

Wissenswertes vom Bau der Eisenbahn samt Brücke mit den sieben Bogen (1)

Von unserem Leser Herbert
Müller, Zeulenroda

Das Bauwerk, das auf der Lokalseite der „Volkswacht“ als Preisfrage am 8. 2. 1980 vorgestellt und erkannt werden sollte, ist die „Zscherlichbrücke“. Eine Eisenbahnbrücke, die das Triebetal überspannt. Auf ihr verläuft das Gleis der Anschlußbahn vom Unteren zum Oberen Bahnhof Zeulenroda. Wie und warum es überhaupt zum Bau dieser Bahn kam, möchte ich versuchen zu erläutern.

Bedingt durch die Kleinstaaterei, die zur Zeit des großen Eisenbahnbaus in Deutschland herrschte, wurden die Eisenbahnlinien nicht nach wirtschaftlichen Erkenntnissen, sondern nach politischen Gesichtspunkten der einzelnen Länder gebaut. Preußen zum Beispiel baute eine Strecke Leipzig-Gera-Weida-Saalfeld, um eine Nord-Süd-Verbindung herzustellen. Sachsen dagegen schuf auch eine Nord-Süd-Verbindung. Diese Eisenbahnlinie führte von Leipzig über Altenburg-Werdau-

Reichenbach-Plauen nach Hof. Dabei mußten die Göltzschtalbrücke und die Elstertalbrücke mit hohem Kostenaufwand gebaut werden, weil sonst reußisches Gebiet benutzt worden wäre.

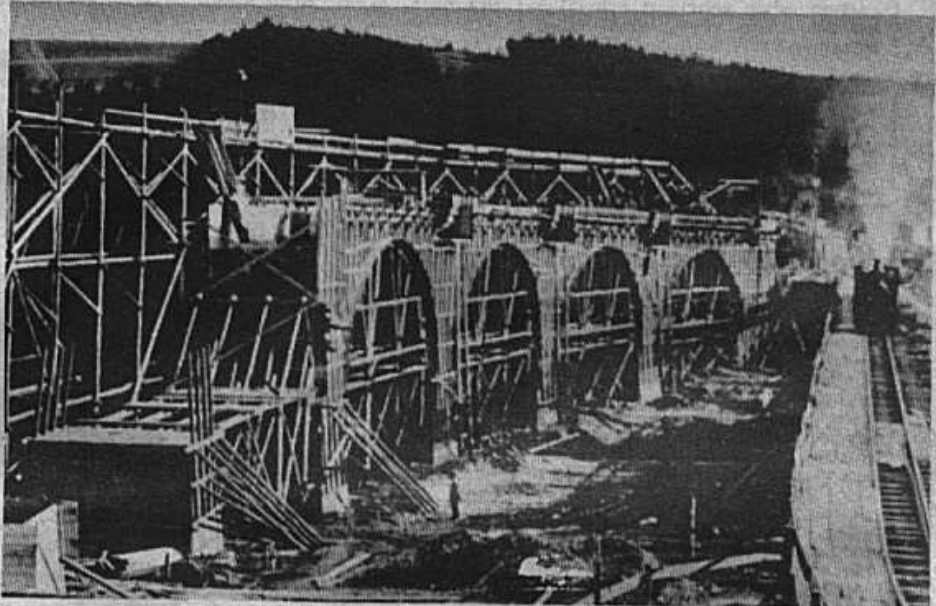
In den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts betrug die Länge des Schienennetzes in Deutschland schon annähernd 20 000 Kilometer. Nur Zeulenroda, damals im Fürstentum Reuß ältere Linie gelegen, hatte noch keinen Bahnanschluß. Alle Güter: Kohle, Rohstoffe und Fertigprodukte, mußten von den sich zu dieser Zeit stürmisch entwickelten Industriebetrieben unserer Stadt im Bahnhof Mehltheuer umgeschlagen werden. Der Transport mit Pferdewagen war auf den damaligen schlechten Straßen recht beschwerlich und aufwendig. Täglich wurden bis zu 50 Tonnen Kohle für Dampfmaschinen und Heizung befördert. An Materialien und Erzeugnissen waren

jährlich 2667 Tonnen zu transportieren.

Aus diesen Gründen war es ganz natürlich, daß, als am 11. Januar 1872 eine Eisenbahnaktiengesellschaft gegründet wurde, sich die Stadt Zeulenroda mit 50 000 Talern daran beteiligte. Die Gesellschaft wollte eine zweigleisige Eisenbahnlinie nach Mehltheuer bauen. An Privatpersonen wurden in Zeulenroda nochmals für 88 000 Taler Aktien verkauft. Alle erhofften sich von den gekauften Aktien nach Fertigstellung der Strecke eine hohe Dividende.

Schon am 11. Juni des gleichen Jahres erfolgte in der Nähe des Pausaer Bahnhofes der erste Spatenstich. Ein Jahr wurde an der Bahnlinie gearbeitet dann mußten die Arbeiten eingestellt werden. (Fortsetzung folgt)

BAU der Zscherlichbrücke um 1912/13. Zum Materialtransport war eine Behelfsbrücke errichtet worden (r).



Wissenswertes vom Bau der Eisenbahn samt Brücke mit den sieben Bogen (2)

Von unserem Leser
Herbert Müller, Zeulenroda

Die mit dem Bau beauftragte Firma Klinitz & Grambow war eingegangen. Danach verpflichtete die Aktiengesellschaft eine andere Firma, die aber 1875 auch in Konkurs ging. Alle gekauften Wertpapiere waren über Nacht wertlos geworden. Viele hatten ihr gesamtes Vermögen investiert, hatten sich einen großen Gewinn erhofft und waren nun arme Leute. Im Zeulenrodaer Museum können Sie noch einige dieser verfallenen Aktien besichtigen.

Erst im September 1881, mehr als neun Jahre nach Baubeginn, übernahm das Land Sachsen den Weiterbau der Strecke. Leider aber nicht wie geplant als zweigleisige Hauptstrecke, sondern nur als eingleisige Nebenstrecke. Am 15. November 1883 war es endlich soweit, die Strecke Mehltheuer-Weida wurde eingeweiht. Wenn die Züge auch erst nur bis Weida-Altstadt fahren, die Eisenbrücke in Weida war noch im

Bau, so hatte doch Zeulenroda einen Bahnhof. Die an den Feierlichkeiten der Einweihung Beteiligten mußten als erste erfahren, daß der Zeulenrodaer Bahnhof „unmöglich“ lag. Die Pferdewagen, die die Gäste vom Bahnhof in der Unteren Haardt in die Gaststätte „Goldener Löwe“ bringen sollten verspäteten sich, (Absicht?) deshalb mußten die Herren den zur damaligen Zeit recht schlammigen Weg zur Stadt zu Fuß zurücklegen.

Zeulenroda hatte nun Bahnanschluß, aber trotzdem war keiner damit zufrieden. Genau wie vorher aus Mehltheuer, wurden nun die Frachten von der Unteren Haardt in die sich zu dieser Zeit industriell entwickelnde Stadt transportiert. Bürger der Stadt, die verreisen wollten, mußten den langen Fußweg ebenfalls zurücklegen. Ein Hotelomnibus, der nichts anderes als eine Pferdewagen war, fuhr fremde Reisen-