

C. Das Personalwesen.

Leider finden sich in den aus den ersten Betriebsjahren stammenden Unterlagen keine Angaben über die Höhe des für den Betrieb benötigten Personals. Zieht man die beim Übergang der Bahn an die Bergisch-Märkische Bahn i. J. 1868 vorhandenen Personalzahlen, die sich gegenüber den 50er Jahren nicht wesentlich erhöht haben dürften, als Vergleichszahlen heran, so ergibt sich folgendes Bild. Es waren vorhanden:

	Beamte	Arbeiter	Hessische Nordbahn		Preußische Ebahnen	
			je pr. Meile Bahnlänge	je km Bahnlänge	je pr. Meile Bahnlänge	je km Bahnlänge
In der Allgemeinen Verwaltung . . .	51	—	—	—	—	—
in der Direktion und Zentralverw.	—	—	2,30	0,31	2,19	0,29
bei den Betr.-Inspektionen	—	—	0,30	0,04	0,30	0,04
In der Bahnverwaltung	289	152	—	—	—	—
Beamte	—	—	14,60	1,93	18,80	2,50
davon Streckenpersonal	—	—	9,80	1,30	12,20	1,62
davon Stationspersonal	—	—	4,40	0,58	6,10	0,81
davon Telegrafpersonal	—	—	0,40	0,05	0,50	0,07
Arbeiter	—	—	7,70	1,02	14,80	1,97
In der Transportverwaltung	175	507	—	—	—	—
Beamte	—	—	8,80	1,18	13,60	1,80
Arbeiter im Bahnhofs-, Güter- und Werkstättendienst	—	—	25,60	3,40	23,56	3,13
Zus Beamte	515	—	26,0	3,46	34,89	4,63
Arbeiter	—	659	33,3	4,42	38,36	5,10
Gesamtpersonal	1174		59,3	7,88	73,25	9,73

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß der Personalstand bei der Nordbahn verhältnismäßig niedrig war.

D. Das Fahrplanwesen.

Die Fahrzeiten auf den damals betriebenen Strecken waren z. T. noch 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 brauchten z. T. recht lange. So dauerte z. B. eine Fahrt von Kassel bis Berlin damals rd. 15 Stunden.

Bei der Eröffnung des ersten Teilstückes Grebenstein—Karlshafen im Frühjahr 1848 wurden zunächst folgende Züge eingelegt:

ab Grebenstein	6,00	16,15
an Karlshafen	7,20	17,45
ab Karlshafen	4,30	14,30
an Grebenstein	5,50	15,50

Die Züge waren so gelegt, daß sie in Karlshafen an die Weserdampfschiffe Anschluß hatten. Ab 1. 8. 1848 konnte die Direktion schon drei Züge in jeder Richtung täglich verkehren lassen und ab 20. 8. 1848 verkehrten direkte Züge Kassel—Karlshafen (allerdings vorübergehend noch mit Umsteigen in Grebenstein).

Bis zur Fertigstellung des Anschlusses nach Eisenach wurden die in Betrieb genommenen Teilstücke nur von Pendelzügen befahren.

Vom 26. 9. 1849 ab erhielt Kassel direkten Anschluß über das bestehende Mitteldeutsche Bahnnetz mit Halle, Leipzig, Dresden, Schlesien, Berlin, Magdeburg und damit — wenn auch auf beträchtlichen Umwegen — mit Hannover—Bremen sowie Hannover—Köln und Leipzig—Plauen (Vogtl.)—Bayern. Die direkte Verbindung mit dem Industriegebiet und dem Rheinland wurde erst nach Inbetriebnahme des Abschnittes Warburg—Paderborn im Jahre 1853 geschaffen, der direkte Anschluß mit Süddeutschland erst nach Fertigstellung der Main-Weser-Bahn im Mai 1852.

Wichtige Anhaltspunkte über die fahrplanmäßigen Möglichkeiten aus der damaligen Zeit gibt uns ein erhalten gebliebener Fahrplanaushang der F. W. Nordbahn vom 9. 11. 1850 (s. Abb. 14).

In den Fahrplänen sind die Zeiten nicht nur in der bis vor etwa 20 Jahren üblichen Form in „Vormittag“ und „Nachmittag“ unterteilt, sondern auch noch in „Abend“ womit die Zeit ab 18,00 gemeint ist. Auf den Bahnhöfen waren keine bestimmten Aufenthalte vorgesehen, sondern die Züge erhielten nur den Aufenthalt, „den die Expedition der Züge erfordert“. Auffällig sind die kurzen Aufenthalte für die wendenden Züge im Kopfbahnhof Kassel, die eine gute Betriebsorganisation voraussetzten. Die Fahrpläne wurden jeweils den fertiggestellten neuen Streckenstücken entsprechend angepaßt, erweitert und verbessert.

E. Das Tarifwesen.

Die Tarife waren auf den Bahnhöfen ausgehängt. Der „Verkauf durchgehender Fahrbillets und eine direkte Gepäckexpedition“ fand zwischen den Knotenpunkten Kassel, Guntershausen, Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Halle, Berlin, Leipzig und Magdeburg statt (s. Abb. 14).

Die Tarife für den Personenverkehr sahen nach ihrer Erhöhung am 1. 1. 1852 laut Geschäftsbericht von 1851 folgende Fahrpreise vor:

Für die Person und Meile in der 1. Klasse 7 Sgr, in der 2. Klasse 5 und in der 3. Klasse 3 $\frac{1}{2}$ Sgr. (Das sind 7,6, 5,4 und 3,8 Rpf). Darin waren 25 kg Freigepäck eingeschlossen.

Aus den Quellen aus damaliger Zeit ist zu ersehen, daß es auf der Nordbahn von Anfang an Sonntagsfahrkarten gab, wie dort auch bereits Sonntags-Extrazüge verkehrten. Sonntagsrückfahrkarten wurden für den halben Fahrpreis ausgegeben und zwar zwischen Kassel und Hofgeismar, ab August 1849 sogar auch Donnerstag nachmittags. Für die soziale Einstellung der Zeit ist es kennzeichnend, daß das Drei-Klassensystem als ungenügend empfunden wurde, „weil bei diesem System zu viel verschiedene Elemente in der 3. Klasse durcheinander sitzen mußten“.

Zur Verhütung von Schlägereien sollten sich Zugführer und Schaffner in der 3. Wagenklasse aufhalten. Betrunkene Soldaten fielen besonders auf. Mehrfach wird auch über Beschwerden gegen die Schaffner wegen Unfreundlichkeit, Überschreitung ihrer Befugnisse und Unregelmäßigkeiten bei der Fahrkartenkontrolle berichtet.

Leider befinden sich in den aus der damaligen Zeit stammenden Unterlagen keine näheren Angaben über das Gütertarifwesen. Aus den in folgenden Abschnitt (IX F: Verkehr) wiedergegebenen Verkehrszahlen kann nur die Einteilung in Frachtgüter 1. u. 2. Kl, Frachtprodukte (Wagenladungen), Eilgüter 1. u. 2. Kl. sowie Eilprodukte entnommen werden.

F. Der Verkehr.

Der Verkehr entwickelte sich mit dem Fortschreiten der Anschlußbahnen erfreulich. Zu Vergleichszwecken seien aus den ersten Jahren nach der Betriebseröffnung auf Grund der Geschäftsberichte folgende Zahlen angegeben:

1. Personenverkehr.

es wurden befördert:	1850		1851		1853	
	Personen	%	Personen	%	Personen	%
in der 1. Wagenklasse	1 374	0,42	2 318	0,67	4 252	1,26
in der 2. Wagenklasse	43 473	13,45	50 704	14,72	62 955	18,61
in der 3. Wagenklasse	278 441	86,13	291 440	84,61	270 996	80,13
in allen Klassen zusammen	323 288	100,00	344 462	100,00	338 203	100,00
davon entfielen auf den			1851		1853	
Lokalverkehr der Nordbahn			294 454	85,5	}	82,00
Gemeinsch. Verkehr mit Thür. Bahn (mitteld. Verband)			48 350	14,0		18,00
Gemeinsch. Verkehr mit Westf. Bahn			1 653	0,5		

Im Personenverkehr ist der Durchgangsverkehr also auch 1853 noch recht schwach.

Es wurden geleistet:	1850	1851	1853
Personenmeilen	1 309 715	1 648 003	1 707 629
das sind Personen-km.	12 050 000	15 250 000	15 600 000
durchschnittliche Reiseweite je Person und Meile	4,051	4,78	5,05
das sind je Person und km	37,3	44,0	46,5

Die durchschnittliche Reiseweite der zu Normaltarifen beförderten Reisenden betrug bei den preußischen Bahnen damals rd. 6,1 pr. Meilen = 45,7 km, bei der Reichsbahn im Jahre 1932 im Durchschnitt 39 km. Die Nordbahn hatte damals ebenfalls fast nur Normaltarife.

Der Personenverkehr war in den Sommermonaten des Jahres 1850 stärker (z. B. im Juli 11,5 Prozent des Jahresverkehrs) als in den Wintermonaten (Februar nur vier Prozent des Jahresverkehrs).

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen einschließlich der Gepäcküberfrachten und sonstigen zum Personenverkehr zählenden Einnahmen:

	1850			1851			1853		
	Sgr	Pf	RPf	Sgr	Pf	RPf	Sgr	Pf	RPf
je Person überhaupt	11	0,6	110	12	10,0	128	16	3,2	163
je Personenmeile	2	8,7	27	2	8,2	27	3	2,7	33
je Personenkm	—	—	2,9	—	—	2,90	—	—	3,59

Die Einnahmen der Reichsbahn je Personen-km für die zu Normaltarifen beförderten Reisenden betragen im Jahre 1932 rd. 4,17 Rpf.

2. Gepäck- und Vieh-Verkehr.

	1850	1851
Passagiergepäck	161 t	162 t
Hunde	939 Stck	1 116 Stck
Equipagen	314 „	387 „
Pferde	1 185 „	— „
versch. Vieh	3 344 „	26 Wagenladg. u. 519 Stck

3. Güterverkehr.

Für den Güterverkehr gelten folgende Zahlen:

	1850	1851	1853
Es wurden befördert:			
Frachtgüter aller Klassen zusammen, ausschließlich der aus dem Postverkehr kommenden Fracht- und Eilgüter	40 750 t	48 800 t	110 700 t
davon entfielen auf:			%
Lokalverkehr der Nordbahn	—	35 800 t	73
Gemeinschaftsverkehr mit den Nachbarbahnen	—	13 000 t	27
es wurden geleistet:			
Tonnenmeilen	268 000	360 000	936 000
das sind Tonnen-km	2 460 000	3 320 000	8 630 000
durchschnittliche Beförderungsweite je t:			
Meilen	6,557	7,354	8,533
das sind km	60,800	68,000	78,000

Wie man sieht, wurde der Güterverkehr insbesondere durch die Gründung des Mitteldeutschen Verkehrsverbandes erfreulich angeregt. Die durchschnittliche Beförderungsweite ist im Hinblick auf die noch geringe Länge der Bahnlinie erstaunlich hoch. Auch bei den Preußischen Staatsbahnen war sie damals sehr hoch (über 90 km). Die Eisenbahn hat zur damaligen Zeit den Güternahverkehr noch nicht in stärkerem Umfange an sich ziehen können, sondern diesen den örtlichen Fuhrunternehmern auch weiter überlassen müssen, wie denn überhaupt der Güterverkehr an sich bei der Bahn damals noch ziemlich unbedeutend war.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betragen:

	1850			1851			1853		
	Sgr	Pf	Rpf	Sgr	Pf	Rpf	Sgr	Pf	Rpf
je Zentner überhaupt	2	6,1	—	2	10,3	—	3	1,88	—
je Tonne	—	—	544	—	—	565	—	—	603
je Zentner und Meile	—	4,6	—	—	4,7	—	—	4,44	—
je Tonne und km	—	—	8,2	—	—	7,8	—	—	7,6

Die Einnahmen der Reichsbahn aus dem Güterverkehr betragen für die Normalklassen im Jahre 1932 10,10 RM je t und 7,35 Rpf je tkm.

Die beförderten Güter verteilten sich (ausschließlich der aus dem Postverkehr kommenden Fracht- und Eilgüter) auf die einzelnen Güterklassen wie folgt:

	1850		1851	
	Zentner	Tonnen	Zentner	Tonnen
Frachtgüter 1. und 2. Klasse	173 171	8658,550	266 720	13 336,000
Frachtprodukte 2. Klasse	634 222	31 711,100	695 403	34 770,150
Eilgüter 1. und 2. Klasse	7 000	350,000	13 155	657,750
Eilprodukte 2. Klasse	658	32,900	1 258	62,900
zusammen:	815 051	40 752,550	976 536	48 826,800

Für den Güterverkehr waren 20 Güterschuppen sowie Ladegleise mit rund 800 m Ladlänge und elf Rampen vorhanden.

G. Die Betriebsleistungen.

Die Geschäftsberichte der Nordbahn aus den Jahren 1850, 1851 und 1853 enthalten hierüber folgende Angaben:

Zugkilometer.

Einschließlich der Arbeitszüge (Kieszüge) wurden im Jahre 1850 geleistet 37 248 Nutzmeilen, das sind 342 000 Zugkm. Leider fehlen die entsprechenden Angaben aus den folgenden Jahren. Auf eine Nutzmeile kamen im Jahre 1851 9,29 Personen, d. s. auf 1 Zugkm = 85,6 Personen, bei der Reichsbahn 1932 68 Personen.

Achskilometer.

Abzüglich der Meilen, die die eigenen Wagen auf fremden Bahnen zurücklegten, aber zuzüglich derer, die fremde Wagen auf der Nordbahn zurücklegten, wurden geleistet:

	1850		1851		1853	
	Achsmeil	Achskm	Achsmeil	Achskm	Achsmeil	Achskm
Achsleistungen aller Wagen	380 593	3 500 000	823 400	7 560 000	1 143 663	10 500 000
Achsleistungen der Nordbahn-Wagen	—	—	555 127	5 100 000	7 03 801	6 500 000
Achsleistungen der Fremdwagen	—	—	268 273	2 460 000	439 862	4 000 000
Achsen je Zug	10,22		20,39		22,09	

Die durchschnittliche Zugstärke betrug also anfangs fünf, und ab 1851 zehn Wagen. Diese Zahl ist gegenüber der durchschnittlichen Wagenzahl von 18 Wagen je Zug bei der Reichsbahn 1932 zwar gering, angesichts der riesigen Steigerung der Lokomotivkräfte in den dazwischen liegenden 80 Jahren immerhin beachtlich.

Lokomotivkilometer

	1850		1851		1853	
	Lokmeil	Lokkm	Lokmeil	Lokkm	Lokmeil	Lokkm
Nutzleistungen	41 653	382 100	40 388	371 000	51 777	477 000

Die Lokomotivkm übersteigen im Jahre 1850 die Zugkm um rd. 9,8 Prozent. Die entsprechende Zahl bei der Reichsbahn betrug 1932 elf Prozent. Leider liegen aus den Jahren nach 1850 keine Zahlen vor.

H. Die Betriebsergebnisse.

Die jährlichen Betriebseinnahmen betragen:

	1850			1851			1853		
	Tlr	RM	%	Tlr	RM	%	Tlr	RM	%
Personenverkehr	119 800	359 400	58,7	136 200	408 600	53,8	172 400	517 200	40,1
Gepäckverkehr	6 200	18 600	3,0	8 700	26 100	3,5	9 500	28 500	2,3
Hunde u. Viehverkehr	5 400	16 200	2,6	4 700	14 100	1,9	2 200	6 600	0,5
Güterverkehr	73 300	219 900	35,7	103 300	309 900	40,8	244 600	733 800	57,1
Summe									
Betr.-Einnahmen	204 700	614 100	100,0	252 900	758 700	100,0	428 700	1 286 100	100,0
Sonstige Einnahmen	9 300	27 900	—	17 400	52 200	—	7 200	21 600	—
Gesamtsumme	214 000	642 000	—	270 300	810 900	—	435 900	1 307 700	—

Im Jahre 1849 hatten die Einnahmen nur 107 500 Taler = 322 500 RM betragen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr und die aus dem Güterverkehr stehen in den bezeichneten Jahren im folgenden Verhältnis:

	1850	1851	1853	1932 Reichsbahn
Personenverkehr	63 %	58,2 %	47,5 %	34 %
Güterverkehr	37 %	41,8 %	52,5 %	66 %

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, auf die einzelnen Klassen verteilt, ergeben folgendes Bild:

	Nordbahn 1851			Reichsbahn 1932
	Tlr	RM	%	%
1. Klasse	5 528	17 584	4,06	1,00
2. Klasse	46 788	140 364	34,36	11,00
3. Klasse	83 873	251 619	61,58	88,00

Die jährlichen Betriebsausgaben betragen:

	1850			1851		
	Tlr	RM	%	Tlr	RM	%
Allgemeine Verwaltung	21 148	63 744	10,21	22 991	68 973	9,8
Bahnverwaltung	85 956	257 968	41,33	96 361	290 583	41,1
Transportverwaltung	100 798	302 394	48,46	115 716	347 148	49,1
Gesamtsumme	208 002	624 106	100,00	235 068	706 704	100,00
	1853					
Allgemeine Verwaltung	20 920	62 760	8,15			
Bahnverwaltung	92 130	276 390	35,92			
Transportverwaltung	143 480	430 440	55,93			
Gesamtsumme	256 530	769 590	100,00			

In der Reichsbahnstatistik sind die Betriebsausgaben jetzt nur noch unterteilt nach „Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge“ und „Betriebsführung“. Die Kosten für „Allgemeine Verwaltung“ sind auf diese beiden Gebiete verteilt. Bei einem Vergleich zwischen früher und heute würde sich also ergeben:

	1850/51	1932
Unterhaltung und Erneuerung	45 %	36 %
Betriebsführung	55 %	64 %

Die Kosten für Unterhaltung und Erneuerung waren damals anteilmäßig bedeutend größer. Dies ist offenbar darauf zurückzuführen, daß Oberbaustoffe und Fahrzeugteile damals noch zu erheblichem Teil aus dem Ausland bezogen werden mußten und auf dem Gebiet „Betriebsführung“ die Löhne sehr niedrig waren.

Betriebszahl.

Für die ersten Jahre ergeben sich folgende Betriebszahlen:

$$\frac{\text{Betriebsausgaben} \times 100}{\text{Betriebseinnahmen}}$$

1850: 97,2	1851: 87,72	1853: 59
------------	-------------	----------

Bereits im Jahre 1851 zeigt sich eine Verbesserung der Betriebszahl anscheinend auf Grund der Fertigstellung der Anschlußstrecken zu den Nachbarbahnen. Auch das starke Sinken der Zahl im Jahre 1853 wird zu einem gewissen Teile darauf zurückzuführen sein. Es ist aber auch zu vermuten, daß in damaliger Zeit die Bilanzen noch nicht nach den heutigen Grundsätzen aufgestellt wurden, insbesondere soweit es die Posten für „Erneuerung“ und „Anlagezuwachs“ anbelangt. Wahrscheinlich hat man nur die tatsächlichen Ausgaben für „Erneuerung“ in die Bilanz eingesetzt, die ja in den ersten Jahren sehr gering waren, weil Anlagen und Fahrzeugpark noch fast neu waren.

X. Die spätere Entwicklung der F. W. Nordbahn.

Schon bald nach der Betriebseröffnung zeigte sich, welcher große Bedeutung der Durchgangsverkehr für die Nordbahn hatte, denn unter allen deutschen Eisenbahnen hatte sie den geringsten Lokalverkehr. Das lag besonders an der Linienführung der Bahn, die auf ihrem Wege durch Hessen außer Kassel kaum irgendeine größere Stadt oder industrielle Gegend berührte.

Wie vorauszusehen, ging der Durchgangsverkehr Frankfurt—Leipzig bis zur Vollendung der Bebra—Hanauer Bahn im Jahre 1868 nicht über Kassel, sondern über Guntershausen, denn keiner der Ferndurchgangsreisenden dachte ernstlich daran, den Umweg von 2×14 km über Kassel zu machen. Guntershausen blieb im Güterverkehr jahrzehntelang der wichtige Umschlagbahnhof.

Wie mißtrauisch sich die Regierung gegenüber allen Plänen verhielt, die über den engen Rahmen Kurhessens hinausgingen, zeigte ihre anfängliche Ablehnung des Antrages der Nordbahn, dem 1847 gegründeten „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ beizutreten, dem damals bereits die die meisten deutschen Eisenbahngesellschaften und auch viele Bahnen aus den benachbarten Ländern angehörten. Der Verein, der bis in die jetzige Zeit hinein bestanden hat, erstrebte bekanntlich eine möglichst gleichmäßige Verwaltung der verschiedenen Eisenbahnen, Gleichmäßigkeit im Bau und Ausrüstung, sowie in der gegenseitigen Wagenbemessung und im Tarifwesen.

Eine Ausnahme hiervon machte die Kurhessische Regierung nur gegenüber dem „Mitteldeutschen Eisenbahnverband“. Dieser wurde am 2. 10. 1851 von den Verwaltungen der Kurh. Main—Weser-Bahn, der F. W. Nordbahn und der Thüring. Eisenbahn gegründet mit dem Ziel, „gemeinschaftlich die Mittel zu berathen und zur Ausführung zu bringen, welche geeignet erscheinen, den Verkehr auf ihren Bahnen zu heben und zu beleben“. Es handelte sich hierbei in erster Linie um Fragen, die mit dem laufenden Betriebe zusammenhingen, wie: Einführung der direkten Beförderung von Personen und Gütern zwischen den Stationen der beteiligten Bahnen, Ausdehnung des direkten Verkehrs auf weitere Nachbarbahnen, insbesondere die Einrichtung direkter Züge, Vereinbarungen über die gegenseitige Benutzung des Wagenparks, über gegenseitigen Schadenersatz für beschädigte und verlorene Güter, sowie über Abrechnung von Gemeinschaftsleistungen usw. Offenbar wurde die Zustimmung zur Beteiligung an diesem Verband nur gegeben, weil die beiden kurhessischen Bahnverwaltungen anfangs die Hauptbeteiligten waren. Dieser Verband fand schon am 1. 6. 1852 eine Erweiterung durch den Beitritt der Großherzogl. Bad. Staatsbahn, der Main—Neckar-Bahn, der Magdeburg—Leipziger- und der Berlin—Anhalter-Eisenbahn.

Die mangelhafte Leistungsfähigkeit der anfangs nur eingleisig gebauten kurhessischen Strecken wurde von der Spezialkommission des Deutschen Bundes oft getadelt. Noch 1861 mußte die Kurhessische Regierung vom Bunde aufgefordert werden, aus strategischen Gründen die fehlenden

Doppelgleise anzulegen. Kurhessen vertrat demgegenüber weiter seinen alten Standpunkt, „daß die Eisenbahnen von Anfang an lediglich als innere Landesangelegenheiten der einzelnen Staaten betrachtet worden seien, und daß man sich daher gegen jede Einmischung des Bundes verwahren müsse“.

Da die Nordbahn in den ersten Jahren ihres Bestehens unter großen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte — sie wirtschaftete ständig mit Verlust — wollte man ihr zum Ausgleich auch den Bau und Betrieb der geplanten in Bebra abzweigenden über Fulda verlaufenden Rhönbahn übertragen. Diese Linie wurde tatsächlich am 21. 11. 1855 an die Nordbahn konzessioniert und man begann mit Bayern zu verhandeln. Als die Verhandlungen fehlschlagen, bewarb sich die Nordbahn am 10. 8. 1858 um die Konzession der Linie Bebra—Hanau—Frankfurt mit der Begründung, daß sie ohne Erweiterung ihrer Aufgabe nicht weiterbestehen könne. Da der Kurfürst aber an dem Rhönbahn-Projekt weiter festhielt und für die Frankfurter Linie noch nicht zu haben war, wurde das Ansuchen der Nordbahn abgelehnt.

Zu gleicher Zeit wurde die Nordbahn in den Kreis der Verhandlungen über den Bau einer zweiten Ost-West-Bahn im Zuge der bereits früher untersuchten Trassen Witzenhausen—Münden—Kassel oder Heiligenstadt—Großalmerode—Kassel hineinbezogen. Der Bau dieser Linie sollte ebenfalls der Nordbahn übertragen werden, weil diese am meisten unter der Konkurrenz der neuen Linie zu leiden haben würde. Auch diese Pläne kamen nicht zu Stande. Die Bahn wurde vielmehr erst 1864 für die „Magdeburg—Köthen—Halle—Leipziger Eb. Ges.“ über Heiligenstadt—Großalmerode—Kassel konzessioniert. Die Gesellschaft, die offenbar ein gewisses Fingerspitzengefühl für die kommende politische Entwicklung in Norddeutschland hatte, zögerte aber den Bau des letzten Stückes auf kurhessischen Boden solange hinaus, bis durch die Annexion von Kurhessen und Hannover durch Preußen i. J. 1866 die Linienführung über Eichenberg—Münden nun endlich doch möglich wurde. Die Linie über Großalmerode wurde erst viel später — und zwar als Nebenbahn — gebaut. Die F. W. Nordbahn-Gesellschaft nannte sich vom 4. 8. 1853 ab „Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft“.

Infolge des für Kurhessen ungünstigen Ausganges des Krieges von 1866 wurde der Name am 27. 12. 1866 in „Hessische Nordbahn-Gesellschaft“ geändert, am 17. 4. 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. Am 1. 4. 1895 wurde die frühere Nordbahnstrecke bis kurz vor Bebra der neugegründeten Eisenbahndirektion Kassel zugeteilt (vorher hatte bereits von 1867 bis 1873 für andere Strecken eine Preußische Staatsbahndirektion Kassel bestanden). Das Stück von Bebra bis vor Hönebach fiel an die Direktion Frankfurt, der Rest einschließlich des Tunnels an Erfurt. Erst nach Abschluß des zweiten Weltkrieges im August 1945 kamen auf Grund einer Grenzänderung das Frankfurter- und das Erfurter Stück, soweit sie auf hessischem Boden lagen, bis kurz vor Gerstungen ebenfalls zur Direktion Kassel.

Actie
der
Friedrich Wilhelms Nordbahn-Gesellschaft

No.....

über Einhundert Thaler

Inhaber dieser Actie nimmt auf Höhe des obigen Betrages, in Gemäßheit des unter dem landesherrlich bestätigten Statuts, verhältnißmäßig 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 Certificates über die ersten 10 pCt..

Certificat
der
Friedrich Wilhelms Nordbahn

No.....

über 100 Thaler im 14-Thaler-Fuße.

Dieses Certificat repräsentiert nach vollständiger Einzahlung der umstehend benannten Ratenzahlungen eine Actienbetheiligung 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 pCt. mit Zehn Thalern 14-Thaler-Fußes oder Fl 17 30 Xr. 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 Gebrüdern Bethmann

bis spätestens den 1sten Dezember 1844, unter Anrechnung der bis dahin verfallenen Zinsen der geleisteten Ratenzahlung zu 4 pCt. jährlich, abzuführen ist, und gegen Aushändigung dieses Certificates wird ein neues Certificat, welches die Quittung über die geleistete zweite Terminzahlung enthält, ausgegeben.

Die Gültigkeit dieses Certificates erlischt und der Inhaber desselben verliert alle Ansprüche auf Betheiligung und auf Rückgabe des bereits eingezahlten Termins, wenn nicht bis zum 1sten Dezember 1844 oder nicht innerhalb vier Wochen nach der zweiten Einrückung der deshalbigen öffentlichen Präclusiv-Bekanntmachung die rückständige Rate nebst der desfallsigen Conventionalstrafe der deshalbigen öffentlichen Präclusiv-Bekanntmachung die rückständige Rate nebst der desfallsigen 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

Franz Bernus du Fay

Frankfurt a. M., den

Gebrüder Bethmann

Der Regierungs-Commissar

N. N.

Bericht über die Festlichkeiten am 1. Juli 1845 anlässlich des ersten Spatenstiches für die F. W. Nordbahn.

(Auszug aus der „Eisenbahn-Zeitung“ vom 20. Juli 1845, Nr. 29, S. 252.)

„Um nun doch nach der erwähnten Genehmigung des bezeichneten Theiles der Friedrich Wilhelms Nordbahn 700 000 eisenbahnlustigen Kurhessen eine kleine Gefälligkeit zu erzeigen, hat man am 1. d. M. drei Stunden südlich von Kassel, dicht am rechten Ufer der Fulda, dem unmittelbar am linken Ufer der Fulda gelegenen Dorfe Grebenau gegenüber, einen feierlichen Spatenstich gehalten. Hier hatte nämlich die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Direktion schon früher ein Terrain zur Anlage eines Steinbruches erworben, und der Staat konnte auch ohne Schwierigkeit die Erlaubnis zur Anlage eines Tunnels in einem dort ihm gehörigen ganz unfruchtbaren und werthlosen Grundstück ertheilen.

Viele Mitglieder der oberen Staatsbehörden, die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Direktion, die Offizianten derselben und zahlreiche Züge von Bergleuten und ländlichen Arbeitern hatten sich in dem eine halbe Stunde näher nach Kassel liegenden Dorfe Guxhagen versammelt. Dieses Dorf wird ebenfalls von der Eisenbahn berührt, welche daselbst eine Thalüberbrückung, durch die man zu dem Tunnel gelangt, erfordert. Von da ging der Festzug zum Ort des Spatenstiches, wo von dem Vorstand des Ministeriums, Herrn Staatsrath Vollmar, eine Rede gehalten und dann zur Einweihung von ihm und einigen der zunächst betheiligten Personen einige Schaufeln voll Erde ausgestochen wurden.

In der Nähe war auf einer Wiese ein großes, mit weißen und rothen Drapperien und Kränzen geschmücktes halb offenes Zelt errichtet, unter dem sich die eingeladenen Gäste zu einem fröhlichen Mahle, bei dem Musik und Kanonade nicht fehlte, versammelten. Außer den bei solchen Gelegenheiten üblichen Toasten und dergleichen kamen auch artige Gebräuchlichkeiten vor, wodurch die Landleute der Gegend ihre Theilnahme an dem Feste bekundeten; so überreichten einige freundliche Bauernmädchen aus Grebenau Herrn Splinghard einen Blumenstrauß, der dafür mit französischer Galanterie dankte“.

Anlage 2

Drohbriefe anlässlich der „Guxhagener Exzesse“ im März 1848.

„So wie ihr uns Arbeiter der Tunell nicht mehr zusetzt als 8 oder 9 Sgr. dieser Rechnung und sofort, den ihr habt der Terexern versprochen das ihr woll den Arbeiter 12 bis 15 Sgr. geben und gebt ihrs nicht, so wird das ganze Biero und die Baracken zu Asche verbrannt werden und die Akerdanten und Franzhosen Aufseher zu nichts geschlagen werden, und soll nicht wieder aus Hessenlande Gesund und Heilsam nach eurem Vaterlande zurückkehren. Wir armen Arbeiter müssen verdienen und ihr wollt eure Säcke vollmachen hier, wier können nicht mehr dabei bestehen, weil der Lohn zu geringe ist und die Nahrung zu teuer, setzt ihr nicht zu, so wird das ganze Biero und dem Fehr seine Baracke und alles durch Feuer verbrannt, und ihr Akerdanten und Franzhosen Aufseher werdet zu Thale und zu nicht geschlagen werden, darum setzt zu, es wird euch übel gehen.“

„Rewellgon der Arbeiter gegen die Franzhosen.“

„... und Grichen wir nicht mehr künftigen Zahlung so solde Bero und parack alles zu feuer und zu Thale gehen mit Grösten Angestellten aufseher dann rufen wir alle viefad hoch dann ist es uns alles Eins Gross und Klein zu schlagen dann die Männer Franzohs die Grichen das Geld und vielen angestellten leiden und wie armen Tagelöhner bekommen so einen schleder lohn Grigen wir nicht zugesetzt, so solde die Bulfer parack zu der Luft nein flamen mit Feuer und alles dazu geben sonst Gehe sie nicht gesund nach Bergen diesen Brief brauchen sie nicht vor Spass zu halten Dann gieb es nicht mehr Geld so geht es alles in viefad hoch viefad hoch.

Ihr hochge Ehrden übernehmer Has, Kloqass, Schenfeld.“

Anlage 3

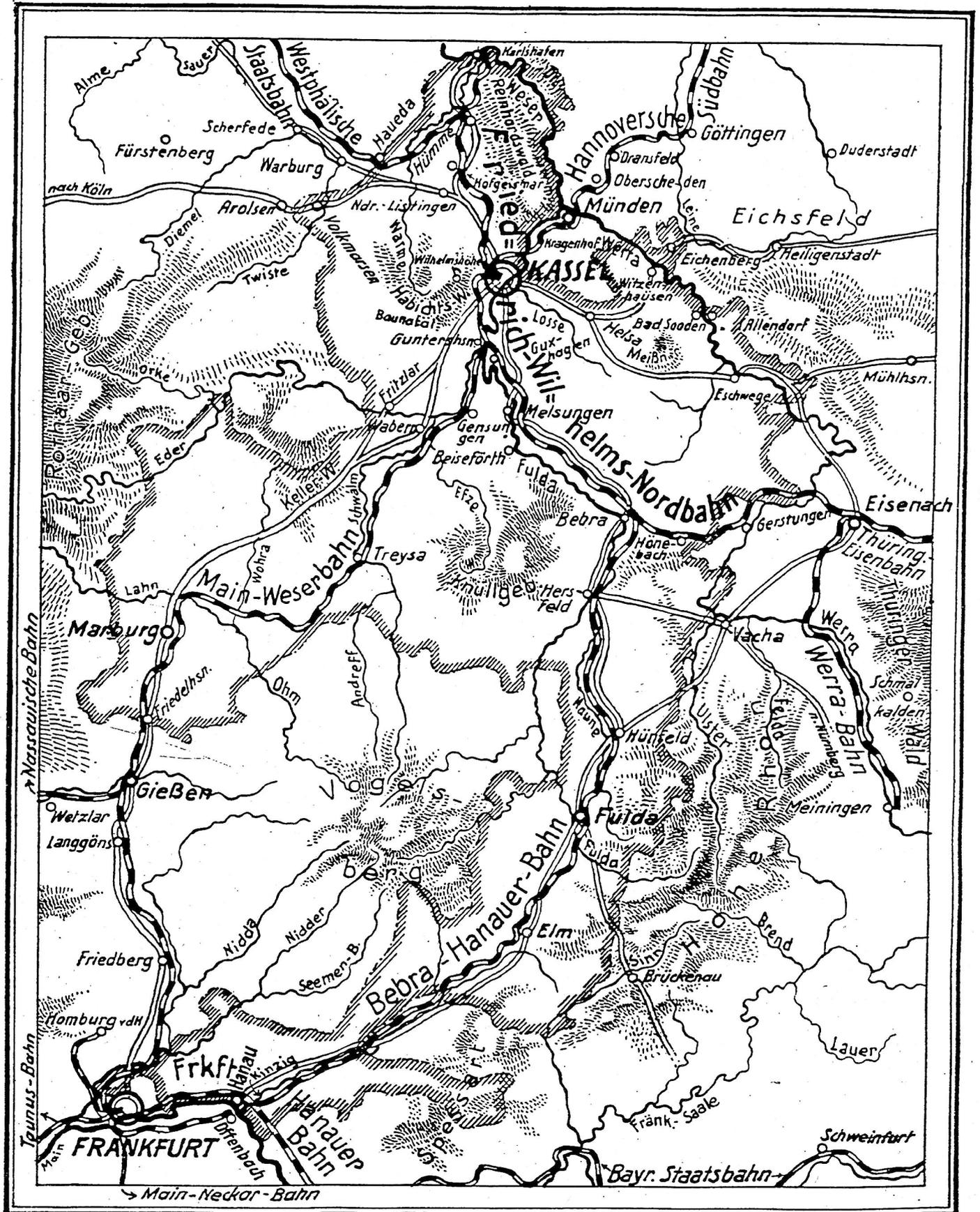
Umrechnungsschlüssel für Maße, Gewichte und Geldwerte.

In der vorliegenden Abhandlung sind im allgemeinen die Maße, Gewichte usw. in den heute gebräuchlichen Einheiten ausgedrückt. Der Umrechnung wurden, soweit es die alten hessischen Maße betrifft, die in der Preußischen Gesetzessammlung von 1869 festgelegten Schlüssel zu Grunde gelegt.

1 Kasseler Zoll	= 1" =	=	0,0240 m
1 Kasseler Fuß	= 1' = 12 Zoll	=	0,2877 m
1 Kasseler Ruthe	= 1° = 14 Fuß	=	4,028 m
1 Kasseler Meile	= 1 M = 2285,6 Ruthen	=	9 206,4 m
1 Kasseler Quadratfuß	= 0,082771 m ²		
1 Kasseler Kubikfuß	= 0,2381 m ³		
1 Kasseler Pfund	=	0,50 kg	
1 Kasseler Centner	= 100 Pfund = 50 kg	=	0,050 t
1 Preußischer Zoll	= 1" =	0,026154 m	
1 Preußischer Fuß	= 1' =	0,31385 m	
1 Preußische Ruthe	= 1° =	3,7662 m	
1 Preußische Meile	= 1 M =	7 532 m	
1 Preußische Schachtruthe	= 1 ▲ =	4,45188 m ³	

Die Geldangaben sind meist auf Reichsmark bezogen, soweit des Interesses halber nicht die alten Bezeichnungen angegeben wurden, für die die folgenden Umrechnungsschlüssel Gültigkeit haben:

1 Rheinischer Pfennig	=	0,8 RPF
1 Rheinischer Silbergroschen	= 12 Pfennige =	10,0 RPF
1 Rheinischer Thaler	= 30 Silbergroschen =	3,00 RM



Von Gottes Gnaden Wir **Friedrich
Wilhelm**, Kurprinz und Mitregent
von Hessen, Erbgroßherzog von Fulda,
Fürst zu Hersfeld, Hanau, Frislar und Isenburg,
Graf zu Casenelbogen, Diez, 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 Anschluß-
punkte aus über **Hönebach**, **Rotenburg** und **Melsungen** nach **Cassel** und
weiter zur Preussischen Grenze bei **Saneda** führen soll, und zwar durch eine Actien-
Unternehmung, gnädigst beschlossen, 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 deshalbigen Actiengesellschaft beauftragt haben und diese Gesellschaft durch Zeich-
nung 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 höchstehändigen Unterschrift und des beigedruckten Staatsiegels
gegeben zu Cassel am 2ten October 1844.

Friedrich Wilhelm.

(St. S.)

Fahrplan der täglichen Dampfwagenzüge
auf der
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.
Vom 9. November 1850 ab bis auf Weiteres.

NAMEN der Stationen.	I.		NAMEN der Stationen.	III.		IV.	Anschlüsse.
	Güterzug mit Personen- beförderung	Personen- zug.		Personen- zug.	Güterzug mit Personen- beförderung		
	Vorm. U. M.	Nehm. U. M.		Vorm. U. M.	Nehm. U. M.		
Gerstungen Abf.	6.	2.	Carlshafen Abf.	6.	3.45		An den Zug Nr. I. Gerstungen. Der Tags zuvor Vorm. 8 Uhr aus Berlin, 11 U. aus Magdeburg, Mitt. 12 U. aus Leipzig, Nachm. 2 U. aus Halle, 4 $\frac{1}{2}$ U. aus Weimar, 5 $\frac{1}{2}$ U. aus Erfurt, Ab. 6 $\frac{1}{4}$ U. aus Gotha abgehende. um 7 $\frac{1}{4}$ U. in Eisenach eintreff. und früh 5 $\frac{1}{2}$ U. von Eisenach nach Gerstungen weitergehende Bahnzug.
Hönebach	6.25	2.20	Helmarshausen,,	6.5	3.50		Bebra. Die 6 Uhr 20 Min. früh eintreffende Post von Fulda.
Bebra	6.50	2.45	Trendelburg	6.25	4.10		Guntershausen. Der 9 Uhr nach Marburg, Giessen, Friedberg und Frankfurt abgehende Bahnzug der Main-Weser-Bahn.
Rotenburg	7.5	3.	Hümme	6.35	4.20		Carlshafen. Die 1 Uhr Nachm. abgehende Post nach Bückeberg.
Altmorschen	7.40	3.25	Hofgeismar	6.45	4.30		An den Zug Nr. II.
Beiseförth	7.50	3.35	Grebenstein	6.55	4.40		Gerstungen. Der 10 $\frac{1}{2}$ U. Ab. zuvor aus Berlin, desselben Tages 5 U. früh aus Leipzig, 6 $\frac{1}{4}$ U. von Halle, 9 U. von Weimar, 9 $\frac{1}{2}$ U. von Erfurt, 10 $\frac{1}{2}$ U. von Gotha abgehende Bahnzug.
Melsungen	8.5	3.50	Mönchehof	7.20	5.5		Bebra. a) Die 2 U. 20 Min. Nachm. eintreff. Post von Fulda mit Anschluss von Frankfurt und Würzburg.
Guxhagen	8.35	4.15	Cassel { Ank.	7.40	5.25		b) Die 3 Uhr Nachmittags abgehende Post nach Fulda mit Anschl. n. Frankfurt.
Guntershausen,,	8.50	4.35	Abf.	8.	5.45		Guntershausen. Der 4 U. 45 Min. Nachm. nach Marburg, Giessen, Friedberg und Frankfurt abgehende Bahnzug der Main-Weser-Bahn.
Ank. in Giessen	12.50	8.35	Guntershausen,,	8.30	6.15		Cassel. Der Abends 6 U. 30 M. von Frankfurt, Friedberg, Giessen und Marburg eintreffende Zug der Main-Weser-Bahn.
Cassel { Ank.	9.15	5.	Guxhagen	8.35	6.20		An den Zug Nr. III.
Abf.	9.25	6.40	Melsungen	8.55	6.45		Carlshafen. Die 4 Uhr 15 Min. früh eintreffende Post von Bückeberg.
Mönchehof	9.45	7.	Beiseförth	9.5	6.55		Cassel. Der 8 U. 25 M. früh nach Marburg, Giessen, Friedberg und Frankfurt abgehende Zug der Main-Weser-Bahn.
Grebenstein	10.5	7.20	Altmorschen	9.20	7.10		Guntershausen. Der 8 U. 10 M. früh von Frankfurt, Friedberg, Giessen und Marburg eintreffende Bahnzug der Main-Weser-Bahn.
Hofgeismar	10.15	7.30	Rotenburg	9.40	7.30		Bebra. a) Die 9 U. 30 M. früh eintreffende Post von Fulda mit Anschl. v. Frankfurt.
Hümme	10.25	7.40	Bebra	9.55	7.45		b) Die 10 U. 15 M. Vorm. abgehende Post nach Fulda mit Anschluss nach Frankfurt und Würzburg.
Trendelburg	10.35	7.50	Hönebach	10.20	8.10		An den Zug Nr. IV.
Helmarshausen	10.55	8.10	Gerstungen Ank.	10.45	8.30		Guntershausen. Der 6 Uhr Abends von Frankfurt, Friedberg, Giessen u. Marburg eintreffende Bahnzug der Main-Weser-Bahn.
Carlshafen Ank.	11.5	8.20	Ank. in Eisenach	11.30	9.45		Bebra. Die 8 U. Ab. abgehende Localpost nach Hersfeld mit Anschl. n. Lauterbach u. Treysa.
			„ Gotha	12.15	6.30		
			„ Erfurt	1.	7.15		
			„ Weimar	1.30	8.		
			„ Halle	4.15	11.15		
			„ Leipzig	6.15	1.		
			„ Magdeburg	8.15	3.15		
			„ Berlin	10.	—		

Bemerkungen.

- 1) Zwischen Cassel, Guntershausen, Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Halle, Leipzig, Magdeburg u. Berlin findet der Verkauf durchgehender Fahrbillets u. eine direkte Gepäck-Expedition statt.
- 2) Die verschiedenen Tarife sind auf sämtl. Stationen zu ersehen.

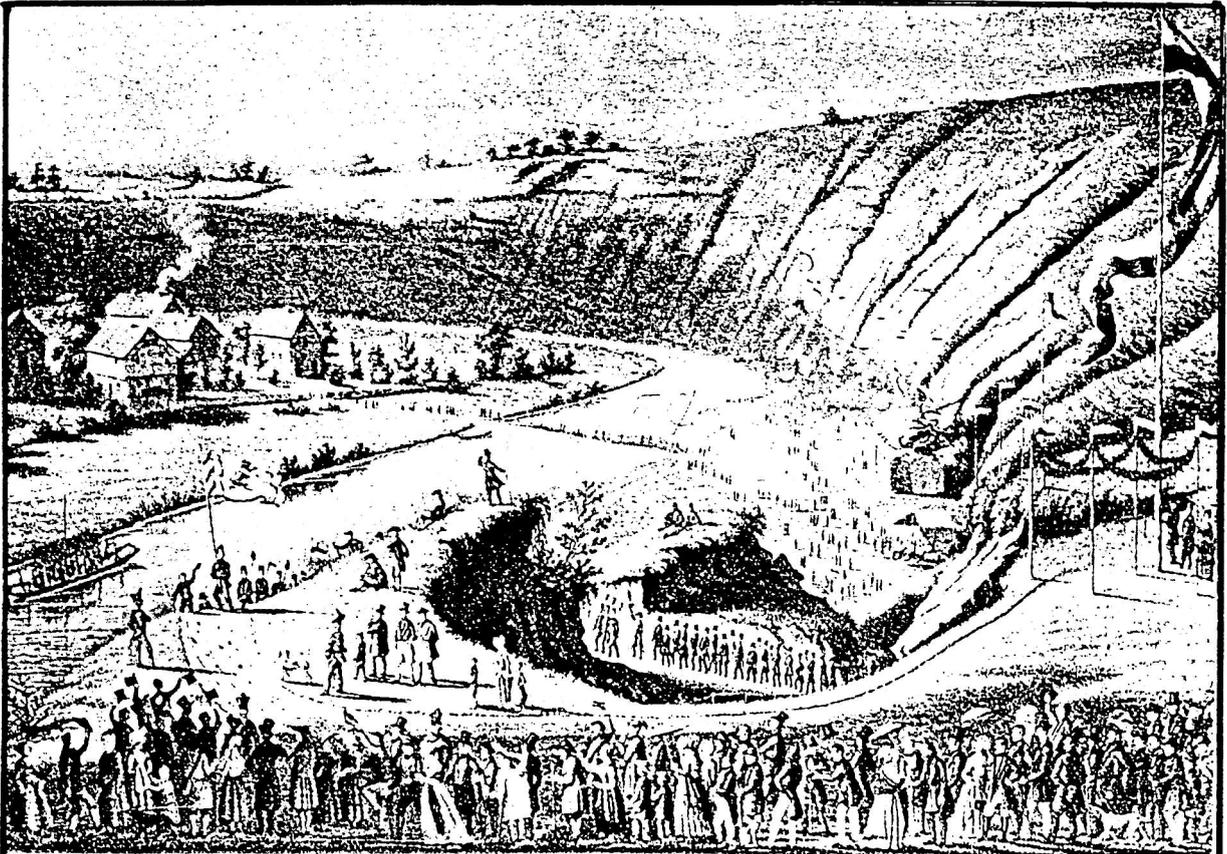
Auf den Stationen findet nur der Aufenthalt statt, den die Expedition der Züge erfordert.

Die später erfolgte, nicht mehr erwartete Herstellung besserer Anschlüsse machte es notwendig, den am 4. d. M. in Kraft getretenen Fahrplan nach so kurzer Zeit in den Zügen I u. III im Interesse des Verkehrs zu verändern.

Die Direction der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

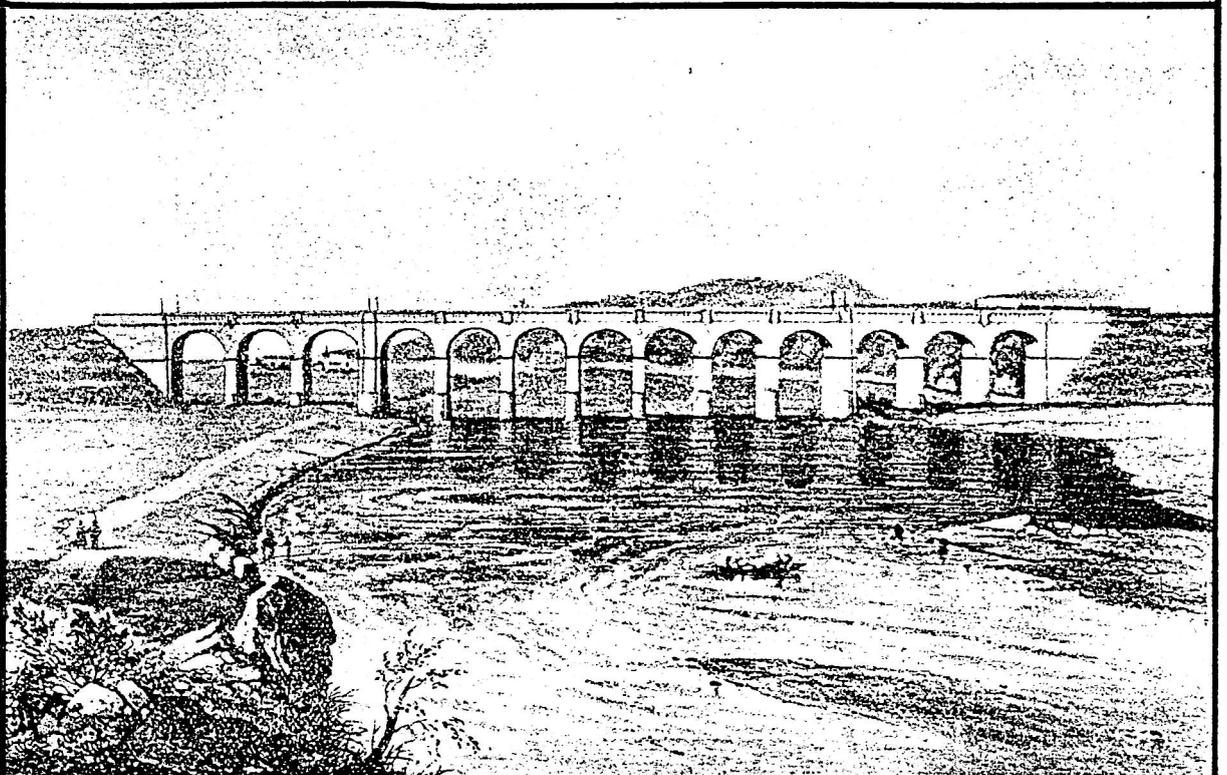
Schnellpressendruck von Th. Fischer in Cassel.

Fahrplan vom Jahre 1850



Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

Erster Spatenstich an der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn
oberhalb Guxhagen am 1. Juli 1845

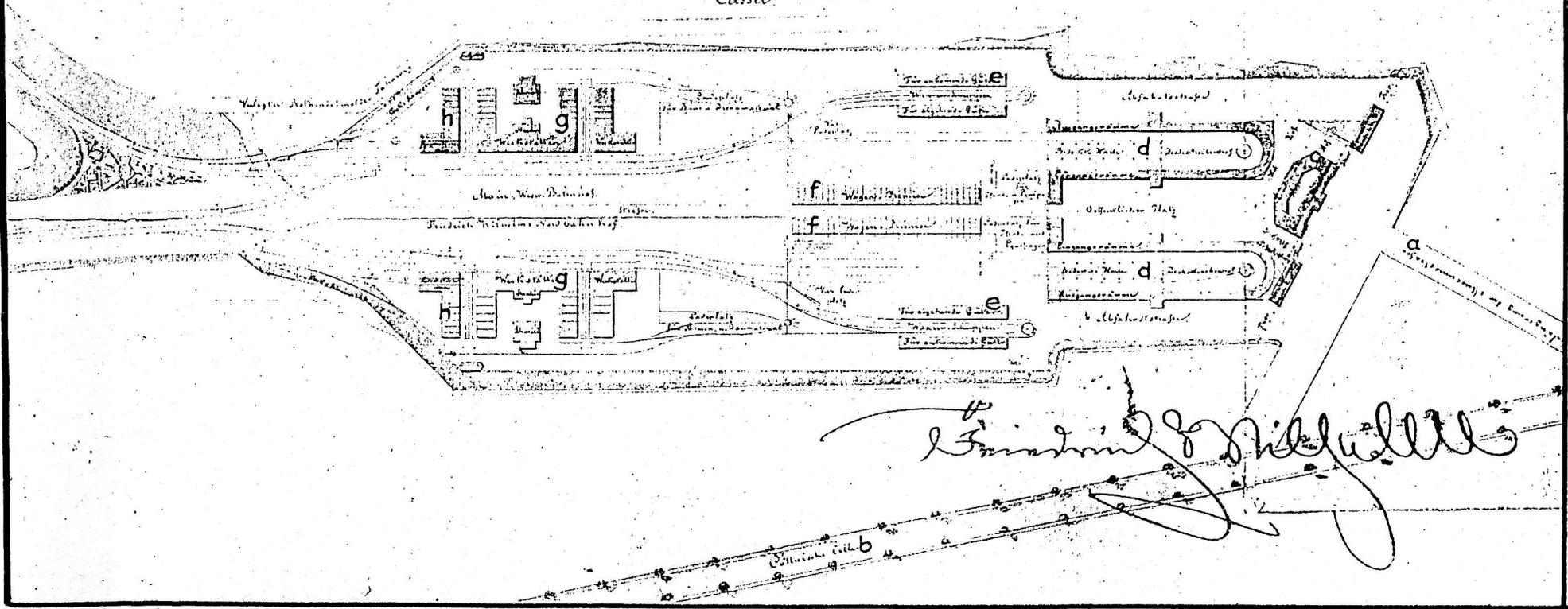


Nach einer alten Steinzeichnung

Die Fuldabrücke
bei Guntershausen im Zuge der Hessischen Friedrich-Wilhelms-Nordbahn

- a = *Projektierte Verlängerung der Museumsstraße.*
- b = *Cöllnische Allee.*
- c = *Empfangsgebäude.*
- d = *Gedeckte Halle.*
- e = *Güter Schuppen.*
- f = *Wagen Remise.*
- g = *Werkstätten.*
- h = *Lokomotiv Remise.*

Entwurf
zu zwei getrennten Bahnhöfen für
die Main-Weser und Friedrich-Wilhelms-Nordbahn
in Kassel



Entwurf zu zwei getrennten Bahnhöfen für Main-Weser- und Nordbahn in Kassel

