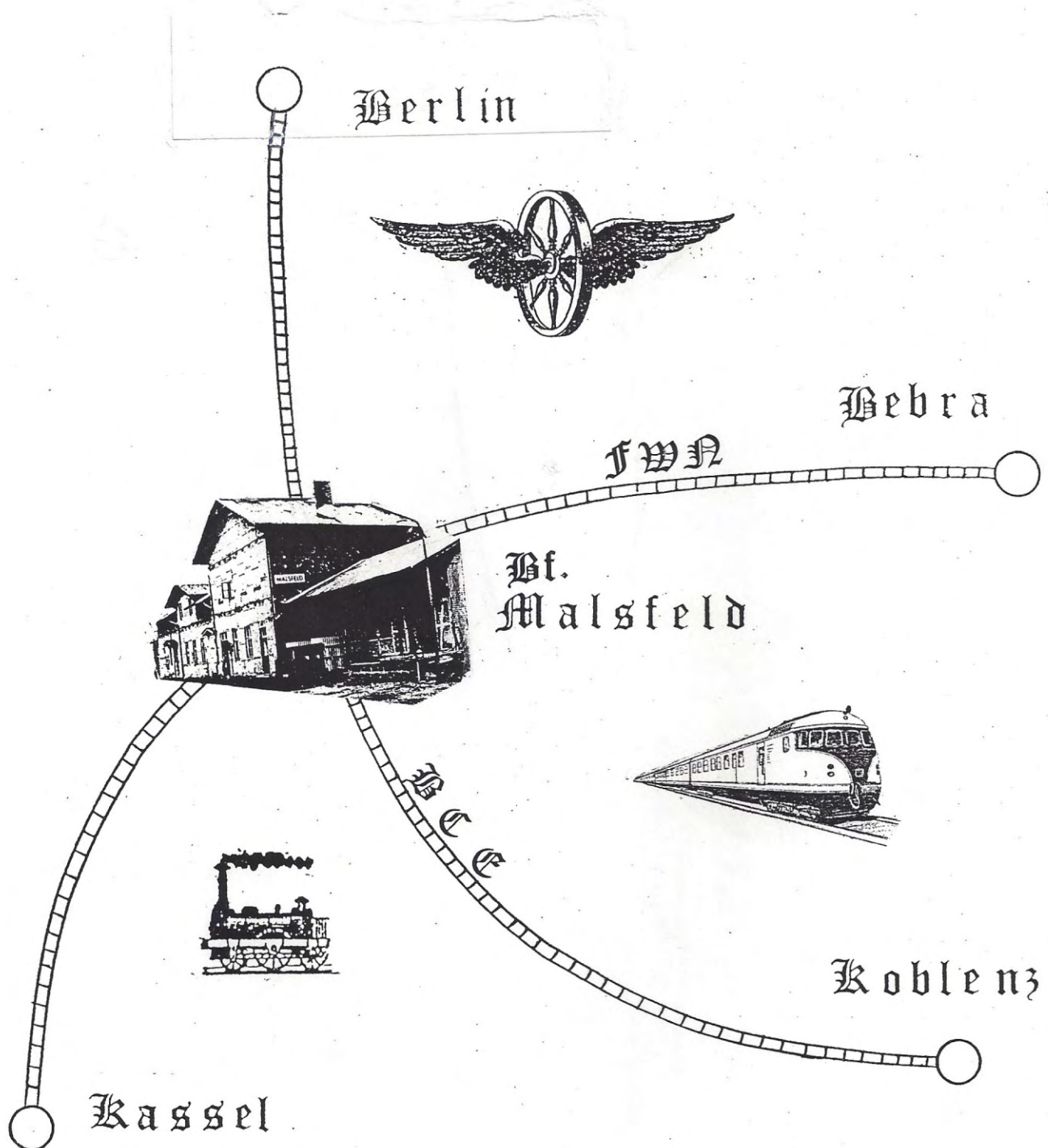


Zur Geschichte der Eisenbahn
in Nordhessen (1)
und des Bahnhofs in Malsfeld (2)



Übersicht

Thema	Seite
Geschichte der Eisenbahn allgemein	1-3
Kurhessen und seine Landstraßen	3-4
Erste Eisenbahnpläne in Hessen	5-7
Die Friedrich Wilhelm Nordbahn	7-14
Die Betriebsführung	14-18
Geschichtstafel	19
Der Bahnhof in Malsfeld und sein Umfeld	20-24
Berlin-Coblenzer-Eisenbahn BCE Treysa-Malsfeld	24-38
Eschwege-Treysa im Bereich Malsfeld	39-46
Bahntechnische Anlagen im Bereich Malsfeld	47-60
Technische Anlagen	61-72
Bahnmeisterei, bahneigene Häuser, Garten und Bahnposten	73-77
Funk steuert Züge	78-79
Auf dem Stellwerk und den Bahnsteigen	80-81
Gleiskörper	82-86
Aus der Vergangenheit	87-90

1. Auflage 1996

*Herausgeber: Konrad Müldner, Bachstr. 3, 34323 Malsfeld
© Konrad Müldner, Malsfeld*

Alle Rechte beim Herausgeber.

Nachdruck, auch auszugsweise, sowie Verbreitung durch Film, Funk, Fernsehen, durch fotomechanische Wiedergabe, Tonträger und Datenverarbeitungssysteme jeglicher Art nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

ZUR GESCHICHTE DER EISENBAHN IN NORDHESSEN (1) UND DES BAHNHOFES IN MALSFELD (2)

1. Die Eisenbahn in Nordhessen

1.1. Anmerkungen zur Geschichte der Eisenbahn im allgemeinen

Es verwundert nicht, daß die ersten Eisenbahnprojekte während der Epoche der "Industriellen Revolution" im wirtschaftlichen früh entwickelten England realisiert wurden. Vor allem in den englischen Kohlerevieren bedurfte es eines schnellen und effektiven Transportmittels.

Um nun die Eisenbahn auf den Weg zu bringen, benötigte man zum einen brauchbare schmiedeeiserne Schienen (seit 1820) und eine solide Dampflok (von denen der Maschinenbauer George Stephenson 1814 sein erstes Modell konstruierte).

Der erste Dampfzug befuhr 1825 die Strecke Stockton-Darlington, und zwar hauptsächlich zum Zwecke des Kohletransports. (Der leitende Ingenieur der Stockton-and-Darlington-Railway-Gesellschaft hieß - Stephenson.)

Es folgte die Errichtung einer Eisenbahnstrecke in Frankreich (1828 - St. Etienne-Andrezieux) und - etwa zur gleichen Zeit - in Amerika.

Wie aber war es um den Eisenbahnbau in Deutschland bestellt?

Deutschland, das war seit dem Wiener Kongreß von 1815 der DEUTSCHE BUND, ein lockerer Zusammenschluß aus über dreißig souveränen deutschen Teilstaaten, deren Mitglieder (Könige und Fürstlichkeiten) argwöhnisch auf ihre Unabhängigkeit und Verletzlichkeit achteten. Somit gab es weder eine gemeinsame Volksvertretung, noch gemeinsame Steuer-, Verkehrs- oder Wirtschaftseinrichtungen. Aber gerade auf deren Notwendigkeit wurde zumal von Vertretern des wirtschaftlich aufstrebenden, fortschrittlich gesonnenen Bürgertums gedrungen. Sie waren es dann auch, die sich nachdrücklich für den Bau von Eisenbahnen in den deutschen Ländern einsetzten.

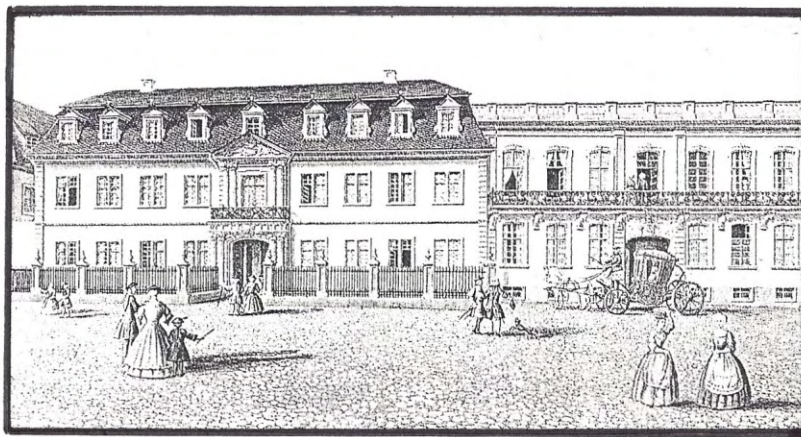
Der wohl leidenschaftlichste Befürworter des neuen Transportmittels EISENBAHN in Deutschland war Friedrich List (1789 - 1846). List schrieb der Eisenbahn eine Schlüsselrolle zu bei der Industrialisierung der - verglichen mit den führenden Nationen - wirtschaftlich zurückgebliebenen deutschen Länder.

Außerdem gehörte es zum liberalen Zeitverständnis, daß man sich von dem modernen, die Räume aufschließenden Verkehrssysteme nicht nur Wohlstand, sondern auch ein geeinigtes, bürgerlich regiertes Deutschland versprach. Die Erwartungen in das Eisenbahnzeitalter waren damals schier grenzenlos.

"Durch das neue Transportmittel", so meinte Fr. List 1837, "wird der Mensch ein unendlich glücklicheres, vermögenderes, vollkommeneres Wesen."



Friedrich List (1789–1846), Professor für Staatswirtschaft in Tübingen, gründete im Frühjahr 1819 in Frankfurt den »Deutschen Handels- und Gewerbeverein«, dessen Ideen er auch in Darmstadt vertritt. In Württemberg 1824 wegen Regimekritik auf dem Hohenasperg inhaftiert, geht er nach Amerika, kommt 1833 als amerikanischer Konsul zurück und wird zum Vorkämpfer des Eisenbahnbaus.



Im einst für Prinz Georg Wilhelm gebauten Markt-Palais in Darmstadt tagen der erste hessische Landtag und der Zoll- und Handelskongreß der Jahre 1820/23.

Wenn auch List persönlich mit seinen hochfliegenden Plänen scheitere, so verlangten die ökonomischen Bedürfnisse dennoch zunehmend nach der Herstellung eines Eisenbahnnetzes in den Ländern des Deutschen Bundes und darüber hinaus nach einem gemeinsamen Verbundsystem.

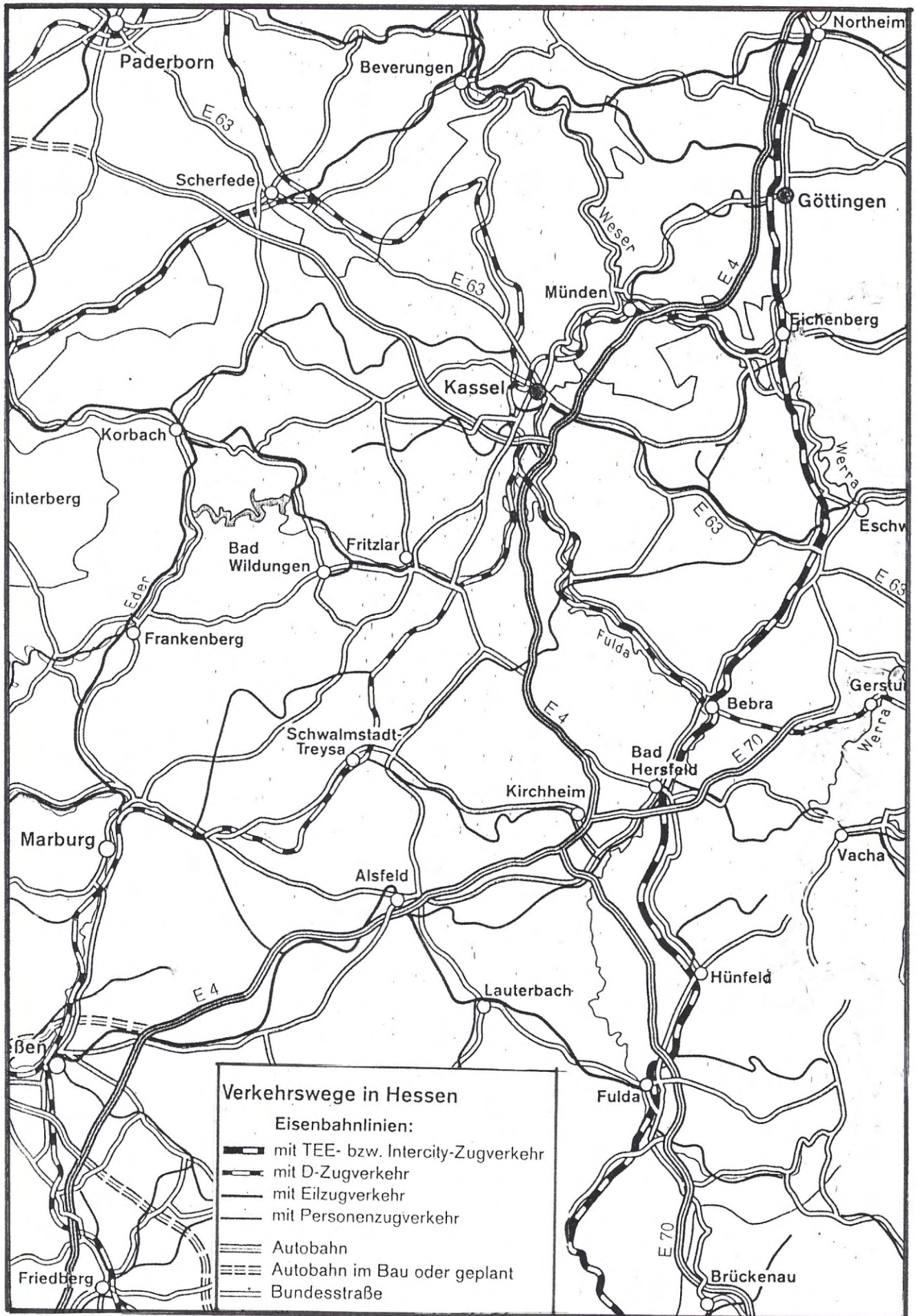
1.2. **Kurhessen und seine Landstraßen**

Die Bedeutung des Hessenlandes für Wirtschaft und Verkehr war immer schon beachtlich. Wichtige europäische Handelsstraßen durchzogen seit früher Zeit das Land. In Anlehnung an diese hatten sich bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts in Kurhessen ein ausgedehntes Landstraßennetz entwickelt. Kassel war sein Mittelpunkt.

Neun Hauptstraßen (je drei nach Norden, Osten und Süden) gingen strahlenförmig von der Kurhessischen Residenz aus, und zwar:

1. Die Volkmarser Straße über Volkmarsen durch das Gebiet von Waldeck nach Köln.
2. Die Holländische Straße nach Warburg und durch Westfalen zum Niederrhein.
3. Die Bremer Straße über Hofgeismar, Karlshafen und weiter in nördlicher Richtung durch das zum Kurfürstentum Hessen gehörige Rinteln an der Weser.
4. Die Berliner Straße über Witzenhausen, Heiligenstadt, Halle.
5. Die Leipziger Straße über Eschwege, Mühlhausen.
6. Die Sächsische Straße über Waldkappel nach Eisenach.
7. Die Würzburger Straße über Hersfeld, Fulda, Brückenau.
8. Die Nürnberger Straße über Hersfeld, Vacha.
9. Die Frankfurter Straße über Gudensberg, Fritzlar, Marburg, Gießen, Bad Nauheim.

Diese Straßen folgten im hessischen Hügelland nicht immer der von der Natur vorgezeichneten günstigen Lage in den Flußtälern, sondern waren aus partikularistischen Gründen mitunter im Gegensatz zu den technischen Gegebenheiten angelegt worden. Sie umgingen oft fremdes Staatsgebiet, um Zollschwierigkeiten zu vermeiden.



1.3. Erste Eisenbahnpläne in Hessen

Schon Friedrich List hatte die für ein künftiges Deutsches Eisenbahnsystem günstige verkehrsgeographische Lage Kurhessens erkannt und bei seinen Planungen u. a. auch eine

Eisenbahnlinie von den Hansestädten über Hannover, den Leinegraben aufwärts, über Bebra, Fulda, Frankfurt nach Basel vorgesehen.

Er legte der Linienführung überwiegend geographische Erwägungen zugrunde und ließ historische Gesichtspunkte bewußt unberücksichtigt. In seinen Plänen wurde die kurhessische Hauptstadt nicht berührt, weil ihre Seitenlage diese Linienführung zu ungünstig beeinflusst haben würde.

Nach Inkrafttreten des Staatsvertrages über den Anschluß Kurhessens an den Preuss. Zollverein (1832), wodurch der hessische Markt eine bedeutende Erweiterung erfuhr, wurde der Gedanke des Baues von Eisenbahnen auch gegen die partikularistische Einstellung des kurhess. Fürstenhauses (Kurprinz Friedrich Wilh., später, von 1847 - 66, Kurfürst) von maßgeblichen Persönlichkeiten, besonders auch seitens des Kasseler Bürgertums gefördert. Der Plan des Oberberginsp. Schäffer sah ein Eisenbahnnetz mit Kassel als Mittelpunkt vor. Seine Nord-Süd-Verbindung führte über Kassel die Fulda aufwärts und sollte sich im Sinnatal nach Bayern erstrecken. Zur Verwirklichung der Eisenbahnprojekte bildeten sich 1832 Eisenbahnvereine; in einer Eingabe ersuchten Kasseler Bürger den Kurprinzen, ganz im Sinne von Schäffer, Kassel zum Zentralpunkt aller Eisenbahnen in Deutschland zu machen. (!)

Die kurhessischen Eisenbahnpläne hatten inzwischen insoweit Gestalt angenommen, als man unter Berücksichtigung der günstigen geographischen Lage vor allem zwei durchgehende Verbindungen ins Auge faßte: eine Nord-Süd-Verbindung zwischen den Hansestädten und Süddeutschland sowie eine Ost-West-Verbindung zwischen den östlichen und westlichen preuss. Provinzen. Für die kurhess. Regierung bestand nun die schwierige Aufgabe, sämtliche Pläne miteinander in Einklang zu bringen. Unstimmigkeit bestand vor allem in der Frage, die Nord Süd-Verbindung über Fulda oder über Marburg-Gießen zu führen.

Der Kurprinz hatte neben den allgemeinen Interessen seines Landes insbesondere den Nutzen seiner Residenzstadt im Auge.

Kassel, das früher ein wichtiger Knotenpunkt im Landstraßenverkehr gewesen war, sollte nun dieselbe Rolle im Eisenbahnverkehr einnehmen. Der ganz in den Gedankengängen der deutschen Kleinstaaterie befangene Kurprinz, schleppend und unentschlossen in seinen Verhandlungen, unklar in seiner Eisenbahnpolitik, übertrieben in seinen Forderungen, brachte es bald dahin, daß die Verhandlungen über die Nord-Süd-Verbindung abgebrochen wurden (Frankfurt bestand auf einer Linienführung über Fulda) und Preussen plädierte für die Ost-West-Verbindung (vorgesehen war: Berlin-Halle-Nordhausen-Witzenhausen-Kassel-Hofgeismar-Westfalen).



**Kurfürst Wilhelm I.
von Hessen-Kassel**

Schließlich kam unter wesentlich ungünstigeren Bedingungen ein Vertrag zwischen Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Koburg-Gotha und Kurhessen zustande (20.12.1841). Damit war der Bau einer Bahn von Kassel etwa längs der Fulda bis Bebra, dann ostwärts ins Weratal und über Hörschel nach Eisenach gesichert.

Zu Beginn des Jahres 1842 brachte dann die Kurhess. Regierung im Landtag ein großes Eisenbahnprogramm ein. In der Regierungsvorlage waren folgende Linien vorgesehen:

1. Kassel-Bebra-Gerstungen - (Halle)
2. Kassel-Marburg - (Frankfurt)
3. Kassel-Hofgeismar-Karlshafen- (Westfalen):
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn
4. Hanau - (Frankfurt)

Die Ständeversammlung stimmte dem Vorschlag der Regierung zu.

Die Annahme der Regierungsvorlage durch die Ständeversammlung bedeutete nur ein Teilerfolg, denn im Grunde besaß man nun nach 12 Jahren lediglich einen Staatsvertrag über eine Linie, die man in dieser Form eigentlich gar nicht haben wollte und die zudem erst gebaut werden durfte, wenn Verträge über eine weitere Linie (Halle-Kassel-Lippstadt) abgeschlossen waren. Bis dahin konnten wieder kostbare Jahre vergehen, während die Nachbarstaaten Preußen, Bayern, Hessen und Nassau schon längst Bahnen im Betrieb hatten oder kurz vor der Betriebseröffnung standen.

Für eine Land wie Kurhessen mit seiner geographischen Mittellage hätte es die Aufgabe sein müssen, die Nachbarländer durch den schnellen Bau von Durchgangslinien zuvorzukommen und dadurch den Durchgangsverkehr an sich zu ziehen. Kurhessen hatte in den Verhandlungen mit Preußen seine geographisch günstige Lage gegenüber den verschiedenen Plänen einer Ost-West-Verbindung nicht oder nicht genügend erkannt. Die Regierung glaubte mit ihrer Vorlage von 1842 für die Zukunft bereits alle Eisenbahnwünsche erfüllt zu haben und ließ sowohl ihre wichtige Inlandlinie über die Fulda als auch die Anschlüsse an das hannoversche und das bayrische Netz unberücksichtigt. Diese Unterlassungssünden hatten zur Folge, daß Kurhessen und die Stadt Kassel trotz ihrer so aussichtsreichen Lage zwischen Ost und West und Nord und Süd im Durchgangsverkehr auch später übergangen wurde.

1.4. Die Organisation und Durchführung des Bahnbaues

Am 18. 10. 1844 wurde mit allerhöchster Genehmigung der Grundstein für die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn gelegt. Vorgesehen war eine Bauzeit von fünf Jahren. Für die Durchführung hatte man ein Aktienkapital in Höhe von 24 Millionen Mark aufgelegt. Mit der technischen Gesamtleitung beauftragte man einen Spezialisten, den belgischen Ingenieur Fr. Splingard.

Actie
der
Friedrich Wilhelms Nordbahn-Gesellschaft.

N^o 
über **Einhundert Thaler.**

1. 23 des Statuts. Mit jeder
Actie werden für eine ange-
messene Anzahl von Jahren
Diebstahlsversicherung ausgestellt,
welche nach Ablauf des letzten
Jahres durch neue ersetzt wer-
den.

Inhaber dieser Actie nimmt auf Höhe des obigen Betrages, in Gemäßheit des
unter dem landesherrlich bestätigten Statuts,
verhältnismäßig Theil an dem gesammten Eigenthum, Gewinn und Verlust der Gesellschaft.
Cassel, am ten 184

Direction der Friedrich Wilhelms Nordbahn-Gesellschaft.

(Stempel)

(Unterschrift zweier Mitglieder)

Eingetragen im Register Fol. 

Schema des Certificate über die ersten 10 pSt.

Certificat
der
Friedrich Wilhelms Nordbahn.

N^o 
über **100 Thaler** im 14-Thaler-Fuße.

Dieses Certificat repräsentirt nach vollständiger Einzahlung der umstehend benannten Ratenzahlungen eine Actien-
betheiligung an der Unternehmung der Friedrich Wilhelms Nordbahn von
Einhundert Thalern des 14-Thaler-Fußes
und macht den Inhaber aller Rechte und Pflichten theilhaftig, welche in dem Gesellschafts-Statut enthalten sind.
Auf dieses Certificat ist die erste Einzahlung von 10 pSt. mit zehn Thalern 14-Thaler-Fußes oder Fl. 17
30 Kr. Fl. 24 Fußes geleistet worden.

Gegen die rechtzeitige Einzahlung der zweiten Terminzahlung, welche
in Cassel bei der Gesellschaftskasse,
in Hanau bei den Herren du Fay, Leisler et Comp.,
in Frankfurt a. M. bei den Herren Gebrüder Bethmann
bis spätestens den 1sten December 1844, unter Anrechnung der bis dahin verfallenen Zinsen der geleisteten Raten-
zahlung zu 4 pSt. jährlich, abzuführen ist, und gegen Aushändigung dieses Certificate wird ein neues Certificat,
welches die Quittung über die geleistete zweite Terminzahlung enthält, ausgegeben.

Die Gültigkeit dieses Certificate erlischt und der Inhaber desselben verliert alle Ansprüche auf Betheiligung
und auf Rückgabe des bereits eingezahlten Terms, wenn nicht bis zum 1sten December 1844 oder nicht inner-
halb vier Wochen nach der zweiten Einrückung der deshalbigen öffentlichen Präclusiv-Bekanntmachung die rück-
ständige Rate nebst der desfalligen Conventionalstrafe eingezahlt wird. Nach vollständiger Einzahlung aller
umstehend angegebenen Einzahlungs-Termine wird das über die letzte Ratenzahlung ausgegebene Certificat gegen
eine Original-Actie von gleichem Betrage sammt Dividende-Coupons umgetauscht.

Cassel, den

Frankfurt a. M., den

Franz Bernus du Fay.

Gebrüder Bethmann.

Der Regierungs-Commissar.

N. N.

Von Gottes Gnaden Wir **Friedrich Wilhelm**, Kurprinz und Mitregent von Hessen, Erbgroßherzog von Fulda, Fürst zu Hersfeld, Hanau, Friglar und Tfenburg, Graf zu Cagelnbogen, Dieß, Ziegenhain, Nidda und Schaumburg &c. &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 **Sönebach**, **Notenburg** und **Melsungen** nach **Cassel** und weiter zur Preussischen Grenze bei **Haneda** führen soll, und zwar durch eine Actien-Unternehmung, gnädigst beschlossen, auch die Banquiers Franz Bernus du Fay (Eigenthümer der Handlungsfirma du Fay, Zeisler 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 Capitaless 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 beigedruckten Staatsiegels gegeben zu Cassel am 2ten October 1844.

Friedrich Wilhelm.

(St. S.)

Vt. Bolmar.

Probleme ergaben sich hinsichtlich der Eigentumsrechte der für den Bahnbau benötigten Ländereien. 1843 erließ der Kurhessische Landtag, gestützt auf die in anderen Ländern gesammelten Erfahrungen ein besonderes "Gesetz über die Abtretung von Grundeigentum zu Bahnbauten." Es wurde beim Beginn des Bahnbaues i. J. 1845 dem Enteignungsverfahren zugrunde gelegt. Das darin enthaltende Verfahren war aber - wie sich in der Praxis herausstellte - umständlich und zeitraubend, weil die Zahl derjenigen Grundeigentümer, die wenig Neigung hatten, ihre Ländereien ohne weiteres zur Verfügung zu stellen, beachtlich war. Einzelne Ländereien konnten mitunter erst sehr spät für den Bau in Anspruch genommen werden, wodurch sich in einzelnen Sektionen nicht nur der Baubeginn, sondern an einzelnen Punkten auch der Baufortschritt erheblich verzögerte.

So störte z. B. ein kleines Bauernhaus gerade vor dem Hönebacher Tunnel ganz außerordentlich. Der Einschnitt war im Frühjahr 1846 bis direkt vor das Grundstück vorgetrieben. Wegen der noch fehlenden Klärung der Grundverhältnisse konnte aber weder der Bau fortgesetzt noch das Wasser auf natürlichem Wege abgeleitet werden, vielmehr mußte es mühselig abgepumpt und ins Gelände geleitet werden.

Ein neues von den kurhess. Ständen am 02. 07. 1846 erlassenes Gesetz über die Anlegung von Eisenbahnen und die erforderlichen Abtretungen von Grundeigentum versuchte, diesen Übelständen entgegenzuwirken. Endlich erreichte man, daß der Bau tatsächlich schneller vorankam.

Bei der Vergabe der Bauarbeiten durch die Bauleitung wurden hohe Anforderungen an die Bauunternehmer gestellt. So mußte sich der Unternehmer bei der Abgabe des Angebotes persönlich und unter Verpfändung seines beweglichen und unbeweglichen Vermögens verpflichten, die Arbeiten im Rahmen der im "Bedingnisheft" enthaltenden Klauseln auszuführen. Da die baulose Ausschreibung sehr groß war, erforderte die Durchführung der Arbeit von dem Unternehmer ein sehr hohes Betriebskapital. Hinzu kamen noch andere Auflagen, die für die Unternehmer sehr drückend waren, schränkten sie doch die Freiheit in ihren Arbeitsdispositionen ein und gaben der Direktion erhebliche Eingriffsmöglichkeiten. Auf Grund dieser Erschwernisse war bei den Ausschreibungen die Konkurrenz nicht groß und es fanden sich insbesondere nicht genügend "einheimische" Unternehmer, die zur Übernahme der risikoreichen Arbeiten bereit waren. So kam es, daß die Arbeiten in den meisten Fällen an "Preußen" und andere "Ausländer" vergeben wurden, was von der kurhessischen Öffentlichkeit tadelnd vermerkt wurde.

Der Gesamtbau von Karlshafen bis Gerstungen wurde in zwölf Sektionen unterteilt. Der Bauabschnitt, zu dem Malsfeld gehörte, reichte vom Pfieffenrain (Obermelsungen) bis Heinebach. An der Spitze jeder Sektion stand ein verantwortlicher Sektionsingenieur, für die Tunnelarbeiten waren Stationsingenieure verantwortlich.

Die Ingenieure waren meist belgischer Nationalität, was für ihren Erfahrungsvorsprung im Eisenbahnbau spricht. Hinsichtlich der Linienführung der Bahn lehnte man sich im allgemeinen an die Flußtäler an.

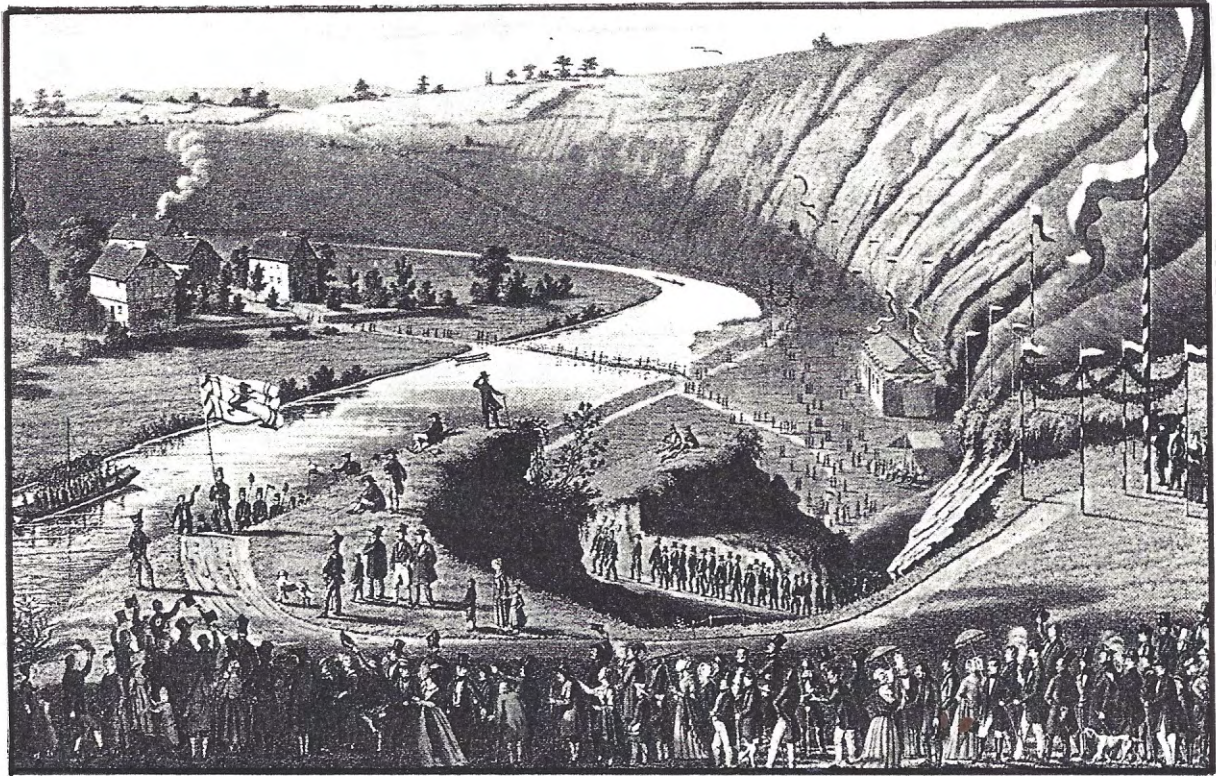
Wegen des verschiedenen Standes der Vorarbeiten konnten die Bauarbeiten jedoch nicht in allen Bausektionen gleichzeitig begonnen werden. Der erste Spatenstich fand am 01. 07. 1845 oberhalb von Guxhagen bei Grebenau statt. Damit kamen die Arbeiten auf dem gesamten Stück von Guxhagen bis Bebra in Gank. Während der Frühjahrs- und Sommermonate des Jahres 1846 gingen die Arbeiten auf dem gesamten Bahnbau zügig voran, besonders auch auf dem Streckenstück Guxhagen-Bebra, nur hielten hier einzeln große Objekte - wie Tunnelbau und die Errichtung der Fuldabrücken - länger auf. Während des milden Winters 1846/47 brauchte die Arbeit nur an wendigen Tagen ausgesetzt zu werden. Um rascher vorwärts zu kommen, ging man ab Dezember 1847 in einzelnen Abschnitten zur Tag- und Nachtarbeit über. Auch am Tunnel von Beiseförth wurde seit Herbst 1847 durchgehend in zwei Schichten gearbeitet.

Auf der ganzen Strecke wurde der Unterbau einschließlich sämtlicher Kunstbauten von vornherein zweigleisig angelegt; tatsächlich verlegt wurde aber zunächst nur ein Gleis.

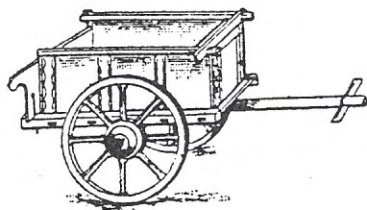
Im Bereich der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn befinden sich insgesamt 6 gewölbte Überbrückungen, 38 gewölbte Wegunterführungen und 306 kleinere Durchlässe von unter 10 m Spannweite. Das kunstvollste Bauwerk der ganzen Nordbahn ist zweifellos die Fuldabrücke bei Guntershausen. Sie ist als ein Meisterwerk der damaligen Eisenbahntechnik anzusehen. Mit dem Bau der Brücke wurde im März 1847 begonnen.

Die Bauleitung wiederum oblag einem belgischen Ingenieur Rombauts, der zugleich auch die Arbeiten am Guxhagener Tunnel betreute. Die Brücke wurde tatsächlich innerhalb der geplanten Bauzeit von 1 1/2 Jahren fertiggestellt und am 28. 08. 1849 in Betrieb genommen.

Der Tunnel bei Beiseförth wurde zunächst in eigener (kurhessischer) Regie begonnen, dann aber - im März 1846 - an die belgische Tunnelbaufirma Hans vergeben, die auch den Guxhagener Tunnel baute. Die Bauleitung hatte ein hessischer Ingenieur. Trotz der geringen Länge (238 m) waren die Schwierigkeiten bei Bau infolge der ungünstigen Gebirgsverhältnisse größer als bei den anderen Tunnels. Unterschiedlich starke Lagen, bestehend aus festem Tonschiefer, glattem Ton, losem Sand und hartem aber nicht besonders mächtigem Rotsandstein, wechselten hier bunt miteinander ab, und da sowohl der Ton selbst als auch der mit Ton vermischte Sand glatte, seifige Oberflächen zeigten, waren auf Grund von Rutschflächen Überraschungen und Zwischenfälle zu erwarten. Tatsächlich zeigte sich, nachdem man im nördlichen Voreinschnitt den lockeren Boden weggeräumt und den Richtstollen vorgetrieben hatte, daß der darüber anstehende Sandsteinfelsen aus dem Gleichgewicht gekommen war. Mit ständig zunehmender Geschwindigkeit setzten sich die riesigen über der Tunnelachse liegenden Erdmassen in Bewegung und brachten die Aussteifung des Richtstollens so sehr aus dem Lot, daß der Stollen einzustürzen drohte. Ein Aufhalten der gesamten Massen war unmöglich. Man versuchte, die Auflast durch stufenförmigen Abtrag zu vermindern und die übrigbleibenden Massen dadurch aufzuhalten, daß man das Tunnelportal durch hervortretende Pfeiler besonders stark ausbildete. Diese Maßnahme hatte Erfolg. Die damals durchgeführten Abtragungen der auflagernden Massen sind heute noch deutlich zu erkennen.



Erster Spatenstich an der »Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn« bei Guxhagen im Fuldatal am 1. 7. 1845



Karriolen oder Kippkarren,
zweirädrig auf Eisenach-
sen, für Erdmaterialtrans-
porte entsprechend stark
gebaut:

- a) für 0·4 kbm Inhalt
- b) " 0·5 " "



Gaisfüße und Brechstangen, steir. Stahl,
über 5 kg schwer,

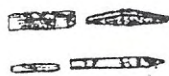


Handmeißel, Ia Gußstahl

Handflachmeißel, Ia "



Steinkrampen und Zweispitzkrampen.



Ein- u. Zweispitzhämmer, steir. Stahl,

Steinhacken aus Ia Gußstahl,
" " Ia Martinstahl,

Trotz der großen Schwierigkeiten sind bei den Tunnelarbeiten keine ernsteren Unfälle zu verzeichnen gewesen, was offenbar auf die große Sorgfalt der Bauleitung zurückzuführen ist. Der Tunnelbau, am 07.02.1846 begonnen, wurde Ende September 1847 abgeschlossen und "solches durch Festlichkeit in dem Tunnel selbst gefeiert."

1.5. Betriebsführung

Anfangs beabsichtigte man, die Benutzung des Telegrafen im Rahmen des Signalsystems probeweise einzuführen. Das Kurhessische Ministerium ordnete aber schließlich an, daß die Installation des Telegrafen durch die Eisenbahn zwar zugelassen sei, der Betrieb selbst aber in den Händen der Regierung zu bleiben habe. Darauf begnügte sich die Eisenbahn mit den gewöhnlichen Handsignalen, die wie überall zu damaliger Zeit, von Wärter zu Wärter gegeben wurden. Daraus erklärte sich auch die große Zahl von 119 Bahnwärterhäuschen im Bereich der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, die übrigens nur auf Sichtweite voneinander entfernt stehen durften und oft erhöht angelegt waren, um die Aussicht zu vergrößern. Im Zusammenhahng hiermit steht vermutlich auch die Tatsache, daß die meisten Empfangsgebäude bei ihrer Erbauung einen turmartigen Gebäudeteil mit waagerechter Plattform erhielten, der sicher eine Art Wachturm darstellte. Später wurde dann für das Zugmeldeverfahren der elektrische Telegraf eingeführt. Nach zeitgenössischen Angaben waren in den ersten Jahren des Baues auf allen Baustellen der Linie rd. 7000 Mann beschäftigt, die sich auf Bergleute, Erdarbeiter, "Lehmsteinmacher", Bauhandwerker für Brücken und Tunnel sowie das Aufsichtspersonal verteilten. Später kamen noch Handwerker für den Oberbau hinzu. Die große Zahl von Arbeitern erklärt sich aus der Tatsache, daß man Baumaschinen, Kippwagen, Bagger usw. noch nicht kannte, und somit die erheblichen Erdbewegungsarbeiten von Hand mittels Schaufel, Hacke und Schubkarre ausgeführt werden mußten.

Die soziale Lage der Eisenbahnbauarbeiter war zu dieser Zeit recht schlecht. Ein großer Teil von ihnen, besonders Facharbeiter, kam aus Belgien, andere aus Schlesien. Es mußte von früh bis spät gearbeitet werden. In einem Bericht der Eisenbahnzeitung vom 10. 05. 1846 werden die Arbeitsverhältnisse anschaulich geschildert. Danach bestand bei den Bauarbeiten wenig Neigung, in Baracken zu wohnen und sich aus örtlichen Menagen verpflegen zu lassen. Sie nahmen lieber am Morgen einen zwei- oder gar dreistündigen Weg in Kauf, um zu Hause zu schlafen und am Morgen einen warmen Kaffee trinken zu können und waren trotzdem früh sechs Uhr pünktlich zur Stelle.

Für die Unternehmer war es oft recht schwer, die nötigen Arbeitskräfte zusammenzubekommen, andererseits meldeten sich mitunter mehr Frauen als Männer, auch waren ganze Familien beim Bau beschäftigt. In der Erntezeit waren die Schwierigkeiten besonders groß. Die Tagelöhne waren nicht sehr hoch. Mit Akkordarbeit war zwar etwas mehr zu verdienen, doch machten die Arbeiter hiervon wenig Gebrauch. Auch sonntags mußte gearbeitet werden, anderenfalls stand Entlassung in Aussicht. Unter Ausnutzung des Tageslichts wurde buchstäblich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gearbeitet. Arbeitszeiten von 14 bis 15 Stunden waren im Sommer die Regel.

Ausschlaggebend für die Löhne war in erster Linie das regionale Lohnniveau und die Lage auf dem Arbeitsmarkt.

Waren in der jeweiligen Gegend genügend Arbeitskräfte vorhanden, wurde der Lohn entsprechend gedrückt. Er lag allerdings immer noch über dem Niveau der örtlichen Handarbeiter.

Das Verhältnis zwischen den einheimischen und fremden Arbeitern scheint nicht das beste gewesen zu sein. Bereits im Juli 1845 kam es in Guxhagen zu "Exzessen."

Gendarmerie und Bürgergarde mußten eingreifen. Als die einheimischen Arbeiter im März 1848 erfuhren, daß geplant war, auch noch belgische Maurer zu den Gewölbearbeiten hinzuziehen, die einen höheren Lohn als sie selbst bekommen sollten, entstanden erneut größere Unruhen. Dieses Mal blieb es nicht bei Drohungen. Man drang in die Wohnungen der Belgier ein und mißhandelte sie. An den Gerüsten wurden Drohbriefe gefunden.

Die gesamten Anlagekosten der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn beliefen sich bis zum Frühjahr 1848 auf 26.835 Mill. Mk. Das Stammkapital wurde also nicht unwesentlich überschritten. Nach Angaben des Geschäftsbereiches 1854 betrug das Anlagekapital je km Baulänge rund 185000 Mk.

Zugleich mit der Vergabe der Bauarbeiten waren auch die ersten Aufträge zum Bau der notwendigen Lokomotiven und Fahrzeuge erteilt worden. Sie wurden in den Jahren 1847 und 1848 gebaut.

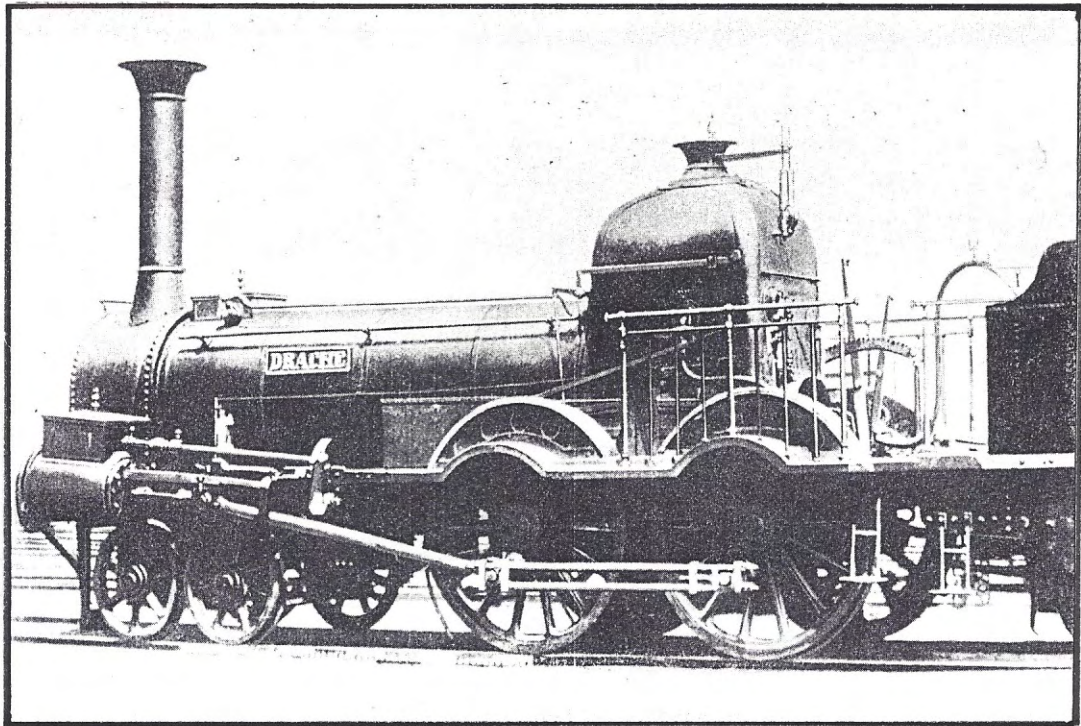
Vier Lokomotiven wurden bei der Firma Norris in Philadelphia (USA) in Auftrag gegeben, vier weitere bei Stephenson in Newcastle bestellt, sechs andere bei Keßler in Eslingen gekauft. Nunmehr wagte man auch einen Versuch bei dem Kasseler Unternehmen Henschel und Sohn. Der erste Auftrag umfaßte vier gleichartige Lokomotiven, die 1848 und 1849 geliefert wurden.

Im Juli 1847 begann man mit den ersten Probefahrten auf der Strecke zwischen Guxhagen und Melsungen. Die feierliche Eröffnung der ersten Teilstrecke des Abschnittes Grebenstein-Hümme-Karlshafen fand am 30.03.1848 statt.

Der Abschnitt Kassel-Grebenstein wurde bereits am 29.08.1848 in Betrieb genommen. Kurz darauf, aber noch vor Fertigstellung der Guntershausener Brücke, wurde am 18.09.1848 die Strecke Guxhagen-Bebra eröffnet und am 15.10.1848 zwischen Kassel und Guxhagen ein "Omnibusverkehr" (Zubringerverkehr per Pferdewagen) eingerichtet. Der Abschnitt Guxhagen-Guntershausen wurde erst am 25.09.1849, das Stück Kassel-Wilhelmshöhe-Guntershausen am 29.12.1849 fertiggestellt. Aber auch am anderen Ende, dem Anschlußstück zur Thüringer Bahn, verzögerte sich die Aufnahme des durchgehenden Betriebes. Erst am 29.08.1849 konnte der Betrieb zwischen Kassel und Gerstungen und am 26.09.1849 zwischen Kassel und Eisenach aufgenommen werden. Damit war der durchgehende Schienenstrang Kassel-Halle Wirklichkeit geworden. Nordwestlich Kassel war das Streckenstück Hümme-Haueda am 06.03.1849 in Betrieb genommen worden. Der Bau der Anschlußbahn über Warburg zur Köln-Mindener-Bahn verzögerte sich aber noch bis zum 27.07.1853. Damit war endlich nach Westen die direkte Verbindung mit dem Industriegebiet hergestellt.



Carl Anton Henschel



1848: Erste Henschel-Lokomotive „Drache“

Betriebsführung - Auf unserem heimischen Streckenabschnitt bestanden folgende Haltestellen: Bebra, Rotenburg, Altmorschen, Beiseförth, Melsungen.

Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit betrug in den 50er Jahren für reine Personenzüge 40 km, für gemischte Züge 30 km, für reine Güterzüge 23 km. Die Reisegeschwindigkeit aller Züge einschließlich der planmäßigen Aufenthalte betrug 22 km. Die Fahrzeiten waren auf den damals betriebenen Strecken also noch recht lang. Das lag mitunter daran, daß häufig "gemischte Züge", d. h., Güterzüge mit Personenbeförderung verkehrten, die auf den Zwischenstationen oft zwei bis drei Stunden Aufenthalt hatten. Aber auch reine Personenzüge benötigten z. T viel Zeit. So dauerte z. B. eine Fahrt von Kassel bis Berlin damals rund 15 Stunden.

Es gab drei Wagenklassen. Für die Person und Meile wurden bezahlt: 7,6 Pf., 5,4 Pf. und 3,8 Pf. auf der "Nordbahn" gab es von Anfang an Sonntagskarten; auch kannte man die Einrichtung der Sonntags-Extrazüge. Sonntagsrückfahrkarten wurden für den halben Preis ausgegeben.

Zur Verhütung von Schlägereien sollten sich Zugführer und Schaffner in der 3. Wagenklasse aufhalten. Betrunkene Soldaten fielen besonders auf.

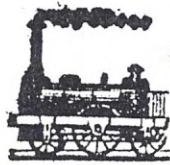
Die Annalen melden mehrfach Beschwerden seitens der Fahrgäste über die Schaffner wegen Unfreundlichkeit, Überschreitung ihrer Befugnisse und Unregelmäßigkeiten bei der Fahrkartenkontrolle.

Infolge des für Kurhessen ungünstigen Ausganges des Krieges von 1866 wurde der Name "Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn" am 27.12.1866 in "Hessische Nordbahn-Ges." geändert; am 17.04.1868 ging sie in die Verwaltung der "Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft" über.

1888 wurde diese im Zuge der Verstaatlichung der großen Privatbahnen von der Preußischen Staatsbahn erworben.



Ein Billet (Fahrkarte) der
ersten kurhessischen
Eisenbahn von Kassel nach Bebra



Friedrich-Wilhelms- Nordbahn.

Vom 18. d. Monats bis auf weitere Bestimmung werden täglich zwei Probefahrten von Webra nach Guxhagen und zurück statt finden.

Cours von Webra nach Guxhagen:

Abfahrt von Webra um 6 Uhr Morgens und 2 Uhr Nachmittags.

Cours von Guxhagen nach Webra:

Abfahrt von Guxhagen um 8 Uhr Morgens und 4 Uhr Nachmittags.

Fahrzeit $1\frac{1}{2}$ Stunden.

Die speziellen Fahrtaren für den Personen-, Gepäck- und Güter-Transport sind aus den auf den Stationen Guxhagen und Webra, sowie auf den Zwischen-Stationen und dem Bahnhofe dahier befindlichen Anschlägen ersichtlich. Die Normalsätze sind die folgenden.

A. Personen-Transport.

per Meile incl. 50 Pfund Freigepäck in der 1. Klasse 6 Sgr. — 2. Klasse 4 Sgr. — 3. Klasse $2\frac{1}{2}$ Sgr. — 4. Klasse $1\frac{1}{2}$ Sgr.

B. Gepäck-Überschuldung.

Für jede 10 Pfund Überschuldung 3 Hlr. pr. Meile.

C. Güter-Transport.

- | | | |
|-------------------------|----------------------------|--------|
| 1. Klasse (Frachtgüter) | pr. Zoll-Centner und Meile | 6 Hlr. |
| 2. " (Rohstoffe) | " " " " | 4 " |
| 3. " (Pauschgüter) | " " " " | 9 " |

Güter aller 3 Klassen, welche als Eilfracht bezeichnet werden, zahlen 100 % mehr.

Güter zweiter Klasse werden zu 6 Heller der Zoll-Centner berechnet, wenn die Quantität nicht über 20 Centner beträgt.

Die von Guxhagen nach Webra gehenden Bahnzüge schließen sich an die Posten nach Hersfeld, Fulda, u. s. w. an.

Kassel, am 10. September 1848.

Die Direction der Friedrich-Wilhelms-
Nordbahn.

Geschichtstafel

- 30.03.1848 Erste Bahn in Kurhessen: Strecke Grebenstein - Hümme - Karlshafen eröffnet (Hess. Nordbahn).
- 29.07.1848 Auslieferung der ersten Henschel-Lokomotive "Drache" an die Friedrich-Wilh.-Nordbahn.
- 10.09.1848 Strecke Frankfurt-Hanau (rechtsmainisch)
- 25.09.1849 Durchgehende Verbindung Halle-Erfurt-Kassel; Teilstrecke Bebra-Gerstungen-Eisenach (Thür.-Eis.-Ges.) eröffnet
- 18.12.1849 Erste Teilstrecke der Main-Weser-Bahn Kassel-Wabern eröffnet
- 03.04.1850 Verbindung Kassel-Marburg. Eröffnung der Reststrecke Kirchhain-Marburg
- 15.05.1852 Durchgehende Verbindung Berlin-Halle-Erfurt-Kassel-Frankfurt. Eröffnung der Main-Weser-Bahn Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel durch Vollendung der Reststrecke Gießen-Lang-Göns
- 21.07.1853 Durchgehende Verbindung Hamm-Kassel. Strecke Paderborn-Warburg eröffnet.
- 23.09.1856 Durchgehende Verbindung Hannover-Kassel; Strecke Minden-Kassel eröffnet.
- 24.01.1859 Durchgehende Verbindung Eisenach-Koburg-Lichtenfels (Werra-Eisenbahn-Ges.)
- 22.01.1866 Erste Teilstrecke der Frankfurt-Bebraer Bahn Bebra-Hersfeld eröffnet
- 15.12.1866 Übernahme der kurhessischen Bahnen durch Preußen
- 15.11.1873 Direkte Verbindung Frankfurt-Bebra. Eröffnung der Strecke Frankfurt-Offenbach-Hanau (links-mainisch)
- 1876-80 Bau der Berlin-Coblenzer Eisenbahn.