

# Als der erste „Drache“ fauchte

Eine Eisenbahn hat Geburtstag. Am 18. September 1848 wurde der Abschnitt Guxhagen-Bebra der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn eröffnet. Die erste kurhessische Eisenbahn führte einst durchgehend von Karlsruhen bis nach Gerstungen.

**BEBRA/GUXHAGEN** ■ Vor 25 Jahren, zum 125. Geburtstag der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, gab's unter der Regie der längst aufgelösten

## VON MANFRED SCHAAKE

Bundesbahndirektion Kassel ein zweitägiges großes Fest mit einer Fülle von Attraktionen bis hin zum Sonderstempel der Post. Der 150. Geburtstag wäre vielleicht gar nicht erwähnt worden, hätten nicht die Bebrer Eisenbahnfreunde Karl Bierchenk und Gerhard Mühlbauer am 9. August eine Dampflok-Sonderfahrt quer durch Kurhessen organisiert.

## Tempo 30

Als der erste Henschel-, „Drache“ über die erste kurhessische Eisenbahn fauchte, betrug die Höchstgeschwindigkeit 30 Kilometer pro Stunde. Von Bebra nach Guxhagen war man einhalb Stunden unterwegs. Am 18. September jährt sich zum 150. Mal die Einweihung dieses Abschnitts. Bereits am 30. März 1848 – 13 Jahre nach der ersten

deutschen Eisenbahnlinie Nürnberg-Fürth – war der Abschnitt Grebenstein-Hümme-Karlsruhen feierlich eröffnet worden.

Das war der Anfang der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn. KFWNB prangte damals an den Zügen und auf den bronzenen Uniformknöpfen des Personals. Als der Erzherzog Stephan von Österreich einmal durch Kurhessen reiste, übersetzte er die Initialen geistesgegenwärtig und voller Ironie: „Kann für Wehmut nicht bezahlen.“

## Hartes Ringen

Ein hartes Ringen stand am Anfang dieser Bahnlinie. Es war schwierig, die maßgebenden Stellen für eine großzügige Eisenbahnpolitik zu gewinnen. Am 1. Januar 1832 trat der Staatsvertrag über den Anschluß Kurhessens an den Preußischen Zollverein in Kraft, durch den der hessische Markt bedeutend erweitert wurde. Ernsthaft wurde nun die Frage erörtert, ob auch in Kurhessen Eisenbahnen gebaut werden sollten. Vor allem drei Persönlichkeiten setzten sich mit Nachdruck für das neue Verkehrsmittel ein: Oberbergat Carl Anton Henschel, der älteste Sohn des Gründers der weltbekannten Kasseler Firma, Oberbergat Dr. Fick, der seit 1818 an der Spitze des kurhessischen Straßen- und Wasserbauwesens stand, und der kurfürstliche Oberberginspektor Scheffer vom Meißner. Und schon Friedrich List hatte die

für ein künftiges deutsches Eisenbahnsystem günstige verkehrsgeographische Lage Kurhessens erkannt.

Scheffer wollte Kassel zum „Zentralpunkt aller Eisenbahnen Deutschlands“ machen. Das wollten auch zwei im Jahre 1832 gegründete Eisenbahnvereine. Die Bürgerinitiativen baten den Kurprinzen Friedrich Wilhelm, geeignete Schritte zum Bahnbau zu unternehmen. Aber es gab auch Widerstände. Entlang der künftigen Strecke hieß es spöttisch: „Die Eisenbahn in ihrem Lauf hält weder Ochs noch Bär mehr auf.“

Die ungezählten Hindernisse waren erst am 20. Dezember

sammelte man sich, um dann im langen Zug nach dem Festplatz auf dem rechten Fuldaufer gegenüber dem Dorf Grebenau zu ziehen.

## Bergknappen

Den Beginn machten 30 Bergknappen mit einem Bannerträger. Es folgten die Arbeiter mit Spaten. Darauf kam der leitende Ingenieur Splingard mit seinem technischen Stab. Ihnen schlossen sich das gesamte Staatsministerium, die Behörden und die geladenen Gäste an, dazu viel und noch mehr Volk.“ Von einem „großen Volksfest quer durch alle Schichten“ berichten die Chroniken.

## Bauchef aus Belgien

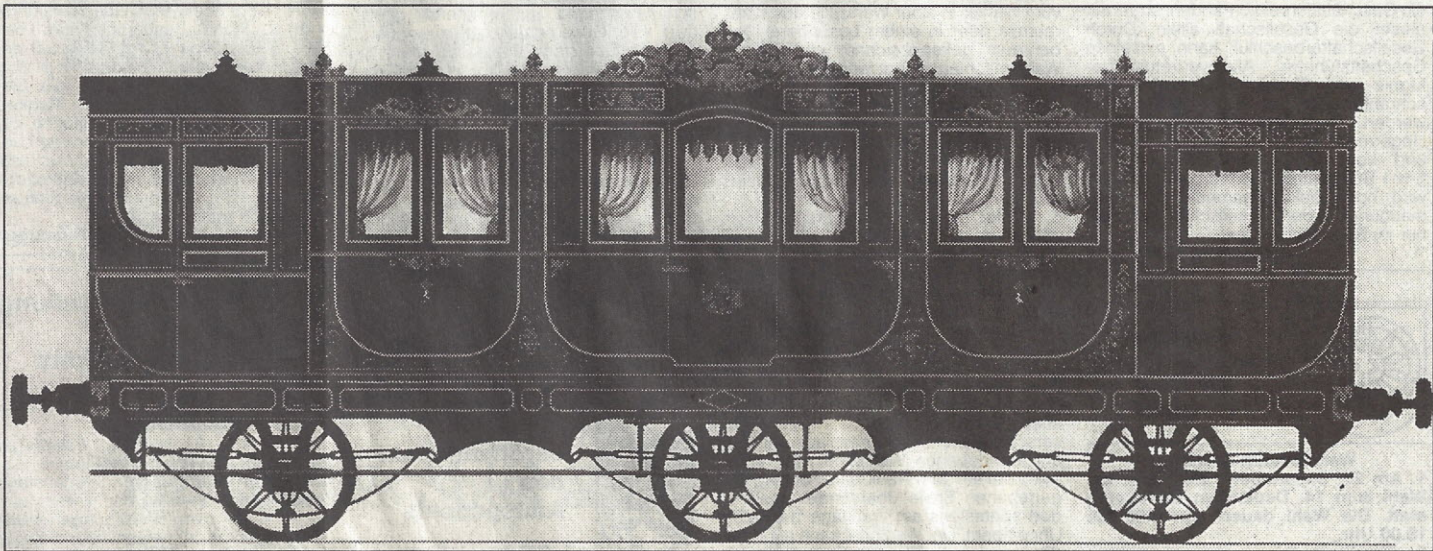
In anderen deutschen Staaten waren bereits 22 Bahnen im Bau. Doch die Direktion der Nordbahn fuhr in das Land, das in Europa als erstes Staatsbahnen gebaut hatte und dessen Eisenbahnnetz von dem bekannten englischen Eisenbahnexperten Stephenson entworfen worden war – nach Belgien. Die Bahn engagierte als ihren obersten Bauchef den belgischen „Ingenieur Erster Klasse für den Brücken- und Straßenbau“, Francois Splingard aus Namur. Das löste allerhand Kritik aus. Der Wallone verstand kein Wort deutsch. Der Chef zog wallonische Ingenieure als Mitarbeiter heran, der Schriftwechsel wurde zweisprachig geführt, Besprechungen fanden nur im Beisein von Dolmetschern statt.

## GESCHICHTE DER HEIMAT

1841 beseitigt. Der Vertrag von Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg-Gotha und Kurhessen wurde unterzeichnet, der Bahnbau von Kassel über Bebra bis Eisenach war gesichert. Kurhessen verpflichtete sich zum Bau der Bahn von Kassel nach Karlsruhen.

## Start bei Grebenau

Über den feierlichen ersten Spatenstich am 1. Juli 1845 bei Grebenau berichtet die Chronik unter anderem: „Das war, weiß Gott, ein Grund zum Feiern! Alles, was Beine hatte, hatte sich zu Fuß und zu Wagen aufgemacht, um bei strahlendstem Sonnenschein dieses Fest miterleben. In Guxhagen ver-



*Der Salonwagen für Seine Königliche Hohheit, den Kurfürsten.*



„Nach der Natur gezeichnet und lithographiert vom Maler Loewer“, heißt es in der Festschrift der Eisenbahnreklame zu diesem schönen Bild. Es zeigt die Grundsteinlegung für die Bahn bei Grebenau. (Fotos und Repros: Schaaqe)

## BAHNBAU

# Viele Arbeiter aus Belgien und Schlesien

Als hart beschreiben die Chroniken die Arbeitsbedingungen beim Bau der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

**M**ehr als 7000 Menschen arbeiteten in den ersten Jahren auf den Baustellen. Ein großer Teil der Arbeiter kam aus Belgien und Schlesien. Ihre soziale Lage war äußerst schlecht. Die ungezählten Kubikmeter Erde wurden mit Schubkarren transportiert

### Garden griffen ein

Ausgesprochen hart waren damals die Arbeitsbedingungen. Auch sonntags wurde gearbeitet. Wer sich weigerte, mußte mit Entlassung rechnen. Das Verhältnis zwischen einheimischen und fremden Arbeitern scheint nicht das beste gewesen zu sein. 1845, so berichtet die Chronik, kam es bei Guxhagen zu „Exzessen“. Gendarmerie und Bürgergarden mußten eingreifen. Und als einheimische Arbeiter 1848 in der Zeit allgemeiner sozialer und politischer Unruhen erfuhren, daß auch noch belgische Maurer eingestellt und diese einen weit höheren Lohn bekommen sollten, entstanden erneut größere Unruhen. Man drang in die Wohnungen von Belgiern ein und mißhandelte sie. Dennoch ging der Bau voran.

1847 fanden zwischen Guxhagen und Melsungen erste Probefahrten statt. Am 30. März 1848 wurde der Abschnitt Grebenstein-Karlshafen eröffnet, der Abschnitt Kassel-Grebenstein folgte am 29. August. Wenig später, aber noch vor Fertigstellung der 283 Meter langen und 27 Meter hohen Brücke bei Guntershausen wurde am 18. September 1848 der Abschnitt Guxhagen-Bebra in Betrieb genommen.

### Zubringer

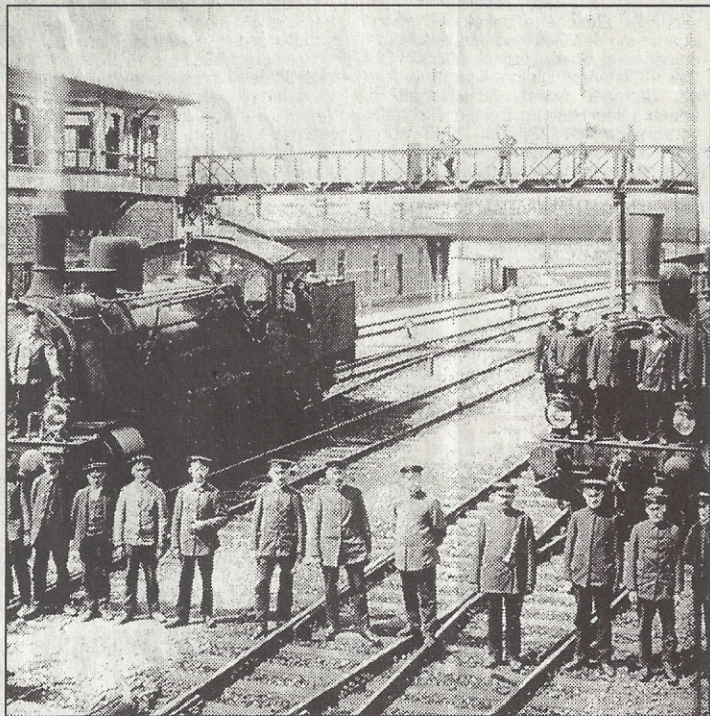
Zwischen Guxhagen und Kassel wurde am 15. Oktober eine Zubringerlinie auf der Straße eingerichtet. Der schleppe Baufortgang auf dem 14 Kilometer langen Stück wurde von den Reisenden stark kritisiert, mußten sie doch beim Umsteigen Unbequemlichkeiten hinnehmen. Am 25. September 1849 war schließlich der Abschnitt Guxhagen-Guntershausen fertig, das Teilstück zwischen Wilhelmshöhe und Guntershausen am 29. Dezember.

Ende des Jahres 1850 waren auf der Nordbahn 22 Lokomotiven (siehe auch gelben Kasten unten), 55 Personen- und 218 Güterwagen in Betrieb. Damals brauchte man für die „Weltreise“ von Gerstungen nach Karlshafen bis zu sechs Stunden und 20 Minuten. Eine Fahrt von Kassel nach Berlin dauerte damals 15 Stunden. (m.s.)

## Dreieckige Hüte

1856 verlieh Kurfürst Friedrich Wilhelm dem Eisenbahnpersonal neue Uniformen – dunkelblauer Waffenrock mit karmesinrotem Kragen. Am 24. Juli 1857 wurde dann laut Chronik „von Marienbad aus telegraphisch angeordnet, daß das Eisenbahnpersonal

nun Säbel und dreieckige Hüte erhalten solle“. „Ein beachtlicher Kurerfolg“, kommentiert ein Chronist. Die Uniformen hatten bronzene Knöpfe mit einer kleinen Lokomotive und den fünf Buchstaben KFWNB, die Initialen der Nordbahn.



*Stolze Eisenbahner in Bebra anno dazumal. Nach dem letzten Weltkrieg arbeiteten in Bebra mehr als 5000 Eisenbahner, heute sind es weniger als 1000.*

## Lok für 15 686 Taler

Das hohe Ansehen, das Carl Anton Henschel (1780 bis 1861) besaß, ermutigten die Nordbahn-Gesellschaft, ihm die Lieferung von vier Lokomotiven zu übertragen. Sie wurden 1848/49 ausgeliefert und kosteten ohne Tender jeweils 15 686 Taler (47 058 Goldmark).

Der erste „Drache“ von Henschel wurde am 29. Juni 1848 übernommen. Von 1850 bis 1866 baute Henschel weitere 26 Loks für die Nordbahn.

Carl Anton Henschel hatte im Oktober 1832 in England Stephenson, den „Vater der Lokomotive“, kennengelernt.

Er ließ sich von dessen Plänen so begeistern, daß er das Ergebnis seiner von den hessischen Ständen mit 200 Talern unterstützten England-Reise in einem Brief an einen Freund so zusammenfaßte: „In der Eisenbahnsache erkenne ich eine Wohltat für die Menschheit und will mich ihr ernstlich widmen, so gut ich vermag.“

Schon 1865 lieferte Henschel die 100. Lokomotive aus, 1879 waren es bereits 1000, zum 100. Henschel-Jubiläum in 1910 stand die 10 000. Lok in der festlich dekorierten Halle.

(m.s.)