

Viele Arbeiter aus Belgien und Schlesien

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

Mehr 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 Gunterhausen 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 schleppende 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-Gunterhausen fertig, das Teilstück zwischen Wilhelmshöhe und Gunterhausen 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 Kurserfolg“, 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.