachweisung der Zugänge bei der Classensteuer von Pößneck per IV. Quartal 1870, soweit sie dahin bekannt sind

³⁸³ vgl. StA Pößneck, Magistrat Pößneck und Eisenbahncomité, Bau einer Saal-Orlabahn, B,III,5, Nr. 6; betr. beim Eisenbahnbau in Pößneck beschäftigten Beamten und Arbeiter, Nachweisung der Zugänge bei der Classensteuer von Pößneck per IV. Quartal 1870, soweit sie dahin bekannt sind

d. M. haben die in hiesiger Flur beschäftigten Eisenbahnarbeiter nahe 400 an der Zahl [...]“³⁸⁴, die Schrift wird dann unleserlich, aber es ging um eine öffentliche Ruhestörung zur Nacht, denn ein Aushang des Stadtrates, welcher gegen diesen Vorfall einschreitet, ist mit abgeheftet.³⁸⁵

Daraus ist zu schlußfolgern, daß, wenn 400 Arbeiter inklusive des Baustellentrosses Anfang 1870 in Neustadt a.d. Orla an der Baustelle arbeiteten, es ebenfalls so viele am Ende des Jahres in Pößneck waren. Wie gesehen, wurden für einen Bauabschnitt wie Eichicht-Saalfeld 200 Arbeiter benötigt. Daher kann von 600 Arbeitern ausgegangen werden, die gleichzeitig beschäftigt waren und es wurde somit in drei Bauabschnitten parallel gearbeitet. Da hinzu kommt, daß 1870 auch die Elsterbrücke für die Bahn in Gera gebaut wurde, wofür zusätzlich 100 Arbeiter veranschlagt werden können, was die Gesamtzahl der Arbeiter für das Hauptbaujahr 1870 auf 700 wachsen läßt. Diese Arbeiterzahl dürfte sich auch 1871 in diesem Bereich bewegt haben, wo zusätzlich zur Bahntrasse die Saalebrücke gebaut wurde. Daraus ist auch zu erkennen, daß der deutsch-französische Krieg 1870/71, was die Streckenausführung betrifft, keinen negativen Einfluß auf das Baugeschehen hatte. Vielmehr zeigt sich die Ironie der Geschichte hierbei darin, daß im Nov. 1870 86 französische Kriegsgefangene für den Eisenbahnbau in Saalfeld eingesetzt wurden.³⁸⁶ Auch griff man einmal drei Männer in Kahla auf, die sich nicht ausweisen konnten, aber vorgaben, Arbeitsuchende beim Bahnbau in Neustadt a.d. Orla zu sein. Wie sich herausstellte, waren es in Erfurt entflohenen französischen Kriegsgefangene, die sich nach Böhmen absetzen wollten.³⁸⁷

Um die 400 Eisenbahnarbeiter in einer Stadt während des Baues zu leiten, gab es hierfür in Pößneck 17 Beamte, die Bauführer und Bauaufseher mit ihren Bürogehilfen, welche aus Leipzig, Dresden oder Gera kamen³⁸⁸ und damit wahrscheinlich Erfahrung beim Bahnbau vorweisen konnten. Sie koordinierten nicht nur den Bauvorgang, sondern überwachten auch die Arbeiter z.B. durch morgendlichen und abendlichen Zählappell, auf daß sich keiner unerlaubt von der Baustelle entfernte. Dies war auch für die Entlohnung notwendig.³⁸⁹ Zudem gab

³⁸⁴ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 293

³⁸⁵ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 294

³⁸⁶ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 89, 9. Nov. 1870, S. 353

³⁸⁷ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 96, 3. Dez. 1870, S. 380

³⁸⁸ siehe StA Pößneck, Magistrat Pößneck und Eisenbahncomité, Bau einer Saal-Orlabahn, B,III,5, Nr. 1 u. 2; Verzeichnis derjenigen Personen, welche bei der Thüringischen (Gera-Eichicht) Eisenbahn allhier mit Gehalt, Lohn zu Dienstleistungen genommen sind, 21. März 1870

³⁸⁹ siehe Enzweiler: Staat und Eisenbahn, S. 201

es neben dem Oberbaumeister Staberow, der die Bauleitung von Gera aus organisierte,³⁹⁰ noch vier Streckenbaumeister in Weida, Neustadt a.d. Orla, Pößneck und Saalfeld.³⁹¹

Die Bautätigkeit bestand hauptsächlich darin, in Landschaftseinschnitten die Erde mit Hacke und Schaufel abzutragen und sie mit Pferdefuhrwerken zu Talauffüllungen zu bringen, um einen ebenen Bahndamm zu erhalten, der befestigt und mit Böschungen versehen werden mußte.³⁹²

Die Bauführer verdienten täglich 2 Taler und ein Bauaufseher 1 Taler.³⁹³ Die Arbeiter verdienten mit ihren 30 bis 40 Groschen täglich, bei 1 Taler = 24 Groschen, scheinbar nicht allzu wenig, obwohl man bedenken muß, daß eine Fahrt von Gera nach Eichicht in der III. Klasse schließlich 31 Groschen kostete, in der IV. Klasse zwar nur 16 ½ Gr., aber in der I Klasse schon 61 Groschen.³⁹⁴

Die Kontrolle der Arbeitermassen gelang aber nur auf der Baustelle. Bei Arbeitsschluß zu Einbruch der Dunkelheit entfiel diese Beaufsichtigung. Was dann geschah, läßt sich aus den Verboten einer Weimarer Gesetzgebung für den Eisenbahnbau erahnen. So hat jeder Arbeiter sein eigenes Arbeitsbuch, was ihm das Betreten der Baustelle erlaubt. Der Besuch von Lokalen durch die Arbeiter ist nach der Polizeistunde (22 Uhr) verboten. Die Arbeiter dürfen nicht in der Scheune übernachten. Die Gehaltszahlung darf nicht zur Gottesdienstzeit am Sonntag erfolgen. Die Gendarmerie hat gegen Ruhestörer und entdeckte Verbrecher vorzugehen, sowie die Funktionen: „die Visitation der Schlafstellen, die Entfernung liederlicher Dirnen, die Anzeige bei Errichtung unbefugter Schankbuden [...] die Schlichtung vorkommender Streitigkeiten zwischen den Arbeitern und ihren Quartierswirthen [...] die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe.“³⁹⁵

Die Massen der Eisenbahnarbeiter erwies sich in den Städten, wie man sieht, als ein sehr rauhes Volk, das nur schwer zu bändigen war.

Auch die Anwohner, deren Grund und Boden von der Bahnlinie durchzogen werden sollte, waren nicht einfach im Umgang. Vor allem die betroffenen Personen auf reußischem Gebiet zeigten nur wenig Verständnis für die Bahn, welche auch nicht die von ihnen gewünschte

³⁹⁰ siehe u.a. ThSa Gotha, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183, Blatt 85; Brief aus Gera vom 27. Februar 1871

³⁹¹ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 99, 16. Dez. 1871, S. 395

³⁹² siehe Enzweiler: Staat und Eisenbahn, S. 198

³⁹³ siehe StA Pößneck, Magistrat Pößneck und Eisenbahncomité, Bau einer Saal-Orlabahn, B,III,5, Nr. 2; Verzeichnis derjenigen Personen, welche bei der Thüringischen (Gera-Eichichter) Eisenbahn allhier mit Gehalt, Lohn zu Dienstleistungen genommen sind, 21. März 1870

³⁹⁴ siehe Taten, Gedanken, Anregungen im Scheinwerferlicht, S. 2

³⁹⁵ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, betr. Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis, Blatt 274-277; Regulativ, die Beaufsichtigung der Eisenbahnarbeiter an der Gera-Eichichter Bahn betreffend, Weimar 1870,

Strecke Gera-Schleiz-Hof darstellte. So wurden Strafen von 30-35 Gulden ($20 \frac{1}{4}$ - $30 \frac{2}{3}$ Taler) oder eine verhältnismäßig hohe Gefängnishaft demjenigen angedroht, der die Fixierungen der Linienführung der Gera-Eichicht Bahn entfernt, verrückt oder beschädigt.³⁹⁶ Eine ähnliche Anzeige erschien aber auch in der Neustädter Zeitung.³⁹⁷ Offenkundig fiel es schwer einzusehen, warum die Bahn durch den eigenen Besitz gehen mußte und nicht durch den des Nachbarn.

Mit den 52 Grundstücksbesitzern auf reußischem Gebiet wurde sogar ein Besprechungstermin für die Grundstücksübergabe an die Bahn aufgesetzt, zu welchem alle erschienen,³⁹⁸ schließlich ging es auch um ihren Teil an der dafür zu zahlenden Entschädigung. Zudem ließen sich die reußischen Grundstücksbesitzer auch zusätzlich noch viele Ansprüche auf Entschädigung einfallen, um zusätzlich eine gewisse Geldsumme von der Bahngesellschaft zu erhalten. Es geht dabei immer um diverse Schäden durch die Bauarbeiten auf ihrem verbliebenen Grundbesitz. Ein endloser Briefwechsel zwischen den Besitzern und der Bahngesellschaft ist dazu erhalten geblieben.³⁹⁹

In Weida gab es da hingegen sogar sehr viele freiwillige Grundstücksabtretungen, so groß war hier die Freude über die Bahn.⁴⁰⁰ Auch für das Meininger oder Schwarzbuger Gebiet existieren keine Briefe, die von einem Widerstand der Bodenbesitzer wegen Gebietsabtretungen an die Bahn zeugen. So war z.B. im Pößnecker Stadtbereich Landkauf aus 140 verschiedenen Grundstücken nötig. Hinzu kamen aus der Nachbargemeinde Jüdewein nochmals 37 Grundstücke.⁴⁰¹ Rechnet man diesen kurzen Streckenabschnitt auf die gesamte Bahnlinie um, so kommt man auf mehrere tausend Besitzer, die entschädigt werden mußten.

Die Entschädigung wurde je nach Qualität der abgetretenen Fläche und erst nach dem Bahnbau 1872 gezahlt. So erhielt man z.B. für 425 m^2 $64 \frac{3}{4}$ Taler, für 737 m^2 Acker und 1291 m^2 Wiese sowie 5 Obstbäume 258 Taler 9 Groschen, und für 5985 m^2 Wiese 1044 Taler 3 Groschen.⁴⁰²

Der Bahnbau folgt der abgesteckten Trasse und gleicht jedes Hindernis zu einer planen Ebene aus. Während des Baus kommt es allerdings noch zu einigen mehr oder weniger spontanen

³⁹⁶ siehe ThSa Greiz, Ministerium Gera, Nr. 3936, Blatt 73, Brief vom 11. März 1870

³⁹⁷ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 26, 30. März 1870, S. 102

³⁹⁸ siehe ThSa Greiz, Ministerium Gera, Nr. 3936, Blatt 34-38

³⁹⁹ siehe u.a. ThSa Greiz, Ministerium Gera, Nr. 3936

⁴⁰⁰ siehe Rudolph: Neustadt a.d. Orla bekommt eine Eisenbahn, Beilage zu Neustädter Kreis-Boten, Nr. 16, 23. April 1938 S. 62

⁴⁰¹ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 12, 27. Jan. 1870, S. 45

⁴⁰² siehe ThSa Gotha, Königliche Reichsbahn-Direktion Erfurt, betr. Grunderwerb in der Flur Eichicht, Nr. 3, Blatt 119; Rechnung vom 26. Februar 1872

Streckenänderungen, die bis zu 30 m betragen.⁴⁰³ Man versucht damit vorher unkalkulierte Terrainschwierigkeiten oder auch kleinere Bachläufe zu umgehen.⁴⁰⁴

Durch diese kleineren `Kurskorrekturen` ermuntert, versuchte auch Rudolstadt im letzten Moment schnell noch einen Bahnanschluß auf dieser Strecke für die Stadt zu gewinnen, wo für eine Streckenkorrektur von etwa 7 km nötig gewesen wären. Doch das Telegramm aus Berlin auf diesen eigenartigen Vorschlag vom Februar 1870 lautet: „Rudolstadt konnte von der Bahnlinie Gera-Eichicht nicht berührt werden, ohne der Linie einen durchaus unzulässigen Zwang anzuthun. Hier ist deshalb eine derartige Be...chrung (unleserlich) niemals beabsichtigt oder auch nur einer näheren Erörterung unterworfen worden.“⁴⁰⁵

Alle Hochbauten und Einschnitte in der Landschaft müssen durch das Ministerium des jeweiligen Landes genehmigt werden. Auch dieses geschieht erst während des Baues wenn man an der betreffenden Stelle angelangt ist. Die Prüfung erfolgt dann sofort durch einen entsprechenden Beamten und die Genehmigung wird nach gewissen schriftlichen Rückfragen erteilt.⁴⁰⁶ Da eine solche Erlaubnis zu jeder kleinsten Veränderung in der Landschaft eingeholt werden mußte, geriet der Baufortgang mitunter in`s Stocken. So auch im Februar 1871, und der Oberbaumeister Staberow schrieb an die Thüringer Eisenbahngesellschaft in Erfurt: „[...] die zur Zeit wegen der Ausführung von verhältnismäßig vielen Bauwerken [laufenden] Verhandlungen schweben, die voraussichtlich noch längere Zeit in Anspruch nehmen werden.“⁴⁰⁷ Weil die Eisenbahn für die Bewohner der Gegend etwas völlig Neues war, zeigte man sich sehr interessiert an der Baustelle, auf welcher ab dem Mai 1871 auch schon Arbeitszüge führen.⁴⁰⁸ Nachdem sich aber das Publikum nur sehr wenig an die bahnpolizeilichen Regeln für das Verbot des Betretens der Baustelle hält, wird auch hier, jedoch erst im November 1871, eine Geldstrafe von 52 ½ Kreuzer (18 Groschen) bis 3 Gulden 30 Kreuzer (2 2/3 Talern und 10 Groschen), oder eine verhältnismäßige Gefängnisstrafe für unbefugtes Betreten der Baustelle angedroht.⁴⁰⁹

⁴⁰³ siehe ThSa Gotha, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183, Blatt 84

⁴⁰⁴ siehe ThSa Gotha, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183, Blatt 82 u. 83; Brief Saalfeld, 25. Okt. 1870

⁴⁰⁵ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242, Blatt 207; Telegramm aus Berlin im Feb. 1870

⁴⁰⁶ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2243; vielfältiger Biefwechsel hierzu enthalten

⁴⁰⁷ siehe ThSa Gotha, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183, Blatt 85; Brief aus Gera vom 27. Februar 1871

⁴⁰⁸ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2243, Blatt, 154b; Instruktion für das Befahren der Gera-Eichichter Linie mit Arbeitszügen in der Bauzeit, Erfurt 18. Mai 1871

⁴⁰⁹ siehe Fürstlich Schwarzburgisch-Rudolstädtisches privilegiertes Wochenblatt, Nr. 162, 23. Nov. 1871

Auf der gesamten Strecke von Gera bis Eichicht sind vier größere Bauwerke zu Errichten gewesen. Zum einen die Elsterbrücke bei Gera und die große Bahndammaufschüttung in Weida, zum anderen der Tunnel nahe der Harrasmühle zwischen Neustadt a.d. Orla und Pößneck, sowie die Saalebrücke bei Fischersdorf zwischen Saalfeld und Eichicht.

Als die Elsterbrücke 1870 mit ihren 70,5 m Länge⁴¹⁰ fertiggestellt war, bedrohte eine Vereisung der Elster im Februar 1871 den Ort Zwätzen, welcher an der Brücke liegt, mit einer Überschwemmung. Man sah den Brückenbau als Ursache hierfür und wünschte eine bauliche Veränderung an dieser.⁴¹¹ Die Bahngesellschaft verbreiterte hingegen den Fluß, was offensichtlich ebenfalls den gewünschten Erfolg brachte.⁴¹²

Der Bahndamm in Weida war zur Zeit der Eröffnung der Strecke 1871 die höchste künstliche Erdaufschüttung unter allen deutschen Bahnen. Seine Höhe beträgt 80 Fuß = 25 m,⁴¹³ wo hingegen der Bahndamm bei Apolda auf der Thüringischen Stammbahn nur 70 Fuß = 22 m mißt.⁴¹⁴

Die Eisenbahnstrecke besitzt einen kleineren Tunnel von 111 m Länge.⁴¹⁵ Sein Bau wurde mit Hilfe von Sprengladungen schnell vorangetrieben, wobei es auch zu einem Unfall kam.⁴¹⁶

Als der Durchbruch vollendet war, arrangierten die beschäftigten Arbeiter einen Fackelumzug in das nahegelegene Oppurg, wo im dortigen Schießhaus ein Abendessen auf Kosten des Bauunternehmers mit den Bahnbeamten und einigen Gästen aus Neustadt a.d. Orla die Feierlichkeit beschloß.⁴¹⁷ Zwischen Pößneck und Könitz waren ebenfalls zwei Bauvarianten mit Tunnel geplant, aber die dritte ohne ein solches Vorhaben wurde schließlich gewählt.⁴¹⁸

Die Errichtung der Saalebrücke bedurfte da schon eines größeren Aufwandes, da neben dem Baugeschehen gleichzeitig der Floßbetrieb aufrecht erhalten werden mußte.⁴¹⁹ Die Brücke wurde während des Jahres 1871 errichtet und hat eine Länge von rund 100 Metern.⁴²⁰

Die Orlabrücke in der Nähe von Triptis ist mit 12 m Länge⁴²¹ dagegen kaum erwähnenswert.

⁴¹⁰ siehe ThSa Greiz, Landratsamt Gera, Nr. 674², Blatt 4; Karte: Elsterbrücke mit Flußverbreiterung vom 2. Aug. 1872

⁴¹¹ siehe ThSa Greiz, Ministerium Gera, Nr. 3964, Blatt 267; Brief vom 17. Feb. 1871

⁴¹² siehe ThSa Greiz, Landratsamt Gera, Nr. 674², Blatt 4

⁴¹³ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 85, 28. Okt. 1871, S. 339

⁴¹⁴ siehe 100 Jahre Reichsbahn-Direktion Erfurt, S. 9

⁴¹⁵ siehe Pistor: Die thüringischen Eisenbahnen, S. 18

⁴¹⁶ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 85, 26. Okt. 1870, S. 337

⁴¹⁷ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 141, 29. Nov. 1870, S. 589

⁴¹⁸ siehe Kartensammlung Meiningen, Schrank 4, Nr. 140

⁴¹⁹ siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 am, Blatt 190; Brief vom 23. März 1871

⁴²⁰ siehe Kartensammlung Meiningen, Schrank 4, Nr. 49

⁴²¹ siehe ThSa Gotha, Thüringische Eisenbahngesellschaft, betr. Baupolizeiliche und Landespolizeiliche Prüfung, Nr. 10-44, Blatt 24; Erläuterungsbericht die Orla-Brücke, 30. Juli 1870

Ebenso ist die Verlegung des Flußbettes der Loquitz in der Nähe des Eichichter Bahnhofes im Vergleich zu den anderen vielfältigen Natureingriffen nur ein kleineres Unternehmen, das den Bau von zwei weiteren Eisenbahnbrücken ersparte.⁴²²

Zu den Brücken kommen 167 kleinere Unterführungen unter dem Bahndamm hinzu,⁴²³ welche die Zirkulation des Wasserhaushaltes künstlich regeln sollen und kleineren Bächen die Unterquerung, sowie den Wasserablauf bei Regen ermöglichen. An der hohen Anzahl dieser Bahndammunterführungen ist zu erkennen, welchen großen Einschnitt die Bahntrasse in die natürliche Wasserregulierung darstellt. Daß man zu dieser Zeit mit der natürlichen Umwelt noch recht sorglos umgegangen ist, zeigt u.a. ein Beispiel aus Neustadt a.d. Orla, wo man durch den Bahndamm die Wasserader einer Quelle zerstörte, welche auch „Gesundbrunnen“ genannt wurde und deren Wasser gern für Heilzwecke genutzt wurde.⁴²⁴ Heute gibt diese Quellenöffnung kein Wasser mehr. Weiterhin gewinnt man unter Betrachtung der Aktenlage den Eindruck, daß für jeden der kleinen Bahndamm-Durchlässe ein sehr ausführlicher Schriftwechsel mit mindestens einer Anfrage und zugehöriger Bestätigung durch die landespolizeiliche Prüfungskommission entstanden ist, der abgeheftet wurde. In hunderten von Briefen wird die Richtigkeit der baulichen Ausführung dieser Unterführungen angefragt und dann auch bestätigt. Die Aktenordner sind zu einem Großteil mit eben diesem Schriftverkehr angefüllt, der uns so erhalten geblieben ist. Wie sinnvoll dieser bürokratische Aufwand war, zeigt die zerstörte Quellader in Neustadt a.d. Orla.

Hinzu kommen 32 beschränkte Bahnübergänge und 7 Weg- oder Straßenüberführungen,⁴²⁵ welche die geschichtlich gewachsenen Wegverbindungen, die von der Bahnlinie durchschnitten wurden, wieder herstellen sollten. Daß diese Anzahl bei weitem nicht reichte zeigen die vielen Klagen der Städte. So bestand vor allem in Gera das Problem mit der neuen Eisenbahn darin, daß die Stadt von der Linie teilweise durchschnitten wurde und man ohne eine ausreichende Anzahl von Bahnübergängen nicht zu den Betrieben oder auf die Felder kam. So schloß die Stadt Gera mit der Thüringer Eisenbahngesellschaft einen separaten Vertrag ab, um eine ausreichende Anzahl von Bahnübergängen in hinreichender Breite gewährleistet zu sehen, welche die Stadt mit dem Stadtfeld oder den zukünftig geplanten Stadtteilen verband.⁴²⁶

⁴²² siehe ThSa Gotha, Eisenbahn-Direktion Erfurt, betr. Grunderwerb in der Flur Eichicht, Nr. 3, Blatt 18

⁴²³ siehe ThSa Meiningen, Kartensammlung Meiningen, Schrank 4, Nr. 49

⁴²⁴ siehe Drechsel: Beim Born hinterm Siechenbach, in Handschriftliche Aufzeichnungen

⁴²⁵ siehe ThSa Meiningen, Kartensammlung Meiningen, Schrank 4, Nr. 49

⁴²⁶ siehe ThSa Gotha, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183, Blatt 233-236; Vertrag der Stadt Gera mit der Thüringer Eisenbahngesellschaft vom 4. April 1871

Ein ähnliches Problem tritt in Saalfeld auf, wo das Land plötzlich von der Eisenbahn durchschnitten wird, wobei ebenfalls die Wege betroffen sind, die zu den Feldern führen. Da die Bahnübergänge noch nicht hergestellt waren und die Felder jenseits der Bahnlinie liegen, können diese nicht wie üblich bestellt werden. Man fordert so entweder eine Entschädigung für die Einbußen, welche durch die großen Umwege entstehen oder die schnelle Errichtung der Bahnübergänge.⁴²⁷ Man wird sich sicherlich für letzteres entschieden haben.

In Neustadt a.d. Orla durchschneidet die Bahnlinie das Netz der zentralen Wasserversorgung der Stadt. Für die Zeit des Baus einer neuen Leitung unter dem Bahndamm hinweg mußte die Stadt provisorisch mit Wasser versorgt werden, wofür die Bahngesellschaft aufkam. Auch hatten die Bürger Bedenken wegen der Verschlechterung der Wasserqualität auf Grund der Bahnunterführung des Wassers,⁴²⁸ was sich aber als haltlos herausgestellt haben dürfte.

In Pößneck wurden vier Wege von der Bahn durch einen tiefen Einschnitt in das Gelände durchteilt, welche zu den Feldern führten. Allerdings wurden nur eine Straße und eine Wegüberführung als Ersatz wieder hergestellt.⁴²⁹ Jedoch erreichte man bei der Bahngesellschaft, eine zusätzliche Straßenunterführung zu bauen, die anstelle eines geplanten beschränkten Bahnübergangs errichtet wurde.⁴³⁰

Ebenfalls erwähnenswert ist, daß der Bahnhof in Saalfeld ursprünglich unter einem erheblichen Mehraufwand nahe an die Stadt geführt werden sollte. Jedoch hätte er somit im Wassergebiet der Saale gelegen, die sich hier in viele kleine Nebenarme teilt. Durch die Trockenlegung dieses Gebietes könnte es allerdings leichter zu Hochwasser kommen und deshalb wollte man den Bahnhof schließlich doch weiter weg von der Stadt in wasserfreiem Gebiet anlegen. Dagegen wehren sich jedoch die Stadt Saalfeld und Altsaalfeld. Sie wollen eine weite Entfernung des Bahnhofes von der Stadt nicht billigen und deshalb Beschwerde einlegen.⁴³¹ Ihre Bedenken lassen die Gemeinden später aber wieder fallen.⁴³² Und daher kommt es, daß der Saalfelder Bahnhof heute weit ab des Stadtkerns liegt.

Überhaupt sind alle Bahnhöfe der Strecke Gera-Eichicht weit außerhalb der damaligen Stadtgrenze gebaut worden. Zum einen lag dies wohl an der günstigsten Linienführung der Trasse,

⁴²⁷ siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 am, Blatt 205; Brief vom 22. April 1871

⁴²⁸ siehe ThSa Gotha, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183, Blatt 194-197; Vertrag der Stadt Neustadt a.d. Orla mit der Thüringer Eisenbahngesellschaft vom 16. Dez. 1870

⁴²⁹ siehe ThSa Gotha, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183, Blatt 247; Karte zu Brief vom 15. Nov. 1870

⁴³⁰ siehe Kartensammlung Meiningen, Schrank 4, Nr. 49

⁴³¹ siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 am, Blatt 21; Brief vom 26. Nov. 1869

⁴³² siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 am, Blatt 63; Brief vom 26. Feb. 1870

die nach unkompliziertem Gelände suchte und zum anderen an den günstigeren Grundstückspreisen für den großen Raum, den der Bahnhof einnahm.

Auch der Bahnhof in Gera lag damals noch weit außerhalb der Stadt. Auf ihm gab es bereits Personenbahnsteige und Güterbahnhöfe der Thüringer Eisenbahngesellschaft nach Weißenfels und der Gera-Göbznitzer Eisenbahngesellschaft nach Göbnitz hin. Ab 1876 kamen die Personenbahnsteige und Güterabfertigungsanlagen der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft hinzu.⁴³³ Für die Gera-Eichichter Bahn gab es keine Probleme, den bestehenden Bahnhof mitzubedenutzen, da die Thüringer Eisenbahngesellschaft ja bereits einen Zugang hier hatte. Auch mit der Gera-Göbznitzer Eisenbahngesellschaft einigt man sich auf die Mitbenutzung, bzw. Abkauf von Gebieten, da beide Linien, nach Göbnitz und Eichicht, innerhalb Geras ein gutes Stück parallel nebeneinander verlaufen.⁴³⁴

Die Bahnhöfe der übrigen Haltestellen an der Gera-Eichichter Bahn mußten erst neu errichtet werden. Hierzu erscheint im März 1871 eine Anzeige wegen der Übernahme der Erd-, Mauer-, und Steinbauarbeiten für die Bahnhöfe in Wolfsgefärth, Weida, Triptis, Neustadt a.d. Orla, Oppurg, Pößneck und Eichicht.⁴³⁵ Der Baubeginn war für eine pünktlicher Eröffnung der Gebäude gemeinsam mit der Streckeneröffnung im Dezember 1871 viel zu spät gewählt und erst im Dezember 1872 wird in der Neustädter Zeitung gemeldet: „Das stattliche Hauptgebäude des hiesigen Bahnhofs ist am gestrigen Tage dem Verkehr übergeben und somit sowohl Inspection und Billetausgabe als auch die Restauration in dasselbe verlegt worden. (aus den Provisorien heraus) Da der Wartesaal 1. und 2. Klasse noch nicht vollständig hergestellt ist, konnte vorläufig nur der Wartesaal 3. und 4. Klasse eröffnet werden.“⁴³⁶ Die Bahnhofsgebäude errichtete man großdimensioniert aus rotem Backstein und sie haben alle ein ähnliches Aussehen. Nur Saalfeld bekam einen noch größeren Bahnhof, um seiner zukünftigen Funktion als Knotenpunkt verschiedener Bahnlinien entsprechen zu können. Alle Bahnhöfe enthielten neben den Wartesälen, Geschäftszimmern und Restaurationen auch Wohnungen für Beamte und Logierzimmer für Reisende.⁴³⁷

Auch das Bahnhofsgelände war an jeder Station, wenn auch unterschiedlich, aber doch großzügig ausgelegt. So gab es z.B. in Pößneck zwei verschiedene Frachtladestationen. Die größere hatte eine Vieh- und Wagenrampe. Zudem gab es einen Güterschuppen und einen überdachten und einen freien Lagerplatz. Auch ein Lokomotivschuppen, ein Kohleschuppen

⁴³³ siehe ThSa Greiz, Landratsamt Gera, Nr. 674¹, Blatt 253; Karte: Bahnhof Gera vom 15. Okt. 1875

⁴³⁴ siehe ThSa Greiz, Ministerium Gera, Nr 3964, Blatt 339; Vertrag mit Gera-Göbznitzer Eisenbahngesellschaft

⁴³⁵ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 23, 22. März 1871, S. 91

⁴³⁶ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 99, 7. Dez. 1872, S. 367

⁴³⁷ siehe Seiffert: Kurz nach der Einweihung der Bahnstrecke entgleiste Lok, in Saalfelder Kreisblatt, 6. Jan. 1996, S. 20

und ein Personalhaus wurden gebaut. Neben dem Bahnhofsgebäude gab es zwei nichtüberdachte Personenbahnsteige. Ebenso hatte man zwei Drehscheiben um die Lokomotiven und Bremswagen in die richtige Fahrtrichtung zu bringen.⁴³⁸

Die Herstellung des ebenen Bahnunterbaus mit seinen vielfältigen Landschaftseinschnitten, war die eigentlich schwierige Aufgabe, wofür viele Arbeiter benötigt wurden. Das anschließende Verlegen und Befestigen des Gleiskörpers ging relativ zügig, wohl ohne den großen Aufwand an Arbeitskräften voran. Man beginnt mit der Gleisverlegung wahrscheinlich im Mai 1871⁴³⁹ von Gera ab und Anfang September 1871 trifft schon die erste Lokomotive in Neustadt a.d. Orla ein, um den Bau des Gleiskörpers zu beschleunigen.⁴⁴⁰ Am 4. November 1871 fährt die erste Lokomotive dann auch schon in Saalfeld ein, um von edlen Jungfrauen zum Fest des letzten Hammerschlages am Gleiskörper begrüßt zu werden.⁴⁴¹ Offenbar wurde der Schienenstrang auch von Eichicht aus nach Saalfeld gelegt, wo er dann am 4. November auf das aus Gera kommende Gleis traf.

Seitdem Arbeitszüge den neuen Gleiskörper befuhren, kam es öfters dazu, daß Steine auf die Gleise gelegt wurden.⁴⁴² Als man einen solchen Täter faßte, hatte dieser mit einer schweren Strafe zu rechnen, „da bekanntlich derartige Contraventionen auf das härteste bestraft werden.“⁴⁴³ Möglicherweise handelte es sich dabei um einen Gegner der Eisenbahn, obwohl das aber bei aller Freude in dieser Region um die Eisenbahn nur schwer vorstellbar ist. Als 1859 noch vor Betriebsbeginn Steine auf die Gera-Weißenfelder Bahn gelegt wurden, ging es dabei sicher um einen Jugendstreich, denn man belehrte die Schüler im Anschluß nur und eine weitere Strafe entfiel.⁴⁴⁴ Anders aber bei der Gera-Eichichter Bahn, wo die Börsartigkeit der Bauhemmung mit einer schweren Strafe geahndet wurde, was die Annahme von Bahngegnern eher bestätigt.

Während des Bahnbaus kam es auf der Strecke zu mehreren Arbeitsunfällen, die für mehrere Bahnarbeiter tödlich endeten. So kamen zwei Arbeiter durch nachrutschendes Erdreich in Landschaftseinschnitten zu Tode⁴⁴⁵ und zwei andere starben durch umstürzende Transport- oder Eisenbahnwagen.⁴⁴⁶ Ein fünftes Opfer war ein Bewohner des Saalfelder Armenhauses,

⁴³⁸ siehe ThSa Gotha, Bahnhof Pößneck 1890, Nr. 4, Blatt 99

⁴³⁹ zu diesem Zeitpunkt werden die ersten Arbeitszüge eingesetzt; siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2243, Blatt, 154b; Instruktion für das Befahren der Gera-Eichichter Linie mit Arbeitszügen in der Bauzeit, Erfurt 18. Mai 1871

⁴⁴⁰ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 70, 6. Sep. 1871, S. 279

⁴⁴¹ siehe Beilage zum Saalfelder Kreisblatt, Nr. 43, 7. Nov. 1926

⁴⁴² siehe Anzeige-Blatt für den Kreis Saalfeld, Nr. 146, 12. Dez. 1971, S. 623

⁴⁴³ vgl. Anzeige-Blatt für den Kreis Saalfeld, Nr. 146, 12. Dez. 1971, S. 623

⁴⁴⁴ siehe Geralsche Zeitung, Nr. 63, 16. März 1859, S. 285

⁴⁴⁵ Neustädter Kreis-Bote, Nr. 35, 30. April 1870, S. 137 und Nr. 72, 10. Sep. 1870, S. 285

⁴⁴⁶ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 141, 29. Nov. 1870, S. 590 und Nr. 133, 9. Nov. 1871

welcher an der Eisenbahn mitarbeitete und kurz vor Betriebseröffnung seinem Leben durch Selbstmord ein Ende setzte, indem er sich vor einen fahrenden Bauzug warf.⁴⁴⁷

Auf Grund des zügigen Baugeschehens erwartet man schon für den 15. November 1871 die Eröffnung der Bahn,⁴⁴⁸ aber am 6. und 7. Dezember erfolgt erst die Abnahme der Strecke durch die landespolizeiliche Prüfungskommission.⁴⁴⁹ Das Protokoll für den schwarzburgischen Streckenabschnitt ist erhalten geblieben und daraus geht hervor, daß noch nicht alle Schwellen vollständig verfüllt sind und die Bahnhofsanlagen bisher nicht überall vollendet wurden.⁴⁵⁰ Aber sonst wurden die Bauwerke nach den genehmigten Plänen ausgeführt und „die Strecke befindet sich im allgemeinen in einem für die Betriebseröffnung geeigneten Zustand.“⁴⁵¹ Dies ist aber nur eine schönere Umschreibung für: Nicht fertig!

Dennoch waren die Teilnehmer einer Probefahrt am 13. Dezember 1871 „mit dem Ergebnis derselben im hohen Grad zufrieden.“⁴⁵² Die hierbei anwesenden Staatskommissare der beteiligten Regierungen und die Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft fuhren die Strecke von Gera nach Eichicht und wieder zurück ab und begingen das Bauende mit einem Festessen im Geraer Bahnhof.⁴⁵³

4.4. Die Bahneröffnung

Lange schon hatte man das Ereignis der Betriebseröffnung der neuen Eisenbahnlinie erwartet. Am 20. Dezember 1871 geschah dies nun unter Einhaltung der vertraglich geregelten dreijährigen Baufrist termingerecht. In den Tagen zuvor waren die Fahrpläne der neuen Bahn und die Tarifbestimmungen in den örtlichen Zeitungen abgedruckt worden⁴⁵⁴ und man rüstete sich in den Gemeinden für den Eintritt in das neue Eisenbahnzeitalter.

In Gera verließ der erste fahrplanmäßige Zug 9.30 Uhr ohne besondere Eröffnungsfeierlichkeiten den Bahnhof. Nur die geschmückte Lokomotive „Adler“, mit Sicherheit nicht die gleiche wie bei der Eröffnung von Nürnberg nach Fürth 1835, nur derselbe Lokomotivname, einige dekorierte Wagen und der Kanonensalut der Schützengesellschaft deuteten auf etwas

⁴⁴⁷ siehe Pöbnecker Wochenblatt, Nr. 143, 2. Dez. 1871

⁴⁴⁸ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 84, 25. Oktober 1871, S. 335

⁴⁴⁹ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 97, 9. Dez. 1871, S. 387

⁴⁵⁰ siehe ThSa Rudolstadt, Landratsamt Rudolstadt, Nr. 72/12, Blatt 167-169; Abschlußbericht der Prüfungskommission vom 7. Dez. 1871

⁴⁵¹ vgl. ThSa Rudolstadt, Landratsamt Rudolstadt, Nr. 72/12, Blatt 168; Abschlußbericht der Prüfungskommission vom 7. Dez. 1871

⁴⁵² vgl. Neustädter Kreis-Bote, Nr. 99, 16. Dez. 1871, S. 395

⁴⁵³ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 99, 16. Dez. 1871, S. 359

außerordentliches hin. Auch in Weida hält man sich mit Feierlichkeiten zurück, obwohl das lang ersehnte Ziel nun Realität zu werden beginnt. Die Zeitung kommentiert, dass Ovationen die gewünschte Bedeutung der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht, welche vorerst noch fehlt nicht herbeibringen.⁴⁵⁵ Über das Eintreffen des Eröffnungszuges in Neustadt a.d. Orla wird ebenso nichts berichtet.

Anders in Pößneck, dort traf der Zug „mit zahlreichen Festteilnehmern auf dem geschmackvoll dekorierten Bahnhof [...] ein. Dem lang ersehnten Momente war auch der Empfang angepaßt. Musik, Böllerschüsse und freudige Zurufe einer nach Tausenden zählenden Menschenmenge, ein herzliches Willkommen durch unseren Herrn Oberbürgermeister, und Ehrenwein, von der Bürgerschaft dargereicht. [...] Am Abend, nach der Rückkehr des Zuges, vereinigte ein heiteres Festmahl einen großen Teil der hiesigen Einwohnerschaft, sowie die Beamten der Bahn- und Baugesellschaft bis spät in die Nacht hinein“.⁴⁵⁶ Es war tatsächlich ein Fest, bei dem sowohl die bürgerlichen Beamten, als auch die am Bau beteiligten Arbeiter zu Gast waren. Es wurden Speisen und Getränke kostenlos angeboten und man feierte von drei Uhr nachmittags bis drei Uhr morgens.⁴⁵⁷

Auch in Saalfeld empfing man den ersten Zug festlich, und er „wurde von dem Anwesenden zahlreichen Publikum durch fröhliche Zurufe begrüßt. [...] In Oppurg und Pößneck war der Zug durch Musik begrüßt worden. In Könitz hatten sich die Bergleute zum festlichen Empfang eingefunden.“⁴⁵⁸

Warum die feierliche Stimmung in Weida und Neustadt a.d. Orla seit dem hier überaus festlich begangenen ersten Spatenstich bis zur Betriebseröffnung soweit abgeflaut ist, daß man diesem doch so wichtigen Ereignis für die Region keine Aufmerksamkeit mehr schenkte, kann nicht genau geklärt werden. Mag die Eröffnung der Eisenbahn auch in die Geschäftszeit eines winterlichen Mittwoches gefallen sein und der Weg zum Bahnhof einige hundert Meter betragen haben, so hielt dieser Umstand die Einwohner Saalfelds auch nicht zurück, den eintreffenden Zug als Symbol eines neu anbrechenden Zeitalters zu begrüßen.

Daß man in Gera auf dieses Ereignis keinen weiteren Wert legte, scheint verständlich, da man hier nicht die gewünschte Eisenbahnlinie Gera-Hof eröffnete, sondern eine Konkurrenzbahn zu dieser. Auch hatte man in Gera schon zwei Eisenbahnstrecken eröffnet, wobei 1859 zum

⁴⁵⁴ siehe u.a. Stadt- und Landbote, Nr. 149, 19. Dez. 1871

⁴⁵⁵ Eröffnungsfahrt siehe Stadt- und Landbote, Nr.151, 23. Dez. 1871

⁴⁵⁶ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 152, 23. Dez. 1871

⁴⁵⁷ siehe Zeitungsartikel in Taten, Gedanken, Anregungen im Scheinwerferlicht, S. 6

⁴⁵⁸ siehe Anzeige-Blatt für den Kreis Saalfeld, Nr. 150, 21. Dez. 1871, S. 644

großen Festbankett im Rathausaal anlässlich der Inbetriebnahme der Strecke Weißenfels-Gera auch Ehrengäste aus Weida, Neustadt a.d. Orla und Pößneck geladen waren.⁴⁵⁹

Auch die Eröffnung der zweiten Strecke nach Gößnitz wurde 1865 angemessen gefeiert. Der Bahnhof und die umliegenden Gebäude waren in reußischen und sächsischen Landesfarben geflaggt. Die Bevölkerung strömte zum Bahnhof, um den Eröffnungszug, dem der reußische Fürst und sein Erbprinz entstiegen, zu begrüßen. Auch hier gab es anschließend ein großes Festbankett.⁴⁶⁰

Bahnstreckeneröffnungen sind, wie man sieht, also schon ganz anderes gefeiert worden. Da hingegen nimmt sich die Eröffnung der Gera-Eichrichter Bahn fast als ein Trauerspiel aus. So begrüßt man doch nicht dasjenige Bauprojekt, für das man solange Zeit kämpfte und von dem man eine große Bedeutung innerhalb des deutschen Schienennetzes erwartete? Oder waren diese Hoffnungen zu dieser Zeit schon wieder abgeflaut? Es kann aber auch sein, daß 1871 der Eisenbahn schon das Neue genommen war und sie gehörte bereits zum alltäglichen Leben. Einen vielleicht wichtigen Hinweis darauf, warum die Eisenbahneröffnung in den Städten des Neustädter Kreises, Weida-Triptis-Neustadt a.d. Orla, nicht gefeiert wurde, gibt eine Zeitungsnotiz vom September 1871 aus Pößneck. Dort wurde damals das Fest der ersten Lokomotiveinfahrt deshalb nicht wie in den anderen Städten gefeiert, obwohl alles vorbereitet war, weil es zu `Mißhelligkeiten` zwischen den Beamten der Baugesellschaft und den Einwohnern Pößnecks gekommen war. Man versprach aber, sich um das Beilegen des Konfliktes zu bemühen und die Feier zur Betriebseröffnung `doppelt` nachzuholen., was, wie man sieht, in der Tat geschah. Sollte nun auch die Bevölkerung des Neustädter Kreises in Mißhelligkeiten mit den Bahnbeamten der Bau- und Eisenbahngesellschaft geraten sein und deshalb auf einen offiziellen Festakt zur Bahneröffnung verzichtet haben? Die Wahrscheinlichkeit dieser Annahme ist durchaus gerechtfertigt, auch wenn die Zeitungen nichts darüber berichten. Wie dem auch sei. In Pößneck verfaßte Robert Karwe anlässlich der Eisenbahneröffnung ein Gedicht auf die Bahn, das mit Zuversicht die Erwartungen an das neue Verkehrsmittel ausdrückt:

Glück auf! zur Eröffnung unserer Eisenbahn am 20. Dezember 1871⁴⁶¹

Glück auf! Glück auf! das Ziel ist erreicht,
Nach dem wir seit Jahren gerungen.
Wie kräftig die Lokomotive dort keucht,

⁴⁵⁹ siehe Geraische Zeitung, Nr. 68, 22. März 1859, S. 305

⁴⁶⁰ siehe Geraische Zeitung, Nr. 303, 29. Dez. 1865, S. 1677

⁴⁶¹ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 150, 19. Dez. 1871

Mit den Wagen zum Zuge verschlungen.
Die Glocke tönt und die Pfeife gellt,
Verbunden sind wir mit der großen Welt.

Wir lagen auf einsamer Insel bisher,
Wie der Schiffer, vom Sturme verschlagen;
Doch heut` ist der Tag, wo dem großen Verkehr
Die eiserne Bahn übertragen,
Die auch unser Pößneck nun endlich berührt
Und pfeilschnell die Arbeit zum Markte hinführt.

Gesegnet sei, wer das Werk hier vollbracht!
Ein Druck all` den nervigen Händen,
Die rüstig von früh an bis spät in die Nacht
Mit halfen, den Bau zu vollenden.
Und Dank den Männern der geistigen Kraft,
Die Höhen und Tiefen zu Gleise geschafft.

Glück auf! ein neues Leben beginnt,
Gewerblichem Fleiß hier zum Segen.
Denn Pößneck eilt nun per Dampfroß geschwind
Einer würdigen Zukunft entgegen.
Und donnernd erschalle von Mann zu Mann,
Ein Hoch unsrer Gera-Eichichter Bahn!

Neben diesem Gedicht der bürgerlichen Kleinkunst⁴⁶² gibt es auch einen interessanten Kommentar seitens des Arbeiterstandes zu dem Pößnecker Freudenfest. „Was sollen wir hiesigen Arbeiter über die Eröffnung der Bahn jubeln, die doch nur dem Fabrikanten allein Vorteil und Gewinn bietet? [...] Für eine Portion Essen und mehrere Seidel Bier zur Feier der Bahneröffnung einen ganzen oder halben Tag Arbeit zu opfern, würde am Schluß der Woche von der Familie des Arbeiters an dessen Verdienst schmerzlich empfunden werden.“⁴⁶³ Möglicherweise ist das ein weiterer Grund, warum man in Weida, Triptis und Neustadt a.d. Orla nicht weiter feierte. Auf jeden Fall zeigt dieser Artikel, das Erstarken, der sich in der Gründerzeit herausbildenden Arbeiterklasse, die in der kleinen Industrie des Saale-Orlaraumes schon Fuß gefaßt hatte und imstande war, ihren Standpunkt öffentlich auszudrücken.

Der Fahrplan sah zunächst nur zwei gemischte Züge, d.h. Personen- und Güterbeförderung, täglich in jeder Richtung vor und erst ab 1872 sollten die im Vertrag vom 18. März 1871 festgelegten drei Züge fahren. Der erste Fahrplan und die Personen-Geld-Tarife der Strecke gestalteten sich folgendermaßen:⁴⁶⁴

Vormittags Ankunft	Abfahrt	Nachmittags Ankunft	Abfahrt
-----------------------	---------	------------------------	---------

⁴⁶² Herrn Krawes Frau war die Leiterin der Kleinkinder-Bewahranstalt in Pößneck, siehe Adreßbuch und Wohnungs- Anzeiger für die Stadt Pößneck, S. 34; auch wohnte sie in einem Schulgebäude, siehe StA Pößneck, Verzeichnis der sämtlichen Haupt- und Neben- Gebäude hiesiger Stadt 1867, was darauf schließen läßt, daß ihr Mann ein Lehrer der Stadt Pößneck war

⁴⁶³ siehe Zeitungsartikel in Taten, Gedanken, Anregungen im Scheinwerferlicht, S. 8

⁴⁶⁴ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 99, 16. Dez. 1871, S. 398

Gera		9.30		6.00
Wolfsgefährth	9.45	9.50	6.15	6.20
Weida	10.05	10.13	6.35	6.43
Niederpöllnitz	10.35	10.40	7.05	7.10
Triptis	10.58	11.06	7.28	7.36
Neustadt	11.21	11.31	7.51	8.00
Oppurg	11.46	11.51	8.15	8.20
Pöbneck	12.03	12.15	8.32	8.42
Könitz	12.34	12.39	9.01	9.06
Unterwellenborn	12.48	12.53	9.15	9.20
Saalfeld	1.04	1.20	9.31	9.45
Eichicht	1.42		10.07	

	Vormittags Ankunft	Abfahrt	Abends Ankunft	Abfahrt
Eichicht		5.00		3.00
Saalfeld	5.20	5.30	3.20	3.35
Unterwellenborn	5.45	5.50	3.50	3.55
Könitz	6.00	6.05	4.05	4.10
Pöbneck	6.21	6.31	4.26	4.36
Oppurg	6.42	6.47	4.47	4.51
Neustadt	7.11	7.20	5.15	5.25
Triptis	7.42	7.50	5.47	5.53
Niederpöllnitz	8.03	8.08	6.06	6.11
Weida	8.25	8.33	6.28	6.36
Wolfsgefährth	8.44	8.49	6.46	6.51
Gera	9.03		7.05	

Personen-Geld-Tarife (in Silbergroschen)

	Einfache Fahrt				Tageskarte	
	I.	II.	III.	IV. Klasse	II.	III. Klasse
von Gera nach						
Wolfsgefährth	5	4	3	1½	5	4
Weida	10	7	5	3	10	7
Niederpöllnitz	16	12	8	4½	16	11
Triptis	22	16	11	6	22	15
Neustadt	28	21	14	7½	28	19
Oppurg	35	27	18	9	35	24
Pöbneck	40	30	20	10½	40	27
Könitz	46	35	23	12	46	31
Unterwellenborn	49	37½	25	13½	49	33½
Saalfeld	53	40½	27	15	53	36½
Eichicht	61	46½	31	16½	61	41½

Ein Pößnecker beklagt in diesem Zusammenhang, daß er auf Grund der späten Abfahrtszeit in Richtung Saalfeld gar keine Gerichtstermine wahrnehmen könne, da die Geschäftsstelle nur vormittags geöffnet hat. Desweiteren sieht er es als einen großen Übelstand an, daß die Postverbindung zu Pferd auf dieser Strecke eingegangen ist und nun die Briefe und Zeitungen, welche man bisher morgens zwischen 7 und 9 Uhr zugestellt bekam, jetzt erst nachmittags 2 Uhr eintreffen.⁴⁶⁵ Daß diese Versandart jedoch billiger ist und so von mehr Personen genutzt werden kann, scheint dem Verfasser nur zweitrangig zu sein. Auch das z.B. die Reise von Neustadt a.d. Orla nach Gera jetzt in knapp zwei Stunden zu bewältigen ist, wofür man vorher mit der Postkutsche 5 7/8 Stunden benötigte,⁴⁶⁶ sollte bei den Vorzügen des neuen Transportmittels berücksichtigt werden.

Ab dem 1. April 1872 fuhren dann je drei Züge in beiden Richtungen:⁴⁶⁷

Gera ab	Eichicht an	Eichicht ab	Gera an
5.25	⇒ 10.05	5.30	⇒ 9.00
9.40	⇒ 13.15	14.20	⇒ 18.40
18.00	⇒ 22.07	19.10	⇒ 22.45

Damit wurde die gewünschte Verbindung nach Saalfeld günstiger und die Fahrzeit verkürzte sich um eine halbe Stunde. Auch hatte man in Gera immer einen Anschluß von oder nach Leipzig über Weißenfels. Auf der Strecke Gera-Leipzig fuhren aber täglich schon vier durchgehende Züge in beiden Richtungen, zwei Personenzüge plus zwei Eilzüge.⁴⁶⁸

Eine endgültige Abschlußvermessung der Bahnstrecke fand 1872 statt, um die von der Gebiëstabetung betroffenen Personen entsprechend auszuzahlen, den Besitzstand der Bahn auf ewige Zeiten klar festzustellen und um vorhandene oder beim Bahnbau entstandene Grenzverdunkelungen aufzuklären.⁴⁶⁹

Und was die von der Bahnlinie durchschnittenen Ländergrenzen betrifft, so waren dies nicht wenige. Auf einer größeren Streckenkarte der Bahn sind allein 12 Staatsgrenzen verzeichnet, die von der Eisenbahn gekreuzt werden. Dabei wechselt das Territorium beständig zwischen Reuß j.L., Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Meiningen, Preußen und Schwarzburg-Rudolstadt.⁴⁷⁰ Aber ein detaillierter Auszug aus dem Verzeichnis, der von der Eisenbahn Gera-Eichicht berührten Landesgrenzen, weist für den Meininger Streckenabschnitt insgesamt

⁴⁶⁵ siehe Zeitungsartikel in Taten, Gedanken, Anregungen im Scheinwerferlicht, S. 4

⁴⁶⁶ siehe Postmeilensäule von 1728 auf dem Marktplatz in Neustadt a.d. Orla

⁴⁶⁷ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2216, Blatt 56

⁴⁶⁸ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2216, Blatt 63

⁴⁶⁹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2243, Blatt 54-62; Instruktionen für das bei der Schlußvermessung, Kartierung und Begrenzung des Bauterrains der Gera-Eichichter Eisenbahn zu befolgende Verfahren, Erfurt im Mai 1872

⁴⁷⁰ siehe ThSa Meiningen, Kartensammlung Meiningen, Schrank 4, Nr. 49

schon 7 Ländergrenzen aus, wobei das meiningische Staatsgebiet mit allen beteiligten Staaten außer Reuß j.L. wechselt.⁴⁷¹ Noch mehr Landesgrenzen kann der kurze Schwarzburger Streckenabschnitt aufweisen, der über 10 Landesgrenzen verfügt, die einen beständigen Wechsel von Schwarzburger Gebiet mit meiningischem oder preußischem ausweisen.⁴⁷² Die deutsche Kleinstaaterei läßt sich kaum eindrucksvoller schildern. In Randgebieten von Ortschaften wechselte oft mehrmals die Staatszugehörigkeit, des zum Einflußbereich der Gemeinde gehörenden Bodens. Das auch alles so blieb wurde durch die Abschlußvermessung der Bahnbeamten sichergestellt.

5. Der Bahnbetrieb auf der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht in den ersten Betriebsjahren

5.1. Die Probleme und Mängel der neuen Bahn

Als der Bahnbetrieb am 20. Dezember 1871 auf der Linie Gera-Eichicht begann, waren die Bahnhöfe auf der gesamten Strecke noch nicht hergestellt und auch die provisorischen befanden sich erst im Bau. Zudem waren die Zufahrtsstraßen noch nicht fertiggebaut, so daß die Bahnhöfe kaum mit leichten, viel weniger aber mit Frachtwagen befahren werden konnten. Weiterhin waren die Schwellen des Bahnkörpers größten teils noch nicht verstopft, was schon bei der Betriebsabnahme bemängelt wurde. Auch ein Behelfsgleis, daß zwischen Weida und Wolfsgefärth gelegt werden mußte, weil der Bahndamm immer wieder nachgerutscht war, konnte erst nach Ostern des Jahres 1872 entfernt werden und die eigentliche Bahnlinie dem Verkehr übergeben werden.⁴⁷³ Als dies geschehen war und man den Bahnkörper sachgerecht gestopft hatte, konnte die Zugfahrt dann, wie gesehen, im zweiten Fahrplan beschleunigt werden.

Zudem wurden die vertraglich geregelten Längengefälle von höchstens 1:100 zuweilen deutlich überschritten, so daß die Bahn erhebliche Steigungen von bis zu 1: 40 aufweist.⁴⁷⁴ Jedoch wurden die im Vertrag von 13. März 1867 festgesetzten Krümmungsdurchmesser eingehalten⁴⁷⁵ und nicht, wie damals hin und wieder behauptet, unterschritten.⁴⁷⁶

Die Beschwerden im ersten Betriebsjahr sind noch weit vielfältiger. So beklagt man sich vor allem über die alten Lokomotiven, die nur wenig Dampfkraft haben, um ihre Transportleis-

⁴⁷¹ siehe ThSa Meiningen, Verwaltungamt Saalfeld, Nr. 40,6 ao, Blatt 6; Auszug aus dem Verzeichnis der von der Eisenbahn Gera-Eichicht berührten Landesgrenzen

⁴⁷² siehe ThSa Rudolstadt, Staatsarchiv Rudolstadt, Nr. 2243, Blatt 40; Auszug aus dem Verzeichnis der von der Eisenbahn Gera-Eichicht berührten Landesgrenzen

⁴⁷³ Bahnmängel siehe StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf, II. Zum Bahnbetrieb

⁴⁷⁴ siehe Pistor: Die turingischen Eisenbahnen, S. 20

⁴⁷⁵ siehe Pistor: Die turingischen Eisenbahnen, S. 21

⁴⁷⁶ siehe StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf, I. Zum Bahnbau

tung zu erfüllen, und oft bis zu einer Stunde stehen bleiben. Fast nie werden die vorgeschriebenen Fahrzeiten eingehalten.⁴⁷⁷ Auch werden alte Wagen eingesetzt und für den Kohletransport reichen diese zahlenmäßig schon nicht mehr aus.⁴⁷⁸

Die Eisenbahngesellschaft weist diese Beschwerden über die unzureichenden Betriebsmittel zurück, da die bestellten Güterwagen und Lokomotiven zur Betriebseröffnung auf Grund von Lieferschwierigkeiten seitens der Betriebe nicht geliefert werden konnten. Diese Verzögerung war durch den zweijährigen Krieg mit Frankreich entstanden, wo den Betrieben die nötigen Arbeitskräfte für eine pünktliche Auslieferung fehlten.⁴⁷⁹ Bis die neuen Lokomotiven eintreffen, werden alte Lokomotiven der Thüringer Stammbahn auf der Strecke eingesetzt. Auch die alten Wagen werden durch neue ersetzt werden, die man eigens für die Gera-Eichichter Bahn baut.⁴⁸⁰ Weiterhin entschuldigte man sich für die Unpünktlichkeiten damit, daß die Bahnstrecke durch ihre Steigungen Gebirgsbahnverhältnisse bietet, welche für das Betriebspersonal noch neu sind.⁴⁸¹

Im April 1872 waren die neuen Wagen und Maschinen zwar noch nicht alle geliefert, aber es gab zum neuen Fahrplan immerhin schon 9 Lokomotiven, davon 6 Güterzuglokomotiven, 30 Personenwagen, 9 Gepäckwagen, 100 bedeckte und 130 offene Güterwagen.⁴⁸²

Doch noch im März 1872 blieb z.B. der Abendzug auf Grund einer schadhafte Lokomotive in Wolfsgefärth liegen und es dauerte zwei Stunden bis eine andere Lokomotive herbeigeschafft worden war. Die Passagiere standen frierend im Freien oder saßen ohne jedes wärmende Getränk im kalten Wagen, da der Bahnhof noch nicht fertiggestellt war.⁴⁸³

Ein Leipziger Zeitgenosse, der noch innerhalb des ersten Fahrplanes mit der neuen Bahn fuhr, schildert im „Leipziger Tageblatt“ mit spitzer Ironie seine Reiseindrücke auf der Gera-Eichichter Strecke:⁴⁸⁴

„Mit den Eisenbahnen geht die Gemütlichkeit unter! Es ziemt dem empfindsamen Reisenden nicht, sich von rasenden Lokomotiven an den Stätten der Natur und Menschen vorüberjagen zu lassen. Man muß die Fäden der Heimat so lange als möglich festhalten, um desto innigere Anknüpfungspunkte in der Außenwelt zu gewinnen. Ehre und Achtung daher denjenigen, welche sich die schöne Aufgabe gestellt haben, das rasende Drängen und Stürmen durch jenes contemplative Ausrufen zu vermitteln, welches die Erinnerungen an die selige Reichspostmeisterei Thurn und Taxis, an die stabile Beförderung von Menschen, Briefen und Paketen, an die Zauberklänge

⁴⁷⁷ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 18, 2. März 1872, S. 69

⁴⁷⁸ siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 an, Blatt 35f.; Brief vom 29. Jan. 1872

⁴⁷⁹ siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 an, Blatt 56f.; Brief vom 15. April 1872

⁴⁸⁰ siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 an, Blatt 35f.; Brief vom 29. Jan. 1872

⁴⁸¹ siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 an, Blatt 56f.; Brief vom 15. April 1872

⁴⁸² siehe ThSa Meiningen, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 an, Blatt 56f.; Brief vom 15. April 1872

⁴⁸³ siehe StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf, II. Zum Bahnbetrieb

⁴⁸⁴ „Eisenbahn der Beschaulichkeit“ Auszug aus dem Leipziger Tageblatt, siehe in Die erste Lokomotive in Saalfeld, in Beilage zum Saalfelder Kreisblatt, Nr. 43, 7. Nov. 1926 und Nr. 44, 14. Nov. 1926

des Posthorns und an die in das Grab der Kulturgeschichte hinabgestiegene Blütezeit der Postillone wieder wachruft. Dieses schöne Vermittlungsamt zwischen sonst und jetzt hat die Eisenbahn Gera-Saalfeld-Eichicht übernommen. Ihr Motto ist: `Eile mit Weile´ und ihre nicht genug zu dankende Aufgabe, den Wanderer mit den Interpunktionen der Strecke so vertraut wie möglich zu machen. Für die Uebernahme des Betriebs hat sie das Glück gehabt, die durch ihre besonnene Verwaltung allbekannte Thüringische Eisenbahngesellschaft zu gewinnen, und damit das stille Gemütsleben auf dieser friedlichen Bahn durch keine Hast und Übertreibung gestört werde, haben die Anschlußposten an die verschiedenen Stationen dafür gesorgt, dem Reisenden ein Ausruhen von acht bis zwölf Stunden zu gestatten. Auch die Königl. Sächsische Verwaltung der Westbahn, welche den Betrieb der Strecke Gera-Gößnitz übernommen hat, ist human genug, ihren Zug in derselben Minute aus Gera abgehen zu lassen, wo der Zug von Weida im Bahnhof ankommt, damit die Passagiere Gelegenheit gewinnen, einen Nacht im Schoße der Hauptstadt der jüngeren Linie des Reußenlandes verträumen zu können, statt in ruheloser Hast noch am Abend bis Altenburg oder Chemnitz weiter zu jagen.

Einsender wird den Entschluß, sich dem Stilleben dieser menschenfreundlichen Anstalt anvertraut zu haben, nie vergessen. Er gewann dadurch Gelegenheit, seine Sympathien für den Thüringer Eisenbahnbetrieb einen neuen Anknüpfungspunkt zu geben; ja selbst das Unfertige und Primitive, welches den Reisenden auf allen Stationen der jungen Bahn anschaute, war ganz geeignet, uns in jene harmlose Zeit zu versetzen, wo noch Genügsamkeit und Einfachheit regierte und die unverdorbene Menschheit für die Befriedigung ihrer Bedürfnisse nur die einfachsten Vorkehrungen begehrte. In Pößneck, wo Einsender (ich) zum ersten Mal den Boden der idyllischen Bahn betrat, verweigerte der Kassierer die Annahme von Reisegeld mit den Worte: `Wir sind noch nicht damit eingerichtet.´ Beneidenswerter Mann! Wie kann das Deutsche Reich wagen, mit seinen Zwanzigmarkstücken die Meininger Gulden, a 60 Kreuzer, zu verdrängen? Beneidenswerter Mann! Dein Horizont umspannte noch das individualisierte Deutschland in der Thüringer Enklaven-Herrschaft. Das Deutsche Reich kann mit seinen Goldmünzen warten, bis der Durchstich bis Weida haltbar geworden ist (abgerutschte Bahndamm), dann werden die Kassenbeamten der Gera-Eichichter Eisenbahn vielleicht - ohne jedoch der betriebführenden Gesellschaft vorgreifen zu wollen - Instruktion erhalten, sich auf die Annahme von Zwanzigmarkstücken in Gold des Reiches einzurichten.

Oppurg, Neustadt, Triptis, Niederpöllnitz, ihr freundlichen Ruhepunkte im Fahrplan, wie tief kann man sich euer landschaftliches Bild in die Seele prägen, wie sanft wiegt ihr die beschaulichen Gefühle des Reisenden in Schlummer. Und du, Weida, mit deiner alten Osterburg, wie romantisch liegst du in deinem Bergkessel. Tief unten halten die Wagen, denen noch die fahrbare Straße fehlt, um die Höhe der Station zu erklimmen. (höchster Bahndamm Deutschlands) Welch schöne Abwechslung nach gemüthlicher Fahrt, mit Gepäck beladen, hinabklettern zu können in die Tiefe, wo Post und Hauderer warten, um Menschen und Gepäck vollens nach Weida zu befördern. Doch hinter Weida hört die Gemüthlichkeit auf. Die wackere Lokomotive keucht wie der Ofen, in welchem der tückische Robert statt des sanften Fridolin gebraten wurde, denn sie biegt nach rechts ab und erklettert eine Höhe von 1:36, während links unten der schrecklich Durchschnitt gähnt, dessen Böschungen, breitartig zusammenschließend, sich vergebens nach einem festen Standpunkte sehnen. Leichter klopft das Herz, wenn der Zug wieder in das alte Gleise eingelaufen ist und an der Station Wolfgefährt, wo keine Seele aus- und einsteigt, den Passagieren Gelegenheit zur Genüge gegeben wird, sich von der gehabten Angst zu verschnaufen und die alte Gemütsruhe wieder zu gewinnen, welche auf dieser Bahn zu pflegen den Reisenden so freundlich gestattet wird. In Gera angekommen, macht der nach Gößnitz eilende Zug dem ankommenden Platz, und das

satisfizierte reisende Publikum kann sich in einem der Gasthäuser eine ganze lange Nacht hindurch überlegen, wann es am morgenden Tage weiterfahren will. Ob die Klagen, daß in Saalfeld, Pößneck und anderen Stationen aus Mangel an Wagenmaterial große Massen von Gepäck ihrer Erlösung harren, begründet sind, möchte bei dem auf Notorität beruhenden vortrefflichen Betriebe der leitenden Gesellschaft zu bezweifeln sein. Ich habe zu oft Gelegenheit gehabt, mich von diesem musterhaften Betriebe befriedigt zu fühlen, um nicht eine Lanze gegen Jeden einzulegen, der ihn zu verdächtigen wagt. Es liebt ja die Welt, das Strahlende zu schwärzen; wer aber einmal auf der Bahn Gera-Saalfeld-Eichicht gefahren ist, wird niemals aufhören, sich nach ihr zurück zu sehnen.“

Für einen Reisenden aus dem wirtschaftlich starken Sachsen muß die neue Saale-Orlabahn recht altbacken gewirkt haben, weil sich diese Gegend erst langsam dem technischen Fortschritt annäherte, wobei man sich allerdings, wie bereits gesehen, am sächsischen Vorbild orientierte. Die anfänglichen Kinderkrankheiten der Bahn sind nicht nur auf schlechte Bauplanung, z.B. später Baubeginn der Bahnhöfe, zurückzuführen, sondern sie sind auch ein Produkt des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71, der zwar auf den Streckenbau an sich keine Auswirkungen hatte, jedoch den ersten Bahnbetrieb nachträglich behinderte, da die bestellte Technik kriegsbedingt nicht zur rechtzeitigen Auslieferung kam.

Auch gab es in den ersten Betriebsjahren zahlreiche Unfälle auf der Gera-Eichichter Bahn,⁴⁸⁵ wobei diese nicht auf den mangelhaften Zustand der Bahnanlagen zurückgeführt werden können, sondern rein betriebsbedingt sind. So gab es z.B. im ersten Betriebsjahr 1872 fünf tödlichen Unfälle, bei denen drei Bahnbeamte durch unvorsichtiges Arbeiten am rollenden Zug ums Leben kamen.⁴⁸⁶ Eine Reisende wurde getötet, als sie vom Trittbrett des breits fahrenden Zuges fiel, auf das sie aufgesprungen war,⁴⁸⁷ und eine Person nutzte das neue Verkehrsmittel in Weida zum Selbstmord.⁴⁸⁸

Es soll auch noch eine Anekdote erzählt werden, welche die Probleme der beginnenden Industrialisierung für Saalfeld verdeutlicht. So erreichte die Stadt im Februar 1876 ein Brief von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft mit folgendem Inhalt:

„Die in dortiger Stadt befindlichen Fabriken geben vielfach ihren Arbeitern Signale mit der Dampfpeife, welche bei der Entfernung zwischen Stadt und Bahnhof Verwechslungen mit den Pfeifsignalen der Locomotiven der Thüringischen Eisenbahn herbeiführen und dadurch die Bahnbeamten, die auf der Strecke beschäftigten Arbeiter sowie das Publikum irreleiten können.

⁴⁸⁵ siehe StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf, Unfallgeschehen nach Eröffnung der Gera-Eichichter Eisenbahn

⁴⁸⁶ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 5, 13. Jan 1872; Nr. 17, 10. Feb. 1872; Nr. 18, 13. Feb. 1872

⁴⁸⁷ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 139, 26. Nov. 1872

⁴⁸⁸ siehe Pößnecker Wochenblatt, Nr. 144, 7. Dez. 1872

Da nach §60 des Bahnpolizei-Reglementes für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 die Nachahmung von Eisenbahn-Signalen verboten ist, so ersuche ich den Wohlwöbllichen Magistrat ergebenst, den dortigen Fabriken den Gebrauch der Dampfpeife so lange verbieten zu wollen, als dieselbe nicht auf einen wesentlich höheren oder tieferen Ton eingerichtet ist als die Locomotivpfeifen, indem ich darauf hinweise, daß bei der Vielfältigkeit der Locomotivsignale eine genügende Unterscheidung durch verschiedenes Aufeinanderfolgen längerer und kurzer Pfeife nicht wohl erzielt werden kann.“⁴⁸⁹

Die Pfeifen der Fabriken scheinen neu zu sein, denn bisher gab es keine Beschwerden über die Pfeife, weil es sie offenbar nicht gab. Ein gewisser industrieller Aufschwung hatte demnach bereits nach dem Bahnbau begonnen. Daß die Pfeife wirklich störend für den Bahnbetrieb waren, zeigt sich darin, daß ein einzelner Fabrikant aus Saalfeld, der 1878 noch nicht das Pfeifen abgestellt hat, bestraft werden soll.⁴⁹⁰ Auch haben die Dampfpeifen der Fabriken, wo es so etwas heute noch gibt, tatsächlich einen wesentlich tieferen Ton als die Dampflokotiven der Traditionszüge.

5.2. Die Rentabilität der Bahn und die notwendigen Zinsgarantiezahlungen

Für die Rentabilität der Gera-Saalfelder Bahn wurden, wie schon weiter vorn erwähnt, im Jahre 1865 jährliche Einnahmen von 598.711 Talern 3 Groschen und 4 Pfennigen errechnet. Darin enthalten waren Einnahmen von 22.800 Talern aus dem Personenverkehr von 24.000 Reisenden. Für die Betriebskosten und die Bahnerneuerung wurden 267.500 Taler jährlich kalkuliert. Daraus ergibt sich ein Gewinn von 331.211 Talern 3 Groschen und 4 Pfennigen, woraus die Aktienzinsen bezahlt werden können.⁴⁹¹ Als man diese Rentabilitätsberechnung auf die Strecke bis Eichicht ausweitete, wurden sogar Einnahmen von 720.066 Talern und 20 Groschen erwartet, die abzüglich der Kosten für Bahnbetrieb und -erneuerung von 298.000 Talern einen Gewinn von 422.066 Talern und 20 Groschen ergaben.⁴⁹²

Diese Berechnungen lassen sich besonders gut mit dem Rechnungsabschluß über die Betriebseinnahmen und -ausgaben der Gera-Eichichter Bahn von 1873 vergleichen, da hier An-

⁴⁸⁹ siehe StA Saalfeld, Magistrat Saalfeld, Nr. B. XXII 41 a, Blatt 8; Brief vom 17. Feb. 1876

⁴⁹⁰ siehe StA Saalfeld, Magistrat Saalfeld, Nr. B. XXII 41 a, Blatt 18; Brief vom 30. Sep. 1878

⁴⁹¹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt liegt lose bei; Prospekt: Eisenbahnunternehmen Gera-Saalfeld, Ranis, Neustadt, Triptis, Pößneck, Könitz, 1. Aug. 1865

⁴⁹² siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, Blatt 91; Prospekt: pro Memoria, Hockeroda, 5. Aug. 1865

gaben zu den gleichen Positionen wie in den Rentabilitätsberechnungen von 1865 gemacht werden.

Der Ertrag aus dem Personenverkehr für dieses Jahr beträgt 90.581 Taler 2 Groschen und 4 Pfennig. Der Güterverkehr brachte 158.404 Taler und 7 Pfennig. Da hinzu kamen Einnahmen aus Mieten und Pachtgeldern für Wagen und Lager von 43.487 Talern und 1 Groschen. Dies ergab eine Einnahmesumme von 292.472 Talern 3 Groschen und 11 Pfennigen.

Dem gegenüber standen Ausgaben von 338.328 Talern 6 Groschen und 3 Pfennigen, die Betriebs- und Bahnerhaltungskosten enthielten. Die Einnahmen konnten somit schon nicht die Ausgaben decken und gleich gar nicht die jährlichen Zinszahlungen für die Anleger, die bei einem Anlagekapital von 6 Mill. Talern zu $4\frac{1}{2}\%$ Zinsen 270.000 Taler betrugen.⁴⁹³

Die Staaten mußten demzufolge die garantierten $3\frac{1}{2}\%$ Zinsen zu 210.000 Talern zuschießen, und die Restgarantie sowie die Verlustbetrag hatte die Thüringer Eisenbahngesellschaft zu tragen.

Wenn man dieses Ergebnis nun mit den vorherigen Berechnungen vergleicht, dann sieht man vor allem die Bedenken der Weimarer Landtagsabgeordneten bestätigt, welche den Rentabilitätsberechnungen von vorn herein keinen Glauben geschenkt haben. Und tatsächlich hatte man die Erwartungen in die Einnahmen der Bahn zu hoch angesetzt, vor allem was den Güterverkehr angeht. Die Industrie des Saale-Orlaraumes war wohl doch nicht so weit entwickelt, wie man das gern gesehen hätte. Allerdings bestätigten sich die Bedenken des Weimarer Landtagsabgeordneten nicht, der den Personenverkehr von 24.000 Reisenden bezweifelte. Wie die Rechnung zeigt, führen sehr viel mehr Personen mit der Eisenbahn als ursprünglich angenommen. Daher brachte die neue Eisenbahnstrecke nicht sofort einen wirtschaftlichen Erfolg, sondern erhöhte vor allem die vertikale Beweglichkeit der Einwohner des Landstriches, worauf diese in den anbrechenden modernen Zeiten so lange schon gewartet hatten und was sie jetzt ausgiebig nutzten.

Für die Rentabilitätsberechnung spricht indessen ihre beinahe exakt berechneten Ausgaben, was darauf schließen läßt, daß die falschen Einnahmeherechnungen mehr auf eine emotional übersteigerte Erwartungshaltung als auf ein Unvermögen des Prognostizierens zurückzuführen ist. Allerdings verkauften sich die Aktien der Gera-Eichichters Bahn, die zu 100 Talern bei 90 oder $88\frac{3}{4}\%$ Kaufsumme angeboten wurden, Anfang des Jahres 1872 zu 101 Taler und wurden zu diesem Kurs an der Berliner Börse gehandelt.⁴⁹⁴ Dieses Ergebnis konnte jedoch in der folgenden Zeit sicher nicht gehalten werden.

⁴⁹³ Abschlußrechnung für 1873 siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183. Blatt 19f.

⁴⁹⁴ siehe Neustädter Krei-Bote, Nr. 4, 13. Jan. 1872, S. 13

So standen im Jahre 1872 Einnahmen von 266.999 Talern 12 Groschen und 2 Pfennigen Ausgaben von 233.927 Talern 1 Gr. und 9 Pf. gegenüber.⁴⁹⁵ Das Einnahmeplus konnte aber auch nicht die Zinsgarantie in vollem Umfange aufbringen und nur die Bahngesellschaft wurde nicht all zu stark zur Kasse gebeten. Dieses anfänglich doch ganz ordentliche Ergebnis konnte 1873 nicht verbessert werden, sondern verschlechterte sich drastisch durch eine schwere Wirtschaftskrise, welche in diesem Jahr ausbrach.⁴⁹⁶ Aber auch in den folgenden Jahren konnte sich die Bahn nicht aus diesem 'Einnahmetief' erholen und die Transportleistung an Gütern stieg nur langsam. Der Fehlbetrag, der jährlich von den Staaten und der Eisenbahngesellschaft beglichen werden mußte, ging jedoch von Jahr zu Jahr zurück, so daß die Staaten ab 1877 nicht mehr die volle Summe zuschießen mußten,⁴⁹⁷ die sich von zusammen 210.000 Talern auf die einzelnen Staaten wie folgt verteilte:⁴⁹⁸

	Taler	Gr.	Pfennig
Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach	111.452	7	3
Herzogtum Sachsen-Meiningen	45.006	12	6
Fürstentum Reuß jüngere Linie	15.681	11	10
Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt	13.323	1	9
Königreich Preußen	24.536	26	8

Das langsame Ansteigen des Transportvolumens wird auch durch die Eröffnung der Strecke Leipzig-Zeitz im Jahre 1873 begünstigt. Ab 1875 fahren drei durchgehende Züge täglich in jeder Richtung zwischen Leipzig und Eichicht. Da hinzu kommen noch zwei Züge von Eichicht nach Gera und ein Zug von Gera nach Eichicht.⁴⁹⁹ Alle diese Züge waren gemischte, d.h. für den Personen- und den Güterverkehr gleichzeitig vorgesehen. Übrigens wurden die Betriebsrechnungen ab 1875 in den neuen Deutschen Mark ausgeführt, wobei auf einen Taler drei Mark kamen und der früher beklagte Mangel hatte somit ein Ende gefunden.

Daß auch die Verlängerung der Strecke bis nach Leipzig nicht den gewünschten Aufschwung bis hin zur Rentabilität der Bahnlinie brachte, hat mit Sicherheit auch seinen Grund darin, daß im Jahr 1874 die Saalebahn von Großheringen über Weißenfels und Jena nach Saalfeld eröff-

⁴⁹⁵ Abschlußrechnung für 1872 siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183, Blatt 2f.

⁴⁹⁶ siehe 100 Jahre Reichsbahn-Direktion Erfurt, S. 15

⁴⁹⁷ Abschlußrechnungen siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183, 1874 Blatt 42f., 1875 Blatt 49f., 1876 Blatt 56f., 1877 Blatt 60f., 1878 Blatt 63f., 1879 Blatt 67f., 1880 Blatt 71f.

⁴⁹⁸ Abschlußrechnung für 1873 siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183. Blatt 19f.

⁴⁹⁹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2216, Blatt 68

net wurde. Hier bestand in Weißenfels ebenfalls ein Anschluß nach Leipzig und in Großheringen gar ein Anschluß an die gut rentierende Thüringer Stammbahn. Die Saalebahn nahm der Gera-Eichichter Bahn ein gutes Stück Güterverkehr ab.

Zunächst wurde hier zwar einiges weniger transportiert, aber die Einnahmen deckten immer die Ausgaben, wobei 1875 Einnahmen von 262.687 Talern Ausgaben von nur 188.020 Taler gegenüberstanden.⁵⁰⁰ Bei der Gera-Eichichter Bahn kamen 1875 auf Einnahmen von 334.521 Talern Ausgaben von 324.291 Talern.⁵⁰¹ Wie man sieht, stehen die Zahlen der Saalebahn in einem wesentlich besseren Verhältnis als bei der Saale-Orlabahn. Die Betriebskosten der Saalebahn sind nur gering gegenüber der Saale-Orlabahn, was vor allem an den kleinen Steigungswinkeln, niedrigen Bahndämmen, wenigen Bauwerken und der sehr guten Ausführung des Oberbaus liegt.⁵⁰² Alles das macht diese Bahnlinie günstiger gegenüber der Saale-Orlabahn, die mit ihren zahlreichen Steigungen erhöhte Anforderungen an das Betriebsmaterial und den Kohleverbrauch stellt. So liegt Weißenfels 102 m über NN, Wolfsgefärth dann schon 211 m über NN und mit 369 m über NN erreicht die Bahn in Triptis ihren höchsten Punkt, wonach sie bis Saalfeld wieder auf 213 m über NN abfällt.⁵⁰³ Auch gibt es hier zahlreiche Kunstbauten, z.B. die Elster- und die Saalebrücke, den Bahndamm bei Weida und den Tunnel bei Neunhofen, die erhalten werden müssen. Zudem kann bekanntlich nichts gutes über den lange Zeit schlecht gestopften Oberbau gesagt werden. Die Saalebahn tritt daher schon von Anfang an in Konkurrenz zu Saale-Orlabahn, auch wenn das die Befürworter der Bahn im Weimarer Landtag nicht wahrhaben wollten. Die Saalebahn hat von Anfang an die günstigeren Entwicklungsbedingungen mit denen die Gera-Eichichter Bahn nicht ohne weiteres konkurrieren kann.

Es ist daher nicht verwunderlich, daß die Thüringer Eisenbahngesellschaft von der Saale-Eisenbahngesellschaft, der die Saalebahn gehörte, eine hohe Summe für die Mitbenutzung des Saalfelder Bahnhofes verlangte, welcher der Thüringer Eisenbahngesellschaft gehörte. So versuchte man den Konkurrenten von der eigenen Bahnlinie fernzuhalten, was auch beinahe so funktioniert hätte, da die Saalebahngesellschaft wegen der hohen Geldforderung einen eigenen Bahnhof in Saalfeld zu bauen plante. Dies wurde aber durch den massiven Einspruch der Bevölkerung verhindert und man sah das Vorgehen der Thüringer Bahn als eine „Rücksichtslosigkeit gegen das Publikum“,⁵⁰⁴ das zudem „speziell gegen das Interesse der Gera-

⁵⁰⁰ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2186, Blatt 6f.; Nachweisung der Betriebs Einnahmen und Ausgaben pro 1874 u. 1875

⁵⁰¹ siehe ThSa Rudolstadt, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183, Blatt 49f.; Abschlußrechnung pro 1875

⁵⁰² siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1877, S. 311; Ministerial-Dekret, Weimar Feb. 1877

⁵⁰³ siehe Pistor: Die thüringischen Eisenbahnen, S. 18

⁵⁰⁴ Bahnhofsdiskussion vgl. Pößnecker Wochenblatt, Nr. 139, 26. Nov. 1872

Eichichter Bahn“⁵⁰⁵ gerichtet ist. Daß die Saalebahn der Gera-Eichichter Bahn das Rentabilitätswasser abgraben könnte, sah man in diesem Zusammenhang nicht. Man wollte lieber günstigere Bahnverbindungen für eine Erstarkung des Wirtschaftswachstumes schaffen, wobei die Konkurrenz der vielen Bahngesellschaften nur hinderlich war.

Die Gera-Eichichter Bahn fuhr nicht nur unrentabel, sondern auch der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung, die Steigerung des Gewerbebetriebes und die Vermehrung der Bevölkerungszahl blieb zunächst aus.⁵⁰⁶ Zwar wuchs die Bevölkerung der meiningischen Städte Pößneck und Saalfeld, aber die Weimarer Städte Neustadt a.d. Orla und Weida verharrten nahezu in konstanter Gleichförmigkeit. So hatte Pößneck 1843 3.668 Einwohner,⁵⁰⁷ 1864 4.578 EW⁵⁰⁸ und 1885 7.069 EW.⁵⁰⁹ Auch in Saalfeld stieg die Einwohnerzahl von 1843 4.369 EW,⁵¹⁰ 1864 4.427 EW⁵¹¹ bis 1885 auf 7.458 EW.⁵¹²

Neustadt a.d. Orla hatte 1851 4.570 EW,⁵¹³ 1869 4.827 EW⁵¹⁴ und 1880 nach dem Bahnbau wiederum nur 4.784 EW.⁵¹⁵ In Weida stieg die Einwohnerzahl leicht von 1851 4.131 EW,⁵¹⁶ 1869 5.056 EW⁵¹⁷ auf immerhin 1880 5.404 EW.⁵¹⁸

Daß dies alles noch nicht der Verdopplung der Einwohnerzahl, oder der Vervierfachung des Steueraufkommens wie in Weimar oder Apolda nach dem Bau der Thüringer Stammbahn entsprach, ist offensichtlich. Daher hatten auch die Städte unter der vor dem Bahnbau mehr oder weniger großzügig übernommenen jährlichen Zinsgarantiezahlung sehr zu leiden, weil diese nun wegen der Unrentabilität kontinuierlich gezahlt werden mußte und jene Summe nicht aus den Mitteln des laufenden Haushaltes getragen werden konnte.

So mußten z.B. die Städte im Neustädter Kreis, Neustadt a.d. Orla, Weida und Triptis, zur Deckung dieses Betrages jährlich ein Darlehen aufnehmen⁵¹⁹ und in Pößneck und Saalfeld dürfte es nicht anders ausgesehen haben. Deshalb beschloß man in den Städten, um sie nicht vollends in den finanziellen Ruin zu treiben, eine einmalige Ablösesumme an die Staatskasse

⁵⁰⁵ vgl. Pößnecker Wochenblatt, Nr. 139, 26. Nov. 1872

⁵⁰⁶ siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1883, S. 555

⁵⁰⁷ siehe Staatshandbuch Meiningen 1843, S. 160

⁵⁰⁸ siehe Staatshandbuch Meiningen 1864, S. 119

⁵⁰⁹ siehe Staatshandbuch Meiningen 1885, S. 110

⁵¹⁰ siehe Staatshandbuch Meiningen 1843, S. 160

⁵¹¹ siehe Staatshandbuch Meiningen 1864, S. 119

⁵¹² siehe Staatshandbuch Meiningen 1885, S. 106

⁵¹³ siehe Staatshandbuch Weimar 1851, S. 203

⁵¹⁴ siehe Staatshandbuch Weimar 1869, S. 139

⁵¹⁵ siehe Staatshandbuch Weimar 1880, S. 298

⁵¹⁶ siehe Staatshandbuch Weimar 1851, S. 208

⁵¹⁷ siehe Staatshandbuch Weimar 1869, S. 142

⁵¹⁸ siehe Staatshandbuch Weimar 1880, S. 310

⁵¹⁹ siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1883, S. 555

zu zahlen, um von der jährlichen Zinsgaranziezahlung entbunden zu werden. So zahlten die Städte des Neustädter Kreises im Januar 1877 eine Ablösesumme von 286.026 Mark und 56 Pfennig⁵²⁰ (in Talern etwa ein Drittel), was im Weimarer Landtag mit 16 gegen 15 Stimmen genehmigt wurde.⁵²¹ Auch Pößneck und Saalfeld einigten sich mit dem Meininger Landtag auf eine Ablösesumme von 286.000 Mark, die sie von der Zinsgaranziezahlung ab dem 1. Januar 1878 befreite.⁵²²

Nun kam es aber so, daß Preußen, welches für den deutschen Raum eine immer bestimmende Rolle spielte, das finanzielle Desaster der vielen Bahnstrecken unterschiedlichster Eisenbahngesellschaften erkannte und sich aber der großen Bedeutung dieses neuen Verkehrsnetzes bewußt war. Daher wurde versucht, so viele wie mögliche von den bestehenden Bahnstrecken Deutschlands aufzukaufen und sie der Preußischen Staatsbahn einzugliedern, um ein großes rentables Bahnnetz herzustellen, das natürlich auch den Hegemonialanspruch Preußens stärkte.

Daher wurden auch 1881 erfolgreiche Verhandlungen mit den einzelnen Staaten und der Thüringer Eisenbahngesellschaft geführt, die eine Übernahme der Gera-Eichichters Bahn durch die Preußische Staatsbahn vorsahen.⁵²³ Somit entfielen selbstverständlich die jährlichen Zinsgaranziezahlungen durch die Staaten und damit auch der Städte.⁵²⁴ Hätte man diese Entwicklung in den Städten gewußt, wäre eine Weiterzahlung der Zinsgaranzie bis 1881 wesentlich günstiger gewesen, als die 1877/78 entrichtete Ablösesumme. Daher forderten die Meiningischen Städte Pößneck und Saalfeld den Teil der nicht für die Zinszahlung verwendeten Gelder von der Ablösesumme zurück, und tatsächlich wurden 1882 117.900 Mark an die meiningischen Städte von der Staatskasse zurücküberwiesen.⁵²⁵

Auch die Weimarer Städte fühlten sich durch diesen Erfolg angespornt und liehen sich von Saalfeld die Akten über die Verhandlungen mit der Meiningischen Regierung wegen der Rückzahlung der Ablösesumme zum lesen aus.⁵²⁶ Der Weimarer Landtag reagierte jedoch nicht so wohlwollend wie der Meiningische, da es für diese Rückforderung laut Vertrag keinen Rechtsanspruch gab.⁵²⁷ Offenbar hatte man das Geld schon anderweitig verrechnet, und weil sich Weimar zu jener Zeit in finanziellen Schwierigkeiten befand⁵²⁸ und man zudem nicht bereit

⁵²⁰ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, Blatt 279

⁵²¹ siehe StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf

⁵²² siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1883, S. 557

⁵²³ siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1883, S. 555

⁵²⁴ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, Blatt 279

⁵²⁵ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, Blatt 281

⁵²⁶ siehe StA Saalfeld, Magistrat Saalfeld, Nr. B. XXII 35

⁵²⁷ siehe Landtag Weimar, Schriftwechsel 1883, S. 555

⁵²⁸ siehe Hess: Geschichte Thüringens, S. 116

war, noch mehr Zugeständnisse an die Gera-Eichlichter Bahn zu machen, wurden 1885 insgesamt nur 4.966 Mark und 11 Pfennig an Neustadt a.d. Orla, Weida, Triptis und die Rittergutsbesitzer von der Ablösesumme zurückgezahlt,⁵²⁹ nachdem man reichlich, vor allem die Abzüge nachgerechnet hatte.⁵³⁰

Als die Gera-Eichlichter Bahn nun ab 1882 in preußischem Besitz war,⁵³¹ drängte man stärker auf den Weiterbau der Strecke von Eichicht über Probstzella-Ludwigstadt nach Stockheim, schon um die Bahn rentabler zu machen, aber auch um einen günstigen Anschluß nach dem Süden zu bekommen. Diese Bahnlinie konnte dann endlich am 1. Oktober 1885 in Betrieb genommen werden.⁵³² Ab dem 1. Juli 1886 fuhren die ersten Schnellzüge Berlin-München über die Gera-Eichlichter Strecke.⁵³³ Überhaupt schickte Preußen alle seine Züge über diese Strecke nach Bayern, weil sie der eigenen Staatsbahn angehörte und man so die sächsische Konkurrenzbahn Leipzig-Hof umgehen konnte. Dieser Umstand brachte der Gera-Eichlichter Bahn nun endlich den ersehnten Erfolg und 1891 wurden erste Erwägungen für die Legung des zweiten Gleises getroffen.⁵³⁴ Dieses wurde 1894 dann auch schon zwischen Gera und Triptis verlegt,⁵³⁵ schließlich waren die Anschlußbahnen in Weida und Triptis zu dieser Zeit bereits fertiggestellt,⁵³⁶ was den Eisenbahnverkehr nochmals erhöhte.

Doch dieser Höhenflug der Bahn hielt nicht lange an, denn am 1. Oktober 1895 ging auch der alte Konkurrent, die Saalebahn, in den Besitz der Preußischen Staatsbahn über.⁵³⁷ Da man auch in Preußen die günstigeren Betriebskosten dieser Bahnlinie erkannte, wurde nun der Verkehr Berlin-München auf diese Strecke umgelegt,⁵³⁸ und die Gera-Saalfelder Bahn hatte erneut das Nachsehen. Nur die Strecke von Saalfeld nach Eichicht blieb von der Ursprungsbahn für den Nord-Süd-Transit wichtig. So kam es dann auch, daß auf der Saalebahn schon in den Jahren 1902/03 das zweite Gleis auf der gesamten Strecke bis nach Bayern verlegt wurde.⁵³⁹ Jedoch blieb die ältere Saale-Orlabahn für den Verkehr nicht unwichtig, was die Verle-

⁵²⁹ siehe StA Neustadt a.d. Orla, Gemeindevorstand Neustadt a.d. Orla, Blatt 284

⁵³⁰ siehe u.a. Landtag Weimar, Schriftwechsel 1883, S. 557f.

⁵³¹ siehe Hess: Geschichte Thüringens, S. 116

⁵³² siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 18

⁵³³ siehe Seiffert: Kurz nach der Einweihung der Bahnstrecke entgleiste Lok, in Saalfelder Kreisblatt, 6. Jan. 1996, S. 20

⁵³⁴ siehe ThSa Greiz, Ministerium Gera, Nr. 3965, Blatt 192; Brief vom 24. Nov. 1891

⁵³⁵ siehe ThSa Gotha, Ebd Erfurt, Bau des zweiten Gleises Weida-Triptis, Blatt 33; Berechnung vom 7. März 1892 und Blatt 183; Brief vom 4. Juli 1894

⁵³⁶ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 18 u. 24

⁵³⁷ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 12

⁵³⁸ siehe Seiffert: Kurz nach der Einweihung der Bahnstrecke entgleiste Lok, in Saalfelder Kreisblatt, 6. Jan. 1996, S. 20

⁵³⁹ siehe Seiffert: Kurz nach der Einweihung der Bahnstrecke entgleiste Lok, in Saalfelder Kreisblatt, 6. Jan. 1996, S. 20

gung des zweiten Gleises auf der übrigen Strecke zwischen Triptis und Saalfeld 1913 belegt.⁵⁴⁰ Allerdings konnte der zweigleisige Betrieb auf dem Abschnitt zwischen Neustadt a.d. Orla und Oppurg wegen fehlender landespolizeilicher Prüfung durch Weimar erst 1915 aufgenommen werden.⁵⁴¹

Zu dieser Zeit hatte die Saalebahn der Saale-Orlabahn jedoch schon längst den Rang abgelauften und sie war dann letztlich auch die erste Eisenbahnlinie, die im Jahre 1939 den elektrischen Bahnbetrieb zwischen den strombetriebenen Bahnstrecken im Norden und Süden Deutschlands ermöglichte.⁵⁴² Somit ist die Saalebahn die bedeutende Bahnlinie zwischen Nord- und Süddeutschland geworden, was man anfänglich in den unzähligen Prospektberichten eigentlich für die Saale-Orlabahn erwartete hatte. Und eben nur der Streckenabschnitt zwischen Saalfeld und Eichicht erfüllte die Hoffnung, welche man für die gesamte Gera-Eichichter Bahn von Beginn an hegte.

6. Zusammenfassende Überlegungen

Nachdem sich Pößnecker Industrielle 1855 erstmals für den Bau einer Eisenbahn entlang des Orlatales hin zur Saale aussprachen, um ihr anfallendes Frachtgut günstiger transportieren zu können, hat man sicher nicht damit gerechnet, daß es erst 16 Jahre später zur Ausführung dieses Projektes kommen würde. Auch bei der Betriebseröffnung 1871 war kaum zu erwarten, daß es nochmals 14 Jahre dauern würde, bis die ursprünglich geplante Strecke endlich zur Ausführung kommt und einen Anschluß für den Transitverkehr nach Bayern geschaffen wird. Die hierbei zu überwindenden Probleme lagen in erster Linie nicht bei der Beschaffung des Baukapitals, was zur Zeit des industriellen Aufschwunges in Deutschland ausreichend vorhanden war. Viel mehr behinderten die unterschiedlichen Interessen und finanziellen Möglichkeiten der zahlreichen thüringischen Kleinstaaten, die zügige Ausführung des Bauvorhabens. So stellte der Meininger Landtag schon 1862 richtiggehend fest: „Würde ein einziger Staat dabei beteiligt sein, so wäre der Bau wohl längst entschieden.“⁵⁴³ Dies bestätigt auch die Fortführung der Bahn ab Eichicht, die erst zügig voranging, als Preußen allein am Weiterbau beteiligt war.

⁵⁴⁰ siehe StA Gotha, Ebd Erfurt, Ausbau des 2. Gleises Triptis-Saalfeld Bd. II, Blatt 48; Brief vom 6. Feb. 1914

⁵⁴¹ siehe StA Gotha, Ebd Erfurt, Ausbau des 2. Gleises Triptis-Saalfeld Bd. II, Blatt 48; Brief vom 6. Feb. 1914

⁵⁴² siehe Die Elektrisierung der Strecke Nürnberg-Halle/Leipzig, S. 2

⁵⁴³ siehe Landtag Meiningen, Schriftwechsel 1862, S. 864

Das einfache Überschreiten der unzähligen Thüringer Grenzen wurde 1855 demnach erstmals vom industriellen Bürgertum in Erwägung gezogen, das auf Grund seiner wirtschaftlichen Interessen diese Weitsicht entwickelte und sich für solches Projekt stark machte. Daß sich dieser Standpunkt als der richtige erwies, zeigt sich auch darin, daß schon wenige Jahre später ein konkurrenzfähiges Wirtschaften in Deutschland nur mit Hilfe der durch die Eisenbahn neu geschaffenen infrastrukturellen Bedingungen möglich war.

Dieser Umstand wurde nun auch von den ansässigen Behörden und der einheimischen Bevölkerung erkannt, speziell wie gesehen auch der Arbeiter, die sich nun gemeinsam für die Realisierung des Eisenbahnbaus bei den Staatsregierungen stark machten. Dabei allen voran die ansässigen Staatsbeamten, wie Regierungsdirektoren und Bürgermeister, welche auf einen starken Halt im gewerbetreibenden Bürgertum und auch bei den Rittergutsbesitzern in der Landwirtschaft zurückgreifen konnten.

Nachdem sich die Bahn nun aber entgegen allen Prospektberechnungen nicht rentierte, sollte man sich fragen, ob die Bedenken des Weimarer Landtages nicht die richtigeren Ansichten waren, und man mit dem Bau der Bahn noch hätte warten sollen? So prognostizierten die Bahngegner des Landtages die Unretabilität der Bahn. Auch, daß sich die Industrie in dem erhofften Maße entwickeln wird, bezweifelten sie zurecht. Weiterhin schätzten sie die Saalebahn als Konkurrenzbahn zur Saale-Orlabahn völlig richtig ein. Sicher wollte man den Bau der Bahn nicht verhindern, aber zu einem späteren Zeitpunkt, wäre ihre Ausführung ohne die großen finanziellen Belastungen für die Staaten möglich gewesen, da gerade ab den 80-iger Jahren des 19. Jahrhunderts der wirtschaftliche Aufschwung dies gewährleistete, der u.a. auch durch die Saale-Orlabahn auch schließlich Einzug in dieses Gebiet hielt.

Es muß dabei jedoch auch gefragt werden, ob ein weiteres Zögern mit dem Bahnbau nicht eine noch größere Verarmung des Saale-Orlaraumes nach sich gezogen hätte und weitere Bereich der Industrie abgewandert wären.

Mit Sicherheit wäre es wesentlich besser gewesen, man hätte die Bahn sofort im Anschluß an die Gera-Weißenfelder Strecke schon 1859 bis nach Bayern durchgehend gebaut. Die Bahn hätte sich dann wahrscheinlich sofort rentiert und es hätte niemals eine Zinsgarantie seitens der Staaten gezahlt werden müssen, über die so heftig debattiert worden ist. Auch eine Konkurrenz von der Saalebahn gab es damals noch nicht. Weiterhin wäre es gar nicht erst zu der Abwanderung der verschiedenen Industriezweige gekommen, und es hätte sich aus den vielfältigen im Saale-Orlaraum ansässigen Gewerben eine ansehnliche Industrie entwickeln können, wie es auch bei den sächsischen Städten der Fall gewesen ist. Offenbar steht es so, daß wenn man schon 1855 mehr Mut zum Risiko entwickelt hätte, der Saale-Orlaraum zu einem

bedeutenderen Industriegebiet aufgeblüht wäre, was für die beteiligten Staaten einen wesentlichen Nutzen gebracht hätte. Im Jahre 1855 war es jedoch scheinbar unmöglich zu einer solch weitreichenden Erkenntnis zu gelangen und im Nachhinein ist man immer klüger. Nur einige Industrielle konnten, wie man sieht, schon sehr früh einen solchen Einblick in das wirtschaftliche Geschehen der nahen Zukunft gewinnen.

Zudem kann weiterhin im Nachhinein festgestellt werden, daß das Projekt der Gera-Sonneberger Bahn, wäre es rechtzeitig zu Ausführung gekommen, und nicht erst 1913 auf durchgehender Strecke,⁵⁴⁴ einen wesentlichen Einfluß auf die kulturelle Kommunikation innerhalb Thüringens genommen hätte. Denn wäre eine durchgängige Hauptbahn schon zeitig, auch noch 1871, von Gera über oder durch den Thüringer Wald nach Sonneberg zum Anschluß an die Werrabahn gebaut worden, dann hätte sich ein ganz anderer Austausch von Wirtschaftswaren, Geschäftsbeziehungen und auch persönlichen Bindungen innerhalb des Thüringer Kulturgebietes ergeben. Eine günstige Verkehrslinie zwischen den südthüringischen Gebieten um Sonneberg und Meiningen und den ostthüringischen Gebieten um Gera und Altenburg hätten diese beiden Landesteile einander sicher viel näher gebracht und eine größere Einheit hergestellt als dies bis heute der Fall ist. So trennt nach wie vor der Thüringer Wald die beiden Gebiete, und während man sich in Südthüringen in seinen wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen mehr nach Bayern wendet, so hat das Ostthüringer Gebiet in dieser Hinsicht eine stärkere Bindung an Sachsen.

Wie gesehen, sprachen die Eisenbahnbefürworter auch immer wieder davon, mit der Gera-Eichichter Bahn und ihrer Weiterführung nach Bayern die mittelalterliche Handelsstraße von Nürnberg nach Leipzig wieder herzustellen. Da es Sinn hatte, Eisenbahnen entlang der Straßen zu bauen, die sich im Laufe der Jahrhunderte zu einem bedeutenden Schwerpunkt für den Verkehr entwickelt hatten, ließ auch das Gera-Eichichter Bahnprojekt den Aufschwung zu einer der bedeutendsten Verkehrsbahnen Deutschlands erwarten, wie dies schon die Nürnberg-Leipziger Straße im Mittelalter gewesen war. Die Schlußfolgerung ist auch soweit richtig, nur hatte man dabei sicher nicht bedacht, daß für diese Mittelalterliche Straße von Nürnberg nach Leipzig drei Wege in Betracht kamen und der bequelmste und meist benutzte Weg führte über Bamberg, Coburg, Gräfenenthal nach Saalfeld und von dort aus über Rudolstadt, Jena, Camburg, Nauenburg hin nach Leipzig. Dies entspricht exakt der Streckenführung der Saalebahn. Nur ein viel jüngerer Abzweig führte von Saalfeld durch das Orlatal über Gera nach Leipzig.⁵⁴⁵ Die Entwicklung der Saalebahn zu einer der bedeutendsten Verkehrsbahnen

⁵⁴⁴ siehe Fromm, Eisenbahnen in Thüringen, S. 34

⁵⁴⁵ siehe Sömmering: Vom schwarzburgischen Geleitsrecht, in Rudolstädter Heimathefte Bd. 10, S. 85

Deutschlands entspricht daher geradezu der Theorie von der erfolgreichen Bahnlinie entlang der alten Handelsstraßen. Die Saale-Orlabahn hatte demnach immer nur die Chance auch weiterhin die Nummer zwei zu bleiben, obwohl sie, wie oben gesehen, bei rechtzeitiger Fertigstellung dem alten Handelsweg entlang der Saale, die Bedeutung hätte streitig machen können.

Ein weiterer Weg der Nürnberg-Leipziger Straße führte dann noch über Bamberg, Kronach, Lobenstein, Schleiz, Gera, Zeitz nach Leipzig und ein wenig benutzter Weg verlief über Bayreuth, Hof, Plauen, Reichenbach, Zwickau, Altenburg und Borna.⁵⁴⁶

Die auch schon seit 1855 in der Planung befindliche Gera-Hofer Eisenbahn, an der sich Reuß j. L. sehr interessiert zeigte, kam letzten Endes so nie zur Ausführung. Zwar konnte man ab 1875 Hof durchgehend von Gera aus über Greiz und Plauen erreichen,⁵⁴⁷ aber die gewünschte Verbindung über Schleiz zur Verknüpfung der Residenzstädte blieb ungebaut. Auch als man 1884 eine durchgehende Bahnlinie von Gera über Weida zum Anschluß an die Leipzig-Hofer Bahn in Mehltheuer baute,⁵⁴⁸ kam keine direkte Verbindung zwischen Gera und Schleiz zustande. Auch die 1894/95 gebaute Nebenstrecke von Triptis über Ziegenrück nach Lobenstein berührt weder, wie ursprünglich geplant, Schleiz noch führt sie auf direktem Wege nach Hof.⁵⁴⁹

Was man bei der Gera-Eichlichter Bahn immer wieder in das Bewußtsein rücken sollte, ist, daß es sich bei diesem Projekt um die größte Baustelle gehandelt hat, welche jemals in dieser Region bisher in Angriff genommen wurde. Vor allem ihre flächenmäßige Ausdehnung und die dadurch bedingte landschaftliche Umgestaltung unterstreichen diesen Sachverhalt. Wenn man nun dabei bedenkt, daß ihr 125-jähriges Bestehen 1996 kaum gewürdigt wurde, nur ein Zeitungsartikel erschien in den örtlichen Zeitungsblättern,⁵⁵⁰ dann wird dabei sehr deutlich, wie schnell die Zeit seit der Industriellen Revolution geworden ist, welche durch die Eisenbahn selbst entscheidend mitbestimmt und eben auch beschleunigt wurde.

Die Bahnhofsgebäude entlang der Gera-Eichlichter Strecke sind durchweg sehr großzügig ausgeführt worden, auch in Wolfsgefärth (heute Röppisch), wo bekanntlich nie ein Passagier, auch bis heute nicht, zusteigt. Schon kurz nach Betriebseröffnung bemängelte man dieses

⁵⁴⁶ siehe Sömmering: Vom schwarzburgischen Geleitsrecht, in Rudolstädter Heimathefte Bd. 10, S. 85

⁵⁴⁷ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 14

⁵⁴⁸ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 18

⁵⁴⁹ siehe Fromm: Eisenbahnen in Thüringen, S. 24

⁵⁵⁰ siehe Seiffert: Kurz nach der Einweihung der Bahnstrecke entgleiste Lok, u.a. in Saalfelder Kreisblatt, 6. Jan. 1996, S. 20; am 22. Dez. 1871 entgleiste in Pößneck 7 Uhr abends eine Lokomotive beim Befahren einer geschlossenen Weiche, durch Nacharbeit konnte der Verkehr am nächsten Morgen schon wieder aufgenommen werden (Pößnecker Wochenblatt, Nr. 152, 23. Dez. 1871), man sollte aber nicht an nebensächlichen Unglücks-

Unverhältnis zu den Bedürfnissen und hätte an dieser Stelle lieber Geld gespart.⁵⁵¹ Bedenkt man jedoch das Ziel, mit Hilfe der Bahn den Städten Gößnitz, Zwickau oder Apolda gleichziehen zu wollen, dann wären bei Eintreten dieser Verhältnisse in den industrialisierten Städten Weida, Triptis, Neustadt a.d. Orla und Pößneck die Bahnhofbauten schon wieder eher zu klein gewesen.

Überdies war es auch gar nicht notwendig Geld am Bau der Bahn oder bei der Beschaffung der Betriebsmittel zu sparen, denn die Baurechnung nach Fertigstellung der Bahn ergab einen verbrauchten Betrag von 4.988.441 Talern, 12 Groschen und 4 Pfennig.⁵⁵² Und schließlich hatte man durch den Aktienverkauf zu 88 $\frac{3}{4}$ % vom veranschlagten Gesamtwert von 6 Mill. Taler, mindestens 5.325.000 Taler Baukapital beschafft. Allerdings wußte man selbstverständlich während des Baues nicht, daß man sich so günstig im veranschlagten Limit bewegte. Wie man aber sieht, stimmte die in den Prospekten berechnete Bausumme von 5 Mill. Taler nahezu exakt mit dem tatsächlich verbrauchten Wert überein, was auch für die Qualität der Prospektberechnungen spricht.

Die erhoffte industrielle Entwicklung der Städte blieb aber weitgehend aus. Nur Saalfeld konnte schließlich einen sehr großen Aufschwung nehmen, als die Stadt zu einem großen Eisenbahnknotenpunkt ausgebaut wurde, von wo aus man direkt Erfurt, Naumburg, Gera und Stockheim erreichen kann und weiterführend auch München, Leipzig und Berlin. Natürlich bekam auch Gera durch den Bau der Saale-Orlabahn ein noch größeres Gewicht als Eisenbahnknotenpunkt und konnte sich durch diesen Umstand zu einer der größten Industriestädte Thüringens entwickeln. Auch Jena nahm als Knotenpunkt der Saalebahn und Weimar-Geraer Bahn einen bedeutenden industriellen Aufschwung. Daß für eine solche Entwicklung aber die Kreuzung von bedeutenden Bahnen nötig ist, zeigt das Beispiel Weida, welches an der Gera-Eichlichter Bahn liegt und mit seinen Eisenbahnanschlüssen nach Greiz und zur Leipzig-Hofer Bahn in Mehltheuer keinen so beachtlichen Aufschwung nahm. Ebenso Triptis, wo der große Aufschwung durch seinen weiteren Bahnanschluß nach Lobenstein ebenfalls ausblieb.

Allerdings konnte sich in Unterwellenborn nach dem Eisenbahnbau eine große Eisenhütte etablieren, deren Bedeutung die in den Prospekten gewünschten Erwartungen erfüllte. Auch das Gipsvorkommen um Krölpa wird seit dem Bahnbetrieb im großen Umfang abgebaut, was ebenfalls vorweg prognostiziert wurde.

fällen einen populärwissenschaftlichen Aufsatz festmachen, schon gar nicht, wenn der weitere Inhalt sich als durchaus aussagefähig erweist

⁵⁵¹ siehe StA Weida, Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kaulsdorf, I. Zum Bahnbau

⁵⁵² siehe Knoll und Schröder: Jubiläumsfahrt, Strecke Gera-Saalfeld-Eichicht, S. 5

Daß Eichicht die richtige Wahl als vorläufiger Endpunkt der Saale-Orlabahn gewesen ist, zeigt der bedeutende Verkehr, welcher seit der Fertigstellung des Anschlusses nach Stockheim diesen Ort passiert. Auch wenn kaum ein Zug hier hält, da auch dieses Gebiet nicht den gewünschten Aufschwung nach dem Bahnbau nahm. Allerdings standen die Möglichkeiten hierfür anfangs recht positiv, denn bekanntlich war Eichicht ein großer Lagerplatz für Holz und Schiefer aus dem hier angrenzenden Thüringer Wald. Als der Mangel an Wagen und Lokomotiven 1872 den Betrieb der Gera-Eichichter Bahn behinderte, lagen dort „viele Tausende von Centnern Schiefer und Bauhölzer aufgestapelt“⁵⁵³ und harrten ihrer Beförderung. Ohne diese Fracht wäre der Gera-Eichichter Bahn tatsächlich ein erheblicher Teil von Transportleistungen entgangen, was sie noch unrentabler gemacht hätte.

Ähnlich der Werrabahn blieb auch die Saale-Orlabahn zwar wichtig für das regionale Überleben der ansässigen Industrie, brachte aber nicht die gewünschte großindustrielle Entwicklung. Für beide Bahnen mußte ein nicht unerheblicher Teil an Subventionen seitens der Staaten in Form der Zinsgarantien gezahlt werden, was aber für die Existenz des Gewerbes und den Wohlstand der Bevölkerung in den Gebieten sehr wichtig war. Das ist um so erstaunlicher, wenn man bedenkt, daß der öffentliche Bahnverkehr bis heute nicht ohne diese staatlichen Unterstützungen überleben kann, obwohl er für die Industrie und die Bevölkerung äußerst wichtig ist. Ein so großes Unternehmen wie die Eisenbahn, mit einer solch gewichtigen Bedeutung für die infrastrukturelle Kommunikation zwischen den Landesteilen einer Nation, war offensichtlich von Beginn an in seinen umfassenden Strukturen nur durch staatliche Geldmittel betriebsfähig zu halten, was sich auch an Hand der Gera-Eichichter Bahn sehr deutlich zeigt.

7. Quellen- und Literaturverzeichnis

I. Quellen

⁵⁵³ siehe Neustädter Kreis-Bote, Nr. 18, 2. März 1872, S. 69

a) ungedruckte Quellen**Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar**

- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1855
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1862
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1867
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1877
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1883
- Akten des Direktors des V. Verwaltungsbezirkes, Nr. 1270, betr. den Bau einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis
- Akten des Großherzoglich Sächsischen Direktors des V. Verwaltungsbezirkes, Nr. 723, betr. Verein der Rittergutsbesitzer des Neustädter Kreises und Rückgarantie für den Bau der Gera-Eichhchter Eisenbahn

Thüringisches Staatsarchiv Greiz

- Akte, Ministerium Gera, Nr. 3936, Projekt einer Eisenbahn zwischen Gera und Hof sowie das damit in Verbindung stehende Projekt Gera-Saalfeld-Eichicht, Vol. II
- Akte, Ministerium Gera, Nr. 3964, Gera-Eichhchter Eisenbahn Vol. III
- Akte, Ministerium Gera, Nr. 3965, Gera-Eichhchter Eisenbahn Vol. IV
- Akte, Landratsamt Gera, Nr. 674¹
- Akte, Landratsamt Gera, Nr. 674²

Thüringisches Staatsarchiv Meiningen

- Schriftwechsel des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen von 1862 bis 1866
- Schriftwechsel des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1868 und 1869
- Akte, Staatsministerium Meiningen, Abteilung Inneres Neu, Nr. 4370
- Akte, Staatsministerium Meiningen, Abteilung Inneres Neu, Nr. 4368
- Akte, Meiningener Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 am

- Akte, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 an
- Akte, Verwaltungsamt Saalfeld, Nr. 40,6 ao
- Akte, Landratsamt zu Rudolstadt, Nr. 74/12, betreffend die Vorarbeiten der Gera-Eichichter Eisenbahnlinie (liegt in Meiningen)
- Kartensammlung Meiningen, Schrank 4

Thüringisches Staatsarchiv Rudolstadt

- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183, die Zinsleistungen wegen der Gera-Eichichter Eisenbahn betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2186, Finanzlage der Saalebahngesellschaft mit Übersichten der Betriebseinnahmen und -ausgaben 1876-1877
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2216, Tarife und Fahrpläne der Gera-Eichichter Eisenbahn betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2240, den Gera-Eichichter Eisenbahnbau betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, den Gera-Eichichter Eisenbahnbau betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242; den Gera-Eichichter Eisenbahnbau betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2243; den Gera-Eichichter Eisenbahnbau betreffend

Thüringisches Staatsarchiv Gotha; Eisenbahnarchiv, Reichsbahndirektion Erfurt

- Akte, Thüringische Eisenbahngesellschaft, betr. Baupolizeiliche und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinien und Bauwerke, Nr. 10-44
- Akte, Königliche Eisenbahn-Direktion Erfurt, betr. Grunderwerb in der Flur Eichicht, Nr. 3
- Akte, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183

- Akte, Bau des zweiten Gleises Weida-Triptis
- Akte, Ausbau des 2. Gleises Triptis-Saalfeld, Bd. II
- Bahnhof Pößneck 1890, Nr. 4

Stadtarchiv Neustadt a.d. Orla

- Akten des Gemeindevorstandes zu Neustadt a.d. Orla in Sachen Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis
- Rudolf Drechsel: Handschriftliche Aufzeichnungen, Neustadt a.d. Orla um 1939

Stadtarchiv Pößneck

- Akte, des Magistrats Pößneck und des Eisenbahncomités daselbst betref den Bau einer Saal-Orlabahn, B, III, 5, Nr. 2
- Akte, des Magistrats Pößneck und des Eisenbahncomités daselbst betref den Bau einer Saal-Orlabahn, B, III, 5, Nr. 6
- Akte, des Magistrats Pößneck und des Eisenbahncomités daselbst betref den Bau einer Saal-Orlabahn, B, III, 5, Nr. 10
- Akte, des Magistrats Pößneck und des Eisenbahncomités daselbst betref den Bau einer Saal-Orlabahn, B, III, 5, Nr. 23
- Akte, Verzeichnis sämtlicher Haupt- und Neben- Gebäude hiesiger Stadt 1867

Stadtarchiv Saalfeld

- Klasse 8b der Hans-Beimler-Oberschule Saalfeld (heute Grundschule 6 in Gorndorf): Zur Geschichte der Ersten Eisenbahnstrecke nach Saalfeld, Saalfeld, Februar 1991
- Akte, Magistrat zu Saalfeld, betreffend Eisenbahn Gera-Eichicht, Nr. B. XXII 41 a
- Akte, Magistrat zu Saalfeld, betreffend den Zinsgarantiezuschuß für die Gera-Eichichter Eisenbahn pro 1872, Nr. B. XXII 35

Stadtarchiv Weida

- Helmut Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kausldorf (früher Eichicht) ehemalige Gera-Eichichter Eisenbahn und 100 Jahre Eisenbahnen in Weida (eine maschinengeschriebenen Quellensammlung), Weida 1972

b) gedruckte Quellen

- Herzöglich Sachsen-Meiningisches Hof- und Staats-Handbuch 1843, Meiningen 1843
- Herzöglich Sachsen-Meiningisches Hof- und Staats-Handbuch 1864, Meiningen 1864
- Herzöglich Sachsen-Meiningisches Hof- und Staats-Handbuch 1885, Meiningen 1885
- Staatshandbuch für das Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach 1851, Weimar 1851
- Staatshandbuch für das Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach 1869, Weimar 1869
- Staatshandbuch für das Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach 1880, Weimar 1880
- Adreßbuch und Wohnungs- Anzeiger für die Stadt Pößneck, Pößneck 1893
- Mittheilungen über die Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Reuss jüngere Linie während der Jahre 1862 und 1863 (gedruckt)
- Mittheilungen über die Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Reuss jüngere Linie während der Jahre 1862 bis 1865 (gedruckt)
- Mittheilungen über die Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Reuss jüngere Linie während der Jahre 1866, 1867 und 1868 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen von 1860 bis 1862 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen von 1862 bis 1866 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1866 und 1867 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1868 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1868 und 1869 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1870 (gedruckt)

- Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt 1864 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt 1867 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1962 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1863 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1865 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1867 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1868 (gedruckt)
- Stenographische Berichte über die Verhandlungen der beiden Häuser des Landtages, Herrenhaus, 10. Legislaturperiode 1867/70, 1. Session 1867/68, Stenographische Berichte Bd. 1, Berlin 1868
- Stenographische Berichte über die Verhandlungen der beiden Häuser des Landtages, Haus der Abgeordneten, 10. Legislaturperiode 1867/70, 1. Session 1867/68, Stenographische Berichte Bd. 3, Berlin 1868

c) Zeitungen

- Die erste Lokomotive in Saalfeld (Verfasser unbekannt), in Beiblatt zum Saalfelder Kreisblatt, Nr. 43 am 7. Nov. 1926 und Nr. 44 am 14. Nov. 1926
- Erst Rudolph: Neustadt an der Orla bekommt eine Eisenbahn, Ein Stück Eisenbahngeschichte aus dem Orlagau, in Beilage zum Neustädter Kreisboten Nr. 14 am 9. April 1938, Nr. 15 am 16. April 1938, Nr. 16 am 23. April 1938, Nr. 17 am 30. April 1938, Nr. 18 am 7. Mai 1938 und Nr. 19 am 14. April 1938
- Geraische Zeitung, Jahrgang 1859
- Geraische Zeitung, Jahrgang 1865
- Geraische Zeitung, Jahrgang 1869
- Neustädter Kreis-Bote, Jahrgang 1867
- Neustädter Kreis-Bote, Jahrgang 1868

- Neustäder Kreis-Bote, Jahrgang 1869
- Neustäder Kreis-Bote, Jahrgang 1870
- Neustäder Kreis-Bote, Jahrgang 1871
- Neustäder Kreis-Bote, Jahrgang 1872
- Sonderausgabe 125 Jahre Neustädter Kreis-Bote, 19. Dez. 1929
- Pößnecker Wochenblatt, Jahrgang 1862
- Pößnecker Wochenblatt, Jahrgang 1867
- Pößnecker Wochenblatt, Jahrgang 1868
- Pößnecker Wochenblatt, Jahrgang 1869
- Pößnecker Wochenblatt, Jahrgang 1870
- Pößnecker Wochenblatt, Jahrgang 1871
- Pößnecker Wochenblatt, Jahrgang 1872
- Wochenanzeiger Saalfeld, Jahrgang 1862
- Anzeigebblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Jahrgang 1867
- Anzeigebblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Jahrgang 1868
- Anzeigebblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Jahrgang 1869
- Anzeigebblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Jahrgang 1871
- Saalfelder Kreisblatt, Jahrgang 1996
- Stadt- und Landbote (Anzeiger für Weida, Berga, Münchenbernsdorf und Teichwolframsdorf), Jahrgang 1869
- Stadt- und Landbote (Anzeiger für Weida, Berga, Münchenbernsdorf und Teichwolframsdorf), Jahrgang 1871
- Fürstlich Schwarzburgisch-Rudolstädtisches privilegiertes Wochenblatt, Jahrgang 1871

II. Literatur

- 100 Jahre Reichsbahn-Direktion Erfurt 1882 - 1982, Erfurt 1982
- Die Elektrisierung der Strecke Nürnberg-Halle/Leipzig, Leipzig 1939

- AG Produktionspropaganda des Rba Saalfeld (Saale): Taten, Gedanken, Anregungen im Scheinwerferlicht von Eisenbahnern - für Eisenbahner, Saalfeld 1971 (Jubiläumszeitschrift anlässlich des 100. Betriebsjubiläums der Eisenbahnstrecke Gera-Eichicht 1971)
- Hans-Jürgen Enzweiler: Staat und Eisenbahn, Frankfurt am Main 1995
- Günter Fromm, Eisenbahnen in Thüringen (Daten und Fakten), Bad Langensalza 1992
- Ulrich Hess, Geschichte Thüringens 1866-1914, Weimar 1991
- Walter Hundertmarck: Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Thüringen, Halle 1910
- Karlheinz Gleß: Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut`, Berlin 1986
- Ernst Rudolf Jahr: Die Entwicklung des Verkehrswesens von Thüringen im 19. Jahrhundert, Leipzig 1903
- Walter Keller: Die Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn in historisch statistischer Darstellung, Frankfurt am Main 1914
- Erhard Knoll und Dr. Schröder: Jubiläumsfahrt, Strecke Gera-Saalfeld-Eichicht: 1871-1971, Dt. Reichsbahn, DMV DDR, AG 4/20 „Saalebahn“, Saalfeld 1971
- Wilhelm Lins: Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse in ihrer geschichtlichen Entwicklung und gegenwärtigen Lage dargestellt, Jena 1910
- Guy Palmade: Das bürgerliche Zeitalter, Frankfurt am Main 1974
- Hermann Pistor: Die thüringischen Eisenbahnen, speziell die des thüringer Waldes, namentlich in ihren orographischen Verhältnissen, Jena 1908
- Wolfgang Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1989
- Paul Sömmering: Vom schwarzburgischen Geleitsrecht auf der Nürnberg-Leipziger Handelsstraße im 16. Jahrhundert, in Rudolstädter Heimathefte Band 10, Rudolstadt 1964, S. 85-88
- Volker Then: Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution, Göttingen 1997
- Manfred Weisbrod: Sachsen-Report, Sächsische Eisenbahngeschichte, Teil 1, Fürstentfeldbruck 1993
- Klaus-Jürgen Winkler: Die Tagungsstätten der Landtage in Thüringen, Jena 1994
- Harald Zetzsche: Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes und seiner Randgebiete, Würzburg-Aumühle 1940

8. Aktenverzeichnis

Staatsarchiv Greiz

- Mittheilungen über die Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Reuss jüngere Linie während der Jahre 1862 und 1863 (gedruckt)

- Mittheilungen über die Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Reuss jüngere Linie während der Jahre 1862 bis 1865 (gedruckt)
- Mittheilungen über die Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Reuss jüngere Linie während der Jahre 1866, 1867 und 1868 (gedruckt)
- Akte, Ministerium Gera, Nr. 3936, Projekt einer Eisenbahn zwischen Gera und Hof sowie das damit in Verbindung stehende Projekt Gera-Saalfeld-Eichicht, Vol. II
- Akte, Ministerium Gera, Nr. 3964, Gera-Eichichter Eisenbahn Vol. III
- Akte, Ministerium Gera, Nr. 3965, Gera-Eichichter Eisenbahn Vol. IV
- Akte, Landratsamt Gera, Nr. 674¹
- Akte, Landratsamt Gera, Nr. 674²

Staatsarchiv Meiningen

- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen von 1860 bis 1862 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen von 1862 bis 1866 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1866 und 1867 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1868 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1868 und 1869 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1870 (gedruckt)
- Schriftwechsel des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen von 1862 bis 1866 (gedruckt)
- Schriftwechsel des Landtages des Herzogthums Sachsen-Meiningen 1868 und 1869 (gedruckt)
- Akte, Staatsministerium Meiningen, Abteilung Inneres Neu, Nr. 4370
- Akte, Staatsministerium Meiningen, Abteilung Inneres Neu, Nr. 4368
- Akte, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 am
- Akte, Meininger Landratsamt zu Saalfeld, Nr. 40,6 an
- Akte, Verwaltungsamt Saalfeld, Nr. 40,6 ao

- Akte, Landratsamt zu Rudolstadt, Nr. 74/12, betreffend die Vorarbeiten der Gera-Eichichter Eisenbahnlinie (liegt in Meiningen)
- Kartensammlung Meininge, Schrank 4

Staatsarchiv Rudolstadt

- Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt 1864 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt 1867 (gedruckt)
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2183, die Zinsleistungen wegen der Gera-Eichichter Eisenbahn betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2186, Finanzlage der Saalebahngesellschaft mit Übersichten der Betriebseinnahmen und -ausgaben, Bd. 1
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2216, Tarife und Fahrpläne der Gera-Eichichter Eisenbahn betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2240, den Gera-Eichichter Eisenbahnbau betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2241, den Gera-Eichichter Eisenbahnbau betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2242; den Gera-Eichichter Eisenbahnbau betreffend
- Akte, Staatsministerium Rudolstadt, Nr. 2243; den Gera-Eichichter Eisenbahnbau betreffend

Saatsarchiv Weimar

- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1962 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1863 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1865 (gedruckt)

- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1867 (gedruckt)
- Verhandlungen des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1868 (gedruckt)
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1855
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1862
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1867
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1877
- Schriftwechsel des Landtages im Herzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach 1883
- Akten des Direktor des V. Verwaltungsbezirkes, Nr. 1270, betr. den Bau einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis
- Akten des Großherzoglich Sächsischen Direktor des V. Verwaltungsbezirkes, Nr. 723, betr. Verein der Rittergutsbesitzer des Neustädter Kreises und Rückgarantie für den Bau der Gera-Eichicht Eisenbahn

Eisenbahnarchiv, Reichsbahndirkektion Erfurt (zur Zeit in Gotha, dann in Weimar)

- Akte, Thüringische Eisenbahngesellschaft, betr. Baupolizeiliche und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinien und Bauwerke, Nr. 10-44
- Akte, Königliche Eisenbahn-Direktion Erfurt, betr. Grunderwerb in der Flur Eichicht, Nr. 3
- Akte, Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betr. Bau und Landespolizeiliche Prüfung der Bahnlinie und Bau, Nr. 10-1183
- Akte, Bau des zweiten Gleises Weida-Triptis
- Akte, Ausbau des 2. Gleises Triptis-Saalfeld, Bd. II
- Bahnhof Pößneck 1890, Nr. 4

Staatsbibliothek Berlin

- Stenographische Berichte über die Verhandlungen der beiden Häuser des Landtages, Herrenhaus, 10. Legislaturperiode 1867/70, 1. Session 1867/68, Stenographische Berichte Bd. 1, Berlin 1868
- Stenographische Berichte über die Verhandlungen der beiden Häuser des Landtages, Haus der Abgeordneten, 10. Legislaturperiode 1867/70, 1. Session 1867/68, Stenographische Berichte Bd. 3, Berlin 1868

Stadtarchiv Gera

- Geraische Zeitung, Jahrgang 1859
- Geraische Zeitung, Jahrgang 1865
- Geraische Zeitung, Jahrgang 1869

Stadtarchiv Neustadt a.d. Orla

- Erst Rudolph: Neustadt an der Orla bekommt eine Eisenbahn, Ein Stück Eisenbahngeschichte aus dem Orlagau, in Beilage zum Neustädter Kreisbode Nr. 14 am 9. April 1938, Nr. 15 am 16. April 1938, Nr. 16 am 23. April 1938, Nr. 17 am 30. April 1938, Nr. 18 am 7. Mai 1938 und Nr. 19 am 14. April 1938
- Akten des Gemeindevorstandes zu Neustadt a.d. Orla in Sachen Anlegung einer Eisenbahn durch den Neustädter Kreis
- Rudolf Drechsel: Handschriftliche Aufzeichnungen, Neustadt a.d. Orla um 1939
- Neustädter Kreis-Bote, Jahrgang 1867
- Neustädter Kreis-Bote, Jahrgang 1868
- Neustädter Kreis-Bote, Jahrgang 1869
- Neustädter Kreis-Bote, Jahrgang 1870
- Neustädter Kreis-Bote, Jahrgang 1871
- Neustädter Kreis-Bote, Jahrgang 1872
- Sonderausgabe 125 Jahre Neustädter Kreis-Bote, 19. Dez. 1929

Stadtarchiv Pöbneck

- Akte, des Magistrats Pöbneck und des Eisenbahncomités daselbst betref den Bau einer Saal-Orlabahn, B, III, 5, Nr. 2
- Akte, des Magistrats Pöbneck und des Eisenbahncomités daselbst betref den Bau einer Saal-Orlabahn, B, III, 5, Nr. 6
- Akte, des Magistrats Pöbneck und des Eisenbahncomités daselbst betref den Bau einer Saal-Orlabahn, B, III, 5, Nr. 10
- Akte, des Magistrats Pöbneck und des Eisenbahncomités daselbst betref den Bau einer Saal-Orlabahn, B, III, 5, Nr. 23
- Akte, Verzeichnis sämtlicher Haupt- und Neben- Gebäude hiesiger Stadt 1867
- Adreßbuch und Wohnungs- Anzeiger für die Stadt Pöbneck, Pöbneck 1893
- Pöbnecker Wochenblatt, Jahrgang 1862
- Pöbnecker Wochenblatt, Jahrgang 1867
- Pöbnecker Wochenblatt, Jahrgang 1868
- Pöbnecker Wochenblatt, Jahrgang 1869
- Pöbnecker Wochenblatt, Jahrgang 1870
- Pöbnecker Wochenblatt, Jahrgang 1871
- Pöbnecker Wochenblatt, Jahrgang 1872

Stadtarchiv Saalfeld

- Die erste Lokomotive in Saalfeld (Verfasser unbekannt), in Beiblatt zum Saalfelder Kreisblatt, Nr. 43 am 7. Nov. 1926 und Nr. 44 am 14. Nov. 1926
- Klasse 8b der Hans-Beimler-Oberschule Saalfeld (heute Grundschule 6 in Gorndorf): Zur Geschichte der Ersten Eisenbahnstrecke nach Saalfeld, Saalfeld Feb. 1991
- Dieter Seiffert: Kurz nach der Einweihung der Bahnstrecke entgleiste Lok, in Saalfelder Kreisblatt, 6. Jan. 1996, S. 20
- Akte, Magistrat zu Saalfeld, betreffend Eisenbahn Gera-Eichicht, Nr. B. XXII 41 a
- Akte, Magistrat zu Saalfeld, betreffend den Zinsgarantiezuschuß für die Gera-Eichichter Eisenbahn pro 1872, Nr. B. XXII 35
- Wochenanzeiger Saalfeld, Jahrgang 1862
- Anzeigebblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Jahrgang 1867

- Anzeigebblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Jahrgang 1868
- Anzeigebblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Jahrgang 1869
- Anzeigebblatt für das Fürstenthum Saalfeld, Jahrgang 1871
- Beiblatt zum Saalfelder Kreisblatt, Jahrgang 1926
- Saalfelder Kreisblatt, Jahrgang 1996

Stadtarchiv Weida

- Helmut Weiser: 100 Jahre Eisenbahnstrecke Gera-Saalfeld-Kausldorf (früher Eichicht) ehemalige Gera-Eichichter Eisenbahn und 100 Jahre Eisenbahnen in Weida (eine maschiengeschriebenen Quellensammlung), Weida 1972
- Stadt- und Landbote (Anzeiger für Weida, Berga, Münchenbernsdorf und Teichwolframsdorf), Jahrgang 1869
- Stadt- und Landbote (Anzeiger für Weida, Berga, Münchenbernsdorf und Teichwolframsdorf), Jahrgang 1871