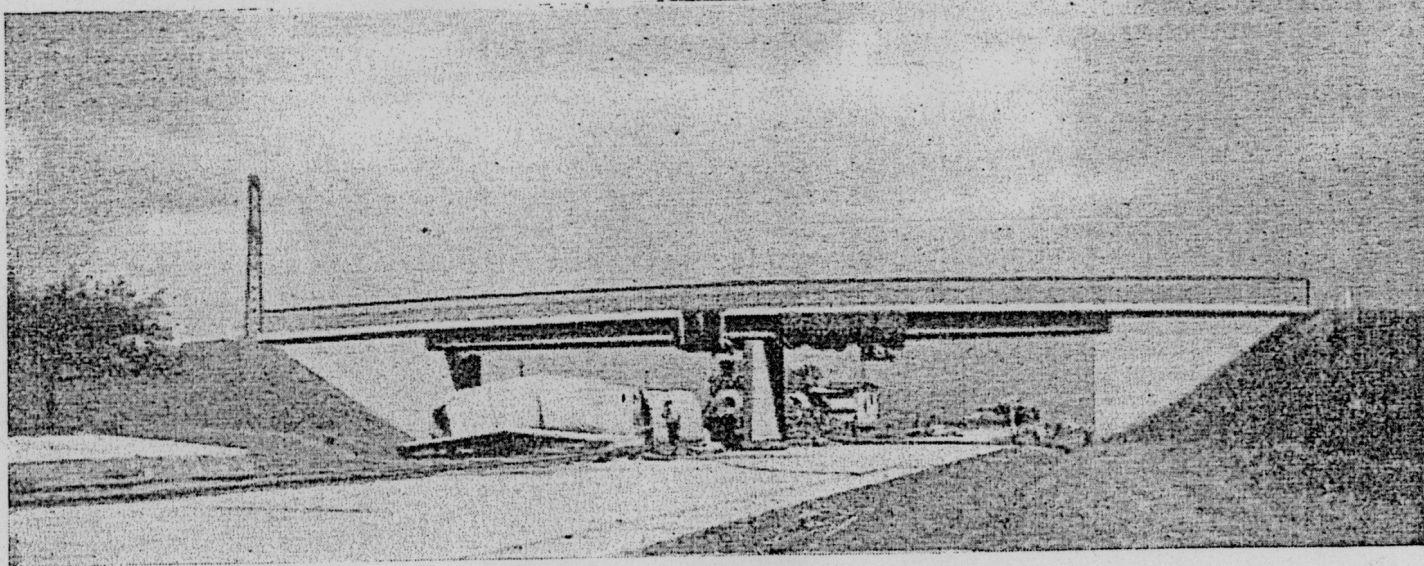
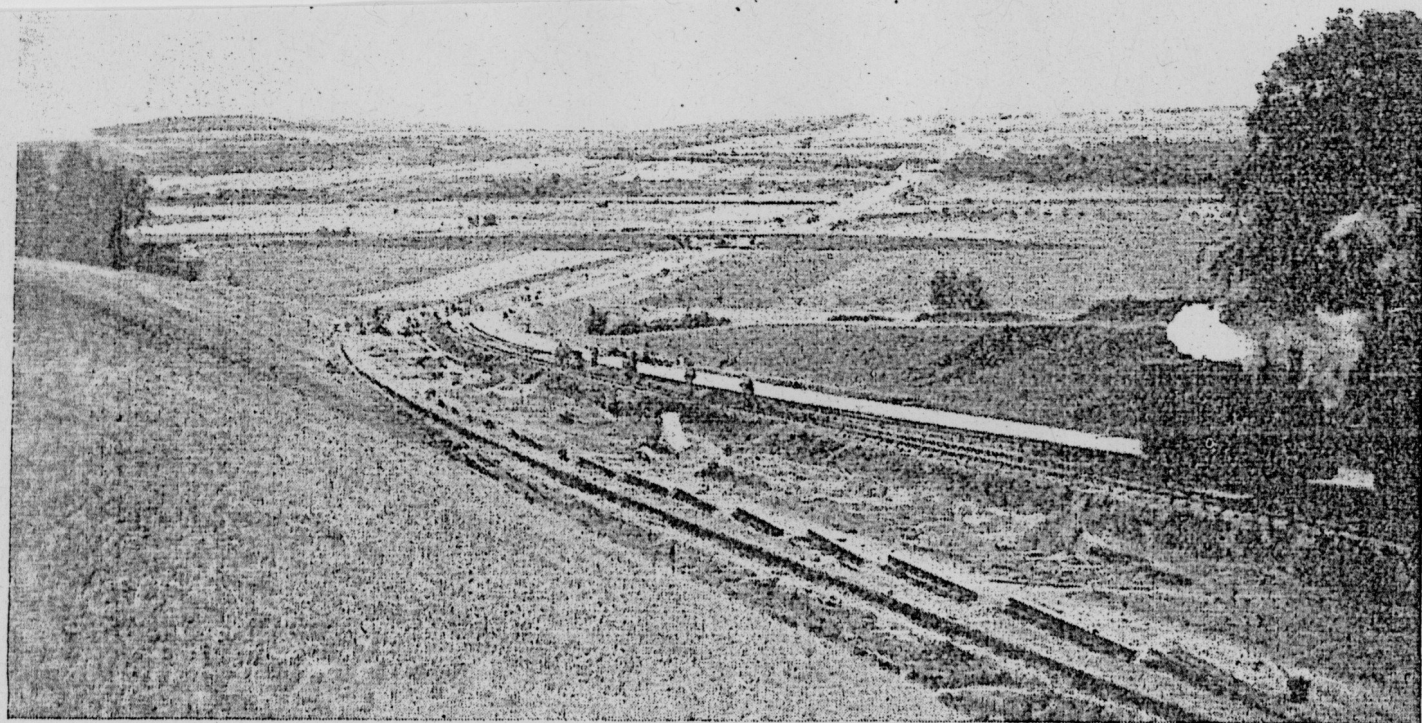




Die Straßenfertigungsmaschine vor der Ellenberger Brücke.

Eigene Aufnahme

Die Reichsautobahn im Kreise Melsungen.



Blick von der Ellenberger Höhe.

Eigene Aufnahme

Bau der Reichsautobahn bei Ellenberg 1935

Im Sommer 1935 wurde mit dem Bau der Reichsautobahn begonnen. Die Arbeiten wurden im Bereich unserer Gemeinde der Firma Goellner aus Berlin übertragen die mit zwei Baggern, fünf Lokomotiven, vielen Schienen und Kippwagen hier einzog. Es arbeiteten Arbeiter aus der ganzen Umgegend. Ein großer Teil war auch von Ellenberg. Die Arbeitslosigkeit war in Ellenberg gänzlich behoben. Die Baggerführer, Schachtmeister usw. waren meist Fremde, die zum Teil über ein Jahr lang ihre Wohnung hier hatten, zum Teil mit Familie. Hierdurch kam Geld ins Dorf, zumal auch die Pferdebauern durch fahren von Wasser und Sand eine gute Einnahme hatten. Auch die Gemeindekasse wurde gestärkt durch das Wassergeld, das die Firma Goellner für das Wasser das die Maschinen brauchten, entschädigen musste. Die Arbeiten der Erdbewegungen zogen sich über ein Jahr hin, da man auf ungeahnte Schwierigkeiten stieß. Ungeheure Felsblöcke mussten gesprengt werden. Die Brücke nach Büchenwerra zu wurde von der Firma Saß aus Kassel gebaut. Zum Bau dieses Betonklotzes wurden viele, viele Tonnen Zement, Kies und Sand herbeigeschafft. Im Herbst 1936 waren die Erdarbeiten der Autobahn im Rohbau fertig. Die Firma Goellner übernahm den Abschnitt in der Söhre. Im Laufe des Sommers 1935 wurde auch die Brücke nach Guxhagen fertig gestellt. Die Wege wurden verlegt. So wurde z.B. die Straße nach Guxhagen tiefer gelegt. Hierdurch wurden gewaltige Erdbewegungen notwendig.

Im Laufe des Sommers des Jahres 1935 wurden im Wald am Westabhang des Schleifsteinskopfes ca. 10 Steingräber aus der Steinzeit durch den Altertumsforscher Dr. Naß aus Marburg mit Hilfe des Arbeitsdienstes freigelegt.

Gewöhnlich waren Steine und Steinplatten zu einem Kreis von ca. 10 – 15 m im Durchmesser kunstgerecht hingelegt. Dann fand sich eine Lücke als Eingang. In der Mitte dieses Steinkreises war dann das Grab. Hier fand man u.a. unter einem Steinhauften, der auch sinnvoll aufgebaut war, Urnenreste aus der Brandkeramikzeit, (ca. 5700 v. Chr. bis 4700 v. Chr.) und Schaber aus Feuerstein.

Beim Bau der Autobahn kamen auch der Sportplatz und der Schießstand des Sport- und Turnvereins in die Baulinie derselben. Der Verein bekam deshalb eine Entschädigung von 8800 RM von der Reichsautobahn.

Die Autobahn

Am Freitag, dem 17. Dezember 1937 erfolgte die Eröffnung der Autobahnteilstrecke Kassel – Homberg im Zuge der Krafftahrbahn Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Gießen – Frankfurt am Main. Seit dem rollen die Autos in ununterbrochener Folge über die neue Autobahn. Die 37,8 km lange Strecke von Kassel bis Homberg war der Beitrag Kurhessens für die Fertigstellung der 2000 km der Reichsautobahn bis zum Ende des Jahres 1937.

Eine besondere Eröffnungsfeier für die Teilstrecke Kassel – Homberg war nicht vorgesehen. Die Freigabe für den öffentlichen Verkehr fand mittags 12 Uhr im Anschluss an eine Feierstunde in Erkner bei Berlin statt, wo der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Trott, aus Anlaß der Fertigstellung des 2.000. Kilometers sprach.

Die Autobahn Kassel – Homberg führt durch den zwischen Fulda und Eder gelegenen landschaftlich schönsten Teil des Kreises Melsungen. Es gibt selbst viele Einwohner die wussten früher nichts von den schönen Plätzen ihrer Heimat. Wer kannte den Quiller oder das Helderbachtal? Wer stand je einmal auf der Höhe des Rohleibers und schaute hinüber ins Kassler – Becken, ins Fulda- und Edertal? Nur wenige Naturfreunde genossen diesen Zauber, der von diesem herrlichen Stück unserer Heimat ins Gemüt einzuströmen vermag.

Ungeheuere Schwierigkeiten waren bei dem Bau durch das wellige Gelände zu überwinden.

Ende 1934 wurde die Strecke Kassel – Homberg zum Bau freigegeben und in 3 Jahren war sie vollendet. 2227 Arbeiter mit 1.127.352 Tagewerken wurden von den Unternehmern beschäftigt. Die Männer des Reichsarbeitsdienstes waren mit 12.905 Tagewerken beteiligt. Ungeheure Mengen Erdboden wurden bewegt und 20.000 Tonnen Stahl und Eisen in die betonierte Bauwerke eingelassen.

Die Unterführung der Autobahn unter der Reichsbahn bei Guxhagen war eine schwere Arbeit. Während oben auf der Eisenbahn die Züge über die Schienen brausten, wurden unten im Bahndamm die Durchbruchsarbeiten vollendet. In einer einzigen Nacht hat man dann zwischen der Zugfolge die Träger eingesetzt. Eines der bemerkenswertesten Bauwerke der Reichsautobahn in unsere engeren Heimat ist die Brücke über das Helderbachtal an der Straße von Melgershausen nach Gensungen. Der 200 m lange Überbau bildet eine Steinkonstruktion eigener Art. Die Fahrbahn wird in einer Höhe von 29 m von 36 schlanken Säulen aus Beton über das Tal getragen, der Durchmesser dieser Träger ist nur 1,30 m. Kühn und anmutsvoll hebt sich die Brücke aus dem schmalen Tal empor.

Der Gemarkung Ellenberg gingen ungefähr 30 Acker Ackerland und Wiesen verloren. Durch ein Umlegeverfahren des Kulturlandes wurden die einzelnen Besitzer durch Hergabe von Land aus dem Besitze der Landesarbeitsanstalt Breitenau entschädigt, so dass die Gemarkung Ellenberg zuletzt kein Verlust traf.

Leider wurde durch den Bau der Autobahn der direkte Fahrweg Ellenberg – Melgershausen und Ellenberg Wagenfurth unterbrochen. Eine Beschwerde des Gemeinderates hatte keinen Erfolg. Auch wurde eine Klage der Gemeinde gegen die Nichtanerkennung des Weges Ellenberg – Wagenfurth als öffentlicher Weg vom Kreisverwaltungsgericht kostenpflichtig abgelehnt (112 RM.)