

150 Jahre Eisenbahn

Walter Dippel

Am 18. September 1848 fuhr schnaubend und fauchend der erste Eisenbahnzug in Beiseförth ein. Viele Schaulustige werden sich auf dem Bahnhofsgelände eingefunden haben, um den Anbruch einer neuen Zeit mitzerleben. Vielleicht befanden sich auch einige Malsfelder darunter, denn ihr Dorf besaß vorerst keinen Haltepunkt. Auch das Beiseförther Bahnhofsgelände stand noch nicht. Es wurde erst 1875 für rund 100 000 Mark gebaut.

Auf den Waggons prangte mit großen Buchstaben „K.F.W.N.B.“: Das war die Abkürzung für „Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“. Der Zug kam von Grebenau, wo am 1. Juli 1845 auch der erste Spatenstich durch einen Staatsrat und hohe „Offizianten“ erfolgt war.

An diese Stelle hatte man die in große Einzelteile zerlegte Lokomotive gebracht und auf der noch eingleisigen Strecke zusammengesetzt. Der Grund war die noch nicht fertiggestellte 27 Meter hohe Brücke bei Gunterhausen. Erst am 19. Dezember 1849 rollten die Züge mit einer Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern bis Kassel.

Für die „Weltreise“ von Gerstungen bis Karlshafen brauchte man 6 Stunden und 20 Minuten. 15 Stunden dauerte damals eine Fahrt von Kassel bis Berlin.

Der Tarif für die „Person und Meile“ in der 3. Klasse betrug 3,8 Pf. Darin waren 25 kg Freigepäck eingeschlossen. Es gab auch Sonntagsrückfahrkarten zum halben Preis. Das Drei-Klassensystem wurde als ungenügend empfunden, „weil zu viel verschiedene Elemente in der 3. Klasse durcheinander sitzen mußten.“

In Beiseförth hielten nach dem Fahrplan vom 15. Januar 1860 täglich je drei Personenzüge nach Kassel und Bebra.

Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn I. Hauptbahn (18 Meilen)							
Von Gerstungen nach Warburg				Von Warburg nach Gerstungen			
	früh	Mittags	Abends		früh	Mittags	Nachm. und Abds.
Beiseförth Abf.	6.26	11.52	8.56	Cassel Abf.	7.36	2.5	6.20
Cassel Ankft.	8.40	12.56	10.00	Beiseförth Abf.	8.42	3.14	8.15

Als die Züge fuhren, viele Menschen bei der Bahn eine neue Erwerbsmöglichkeit gefunden hatten und das neue Verkehrsmittel die Wirtschaft belebte, verstummten allmählich die Proteste gegen die Eisenbahn. Sie waren in den Orten des Fuldatales besonders heftig gewesen.

In Beiseförth und Melsungen wehrten sich vor allem die Schifferfamilien. Sie fürchteten ebenso wie die Fuhrleute und Postillione der „*Nürnberger Landstraße*“ um ihre Existenz. Ihre Sorge war begründet, denn das neue Verkehrsmittel brachte das Ende der Fuldaschiffahrt und der Postkutschen.

Auch die Bauern lehnten das „Feuerroß“ ab. Sie glaubten, die Lokomotiven würden ihre Getreidefelder in Brand stecken und die Kartoffeln auf den Äckern längs der Bahn schwarz werden lassen. Außerdem gaben sie nur ungern Land ab. Man versuchte, die Bahnlinie möglichst am Rande der Gemarkung vorbeizulegen.

Aber die Vorläufer unserer heutigen Bürgerinitiativen hatten im damaligen Obrigkeitsstaat keine Chancen. Am 1. November 1844 verfügte Landrat Heller: „*Bei der bevorstehenden Eisenbahn-Erbauung sind die Abmessungen zu unterstützen und nicht zu behindern.*“

Als die Bauarbeiten in Gang kamen, ließ der Widerstand nach, denn jetzt gab es, gerade in der Zeit des Sterbens der Leinweberei, neue und gute Verdienstmöglichkeiten für die hungernden Weber, aber auch für die Tagelöhner und Fuhrleute, die Handwerker und die Kies- und Sandgrubenbesitzer. Die Baukolonnen brachten Geld in die Dörfer. Doch jetzt klagten die Pfarrer und Bürgermeister über Ausschweifungen, Trunksucht und einen allgemeinen Verfall der Sitten.

Ein weiteres Problem bestand in den Spannungen zwischen den einheimischen Arbeitern und den ersten Gastarbeitern, die aus Belgien, Schlesien und Italien gekommen waren. 1845 kam es bei Guxhagen zu „*Exzessen*“. Gendarmerie und Bürgergarde mußten eingreifen. Als man 1848, einem Jahr allgemeiner sozialer und politischer Unruhen, erfuhr, daß die belgischen Maurer einen höheren Lohn als die einheimischen bekommen sollten, entstand wieder ein Aufruhr. Man drang in die Wohnungen der Belgier ein und mißhandelte sie.

An den Gerüsten wurde u. a. folgender Drohbrief gefunden:

Rewellgon (Revolution) gegen die Franzhosen

So ihr uns Arbeiter der Tunell nicht mehr bezahlen wollt, so wird das ganze Biero (Büro) und die Bulferparack (Pulverbaracke) zu der Luft nein flamen mit Feuer und die Franzhosen Aufseher werden geschlagen und sollen nicht wieder aus Hessenland Gesund und Heilsam nach eurem Vaterland zurückkehren.

Anlaß zu heftiger Kritik hatte zuvor schon die Berufung eines Belgiers für die technische Oberleitung des gesamten Eisenbahnprojekts gegeben. Die Direktion der Nordbahngesellschaft hatte diesen Posten dem belgischen Ingenieur

1. Kl. für den Brücken- und Straßenbau François Spingard übertragen. Er hatte Erfahrungen beim belgischen Eisenbahnbau gesammelt.

Diese brauchte er auch, denn das hessische Bergland stellte ihn vor beträchtliche Schwierigkeiten. Eine davon war der südwestliche Ausläufer des Wildsbergs und die Fulda bei Beiseförth, die sich der Trasse in den Weg stellten.

Wegen des großen Fuldahochwassers am 18. Januar 1841 hatte die Wasserbauverwaltung einen größeren Durchflußquerschnitt für die Eisenbahnbrücke gefordert. Sie einigte sich schließlich mit Spingard auf „4-Supplementar-Öffnungen“ (Ergänzungsöffnungen) zu je 7,20 m l. W., die im anschließenden Damm als Flutbrücken errichtet wurden. Diese sind gerade in der heutigen Zeit für den ungehinderten Abfluß des Fuldawassers sehr wichtig.

Die Schwierigkeiten beim Bau des Tunnels bestanden in den ungünstigen Gebirgsverhältnissen. Die Voruntersuchung ergab, daß die Ton- und Sandschichten glatte, seifige Oberflächen hatten, die sich nach beiden Tunnelenden neigten. Es bestand die Gefahr, daß der aufliegende Rotsandstein in Bewegung kommen könnte, sobald die Rutschflächen im Zuge des Baufortschritts angeschnitten würden.

Tatsächlich setzten sich beim Bau des Richtstollens im nördlichen Voreinschnitt riesige Erdmassen in Richtung Tunnelmund in Bewegung. Es gelang aber, den Stollen vor dem Einsturz zu bewahren, indem man die Auflast durch stufenförmigen Abtrag verminderte und das Tunnelportal mit hervortretenden Pfeilern besonders stark ausbildete. Die seinerzeit durchgeführten Abtragungen sind heute noch deutlich zu erkennen.

Am 7. Februar 1846 war mit dem Tunnelbau von beiden Öffnungen aus begonnen worden. Bereits am 22. September 1846 trafen die beiden Stollenteile „unter dem großen Jubel der Bergleute paßgenau zusammen“ (Zeitungsbericht vom 4. Oktober 1846), obwohl die Tunnelachse in einem Bogen verlief. Man arbeitete im Tag- und Nachtbetrieb.

Im Januar 1847 entstand noch einmal eine gefährliche Situation. Beim nördlichen Tunnelportal hatte sich eine Gebirgsabsonderung gebildet und drückte so fest auf das gemauerte Gewölbe, daß es sich senkte und die aus Eichenbohlen zusammengefügte Lehrbogen zum Einknicken brachte. Sehr vorsichtig ging man daran, das belastete Stück herauszunehmen und durch ein neues Gewölbe, das in Zementmörtel hergestellt wurde, zu ersetzen.

Trotz aller Schwierigkeiten sind bei diesem Tunnelbau keine ernsten Unfälle passiert. Als Anerkennung für die sorgsame und gelungene Bauleitung bekam François Spingard vom Kurfürsten persönlich ein Ölgemälde geschenkt, das Beiseförth mit der Eisenbahnbrücke, dem Tunnelleingang und dem Wildsberg darstellt. Das spätromantische Gemälde von Eduard Stiegel hängt heute im Stadtmuseum Kassel. Einige Reproduktionen hat der Heimat- und Verkehrsverein Beiseförth beim Weihnachtsmarkt 1996 verkauft.

Unter der Leitung Springards war der Bau der Eisenbahnlinie zügig fortgeschritten. Bis zu 7000 Mann arbeiteten auf den verschiedenen Baustellen. Für die Gleise waren 10 370 Tonnen T-Schienen, die aus Belgien geliefert wurden, und 770 000 Schienennägel nötig. Mit Schubkarren wurden ungezählte Kubikmeter Erde bewegt.



Ölgemälde von Eduard Stiegel. Geschenk des Kurfürsten an den Ingenieur François Springard. Stadtmuseum Kassel

Nach einem Bericht der Eisenbahnzeitung bestand bei den Bauarbeitern wenig Neigung, in Baracken zu wohnen und sich aus örtlichen „Menagen“ verpflegen zu lassen. So nahmen die Arbeiter morgens lieber einen zwei- bis dreistündigen Anmarschweg in Kauf, um zu Hause schlafen und morgens einen warmen Kaffee trinken zu können. Um acht Uhr war Frühstückspause, in der sie ihr Brot mit ein wenig Fleisch („Zugebröde“) aßen und etwas Branntwein tranken. Mittags wurde nicht gegessen, sondern geschlafen. Erst zur Vesperzeit um 16 Uhr konnte der Rest des Frühstücks verzehrt werden. Um 18 Uhr war Feierabend. Die eigentliche warme Mahlzeit nahmen die Arbeiter abends im Kreis ihrer Familie ein.

Es meldeten sich mitunter mehr Frauen als Männer. Manchmal waren ganze Familien am Bau beschäftigt. Gearbeitet wurde trotz Proteste der Pfarrer auch sonntags. Wer sich weigerte, wurde entlassen. Es gab aber schon bemerkenswerte Ansätze einer sozialen Fürsorge. So wurde eine Unterstützungskasse eingerichtet, die in Krankheitsfällen Zuschüsse gab, und zu der die Arbeiter jede Woche einen Silbergroschen beisteuern mußten.

Probleme gab es nicht erst bei den Bauarbeiten. Schon bei der Vorplanung mußten erhebliche Schwierigkeiten überwunden werden. 1822, drei Jahre vor der ersten Bahnlinie der Welt in England, hatte der Oberbergrat Karl Anton Henschel, der älteste Sohn des Gründers der weltbekannten Kasseler Firma, gefordert, eine Eisenbahnlinie von Hamburg über Hannover, Kassel nach Frankfurt zu bauen. Aber der Kurprinz und Mitregent Friedrich Wilhelm hatte sich jahrelang dem widersetzt. Er verfügte nicht über die nötigen Geldmittel und scheute eine Kreditaufnahme. Er war stolz darauf, daß Kurhessen als einziger deutscher Staat keine Schulden hatte!

Am 2. Oktober 1844 erteilte er schließlich den Bankiers du Fay, Leisler, Bethmann und Schmidt die Konzession zur Gründung einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von acht Millionen Talern (24 Mill. RM). Die Aktien waren

**Von Gottes Gnaden Wir Friedrich
Wilhelm, Kurprinz und Mitregent
von Hessen, Erbgroßherzog von Fulda,
Fürst zu Hersfeld, Hanau, Friglar und Sfenburg,
Graf zu Sagenelobogen, Diez, Ziegenhain, Nidda und
Schaumburg u. c.**

thun hiermit kund:

Nachdem Wir die Erbauung einer Eisenbahn unter der Benennung

Friedrich Wilhelms Nordbahn,

welche an die Thüringische Eisenbahn sich unmittelbar anschließend, von dem Anschlußpunkte aus über **Hönebach, Rotenburg und Melsungen** nach **Cassel** und weiter zur Preussischen Grenze bei **Haneda** führen soll, und zwar durch eine Actien-Unternehmung, gnädigst beschloffen, auch die Banquiers Franz Bernus du Fay (Eigenthümer der Handlungsfirma du Fay, Leisler und Comp. in Hanau), Gebrüder Bethmann und Philipp Nicolaus Schmidt, zu Frankfurt a. M., mit der Bildung der deshalbigigen Actiengesellschaft beauftragt haben und diese Gesellschaft durch Zeichnung des zum Bau und Betriebe der genannten Eisenbahn als erforderlich vorläufig festgestellten Capitals zu Stande gekommen ist; so ertheilen Wir dem hier angefügten **Statut der Gesellschaft für die Friedrich Wilhelms Nordbahn** hierdurch Unsere landesherrliche Bestätigung.

Urkundlich Unserer höchst eigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staatsiegels
gegeben zu Cassel am 2ten October 1844. **Friedrich Wilhelm.**

Die kurfürstliche Bestätigung des Statuts der damaligen Bahn-Gesellschaft.

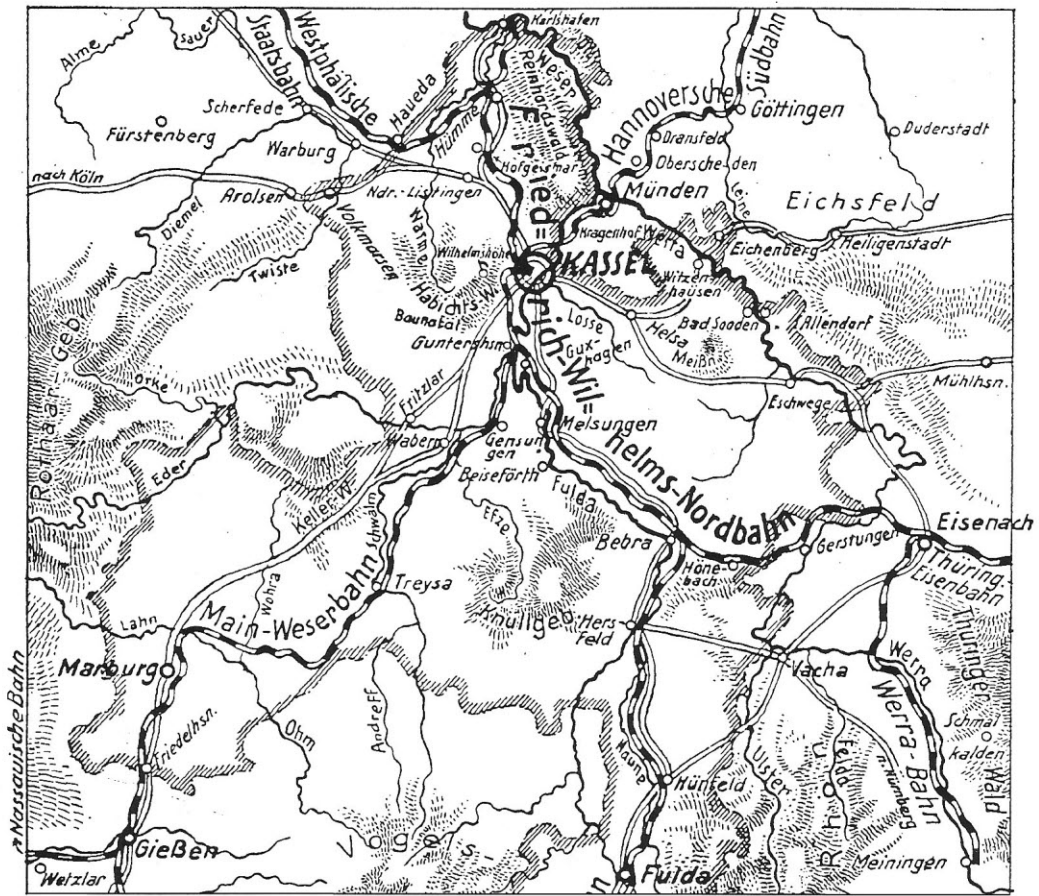
Bestätigung des Statuts der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft

Bundesbahn, die die Strecke von 1968 bis 1973 elektrifizierte, wird sie heute von der Deutschen Bahn-AG betrieben. Der Streckenabschnitt Kassel-Bebra hat wie zu Beginn wieder eine Brückenfunktion zwischen Hessen und Thüringen und darüber hinaus als „Mitte-Deutschland-Schienenverbindung“ zwischen Dortmund und Dresden.

bereits innerhalb einer Woche überzeichnet. Am 13. Oktober 1844 gab der Fürst endlich die Bestätigung für die Erbauung der „*Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn*“. Sie sollte an die thüringische Eisenbahn anschließen und über Gerstungen, Bebra, Rotenburg, Melsungen nach Kassel und weiter zur preussischen Grenze bei Haudeda führen.

Zwanzig Jahre fuhr die Bahn unter seinem Namen. 1868, Kurhessen war inzwischen preussisch geworden, wurde sie in „*Hessische Nordbahn-Gesellschaft*“ umgetauft und 1888 im Zuge der Verstaatlichung der großen Privatbahnen von der Preussischen Staatsbahn übernommen.

Nach der Reichsbahn und der Deutschen



Der geplante Ausbau dieser Strecke für Geschwindigkeiten bis 200 km/h erfordert größere Kurvenradien. Diese sind aber in dem engen Fuldatal nur mit einschneidenden Geländeingriffen zu verwirklichen, was allgemein abgelehnt wird. Deshalb erwägt man jetzt den Einsatz von Neigezügen. Sie erreichen die gleiche hohe Geschwindigkeit bei einem umweltschonenderen Streckenausbau. Im Gespräch ist auch der Bau einer Verbindungsspanne bei Altmorschen, die von der Schnellbahnstrecke Hannover-Würzburg auf die Strecke Kassel-Bebra führen soll. Sie würde auch eine Überlastung der bisherigen Strecke vermindern, die durch den Containerbahnhof eine zusätzliche Bedeutung bekommen hat.

Quelle:
 Beiseförth, Geschichte eines Dorfes
 Chronik zur 650-Jahr-Feier 1998