

Vor 115 Jahren bei Grebenau

Erster Spatenstich für den Guxhagener Tunnel

Der Beginn des Eisenbahnzeitalters im Bundesbahndirektionsbezirk Kassel

Melsungen (d). Bei einem Presseempfang, den der Präsident der Bundesbahndirektion Kassel, Dr. Manfred Rabes, in Kassel gab, referierte Bundesbahndirektor Dr. Ing. Hans Bartsch (Kassel) über den Beginn des Eisenbahnzeitalters im Bundesbahndirektionsbezirk Kassel. Wir bringen die Ausführungen von Dr. Ing. Bartsch in Kurzfassung, nicht zuletzt deshalb, weil in unserem Kreis am 1. Juli 1845, also von 115 Jahren, der erste Spatenstich für eine Ost-West-Eisenbahnlinie bei Grebenau am Guxhagener Tunnel stattfand. Dr. Bartsch ist vielen Melsungenern noch in guter Erinnerung. Er wohnte mit seiner Familie nach der Vertreibung in Melsungen, bis er eine Anstellung bei der Bundesbahndirektion fand und er dann nach Kassel übersiedeln konnte. Mit großer Liebe hängt er nach wie vor an der kleinen Fachwerkstadt im Fuldatal.

„Mit der Erfindung der Eisenbahnen ist Mitte des vorigen Jahrhunderts ein völliger Wandel auf dem Gebiete des Verkehrs eingetreten, so daß man diese Jahre heute mit Recht als den Beginn des „Eisenbahnzeitalters“ bezeichnet. Im deutschen Raum waren es Männer wie Friedrich List, Friedrich Harkort und Johann Scharer, die mit besonderem Nachdruck den Ruf nach der Eisenbahn als dem zukunftsweisenden Verkehrsmittel erhoben. Durch die Initiative von Scharer kam es zum Bau der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, deren Eröffnung am 7. 12. 1835 als Geburtstag der deutschen Eisenbahnen gefeiert wird.

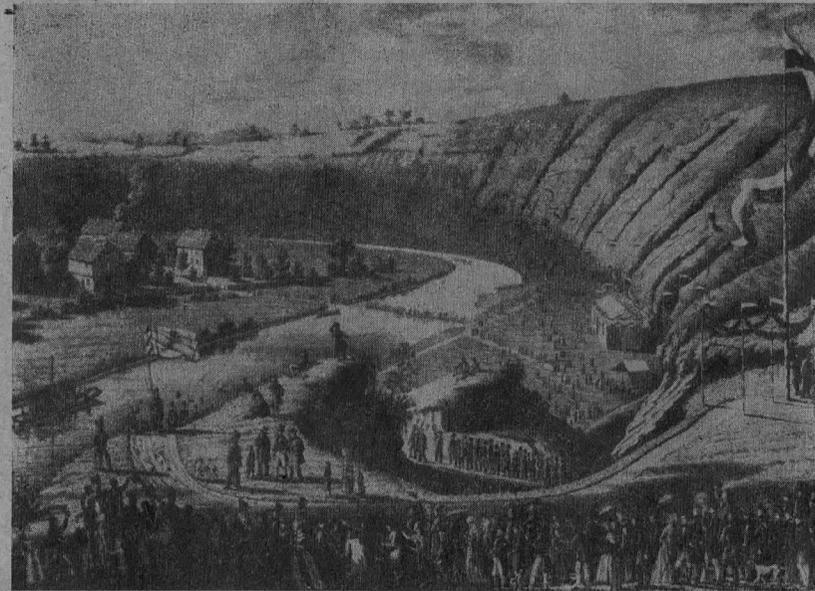
Auch in Nordhessen wurde der Gedanke des Baues von Eisenbahnen von der Öffentlichkeit gut aufgenommen. Als Hauptbefürworter sind zu nennen Männer wie Oberbergat Karl Anton Henschel, Oberbaurat Dr. Fick und Oberberginspektor Schäffer vom Meißner, die von den bereits 1832 gegründeten Kasseler Eisenbahnvereinen unterstützt wurden. Ebenso wie die Stadt Kassel der Knotenpunkt wichtiger Handelsstraßen gewesen war, wollte man Kassel zum Knotenpunkt wichtiger Durchgangs-Eisenbahnlinien machen.

Aber der Regierende Kurprinz Friedrich-Wilhelm und seine Regierung waren zu unentschlossen und wußten die gute geografische Lage ihres Landes, insbesondere für die Durchführung einer Verbindung zwischen den östlichen und westlichen preußischen Provinzen nicht zu nutzen. Auch war keine Einigung über die Führung der zu gleicher Zeit geplanten Nord-Süd-

Unser Bild (Reproduktion eines alten Stiches) zeigt den ersten Spatenstich an der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Kassel — Bebra) am Guxhagener Tunnel bei Grebenau am 1. Juli 1845. Der Bau des Tunnels ging ohne Schwierigkeiten vor sich.

Linie Kassel—Frankfurt über Fulda oder Marburg zu erzielen. So vergingen kostbare Jahre und die kurhessische Regierung verspielte durch ihre Politik der Winkelzüge, insbesondere gegenüber den Nachbarstaaten, eine günstige Chance nach der anderen. Endlich kam es im Dezember 1841 mit den Nachbarn zum Abschluß der Staatsverträge über die Ost-West-Linie. Während man bei dieser als Privatbahn zu erbauenden Ost-West-Linie den Weg von Eisenach über Gerstungen und Bebra festgelegt hatte, entschied man sich bei der Nord-Süd-Linie für die Erbauung als Staatsbahn und Führung über Marburg. Man wählte den Weg westlich von Kassel über Hofgeismar nach Karlshafen. Nach Westfalen war nur eine Anschlussbahn von Hümme nach Warburg vorgesehen.

Für den Bau der Ost-West-Linie wurde am 18. 10. 1844 eine Aktiengesellschaft — Friedrich-Wilhelms-Nordbahn genannt — gegründet. Die Bauleitung wurde dem im Eisenbahnbau bereits erfahrenen belgischen Ingenieur I. Klasse Splingard übertragen. Am 1. 7. 1845 fand der erste Spatenstich bei Grebenau am Guxhagener Tunnel statt. Der Bau ging ohne Schwierigkeiten



vor sich. Als erste Teilstrecke wurde am 30. 3. 1848 der Abschnitt Grebenstein—Hümme—Karlshafen in Betrieb genommen. Weitere Abschnitte folgten in kurzen Abständen. Im September 1849 war die Bahn bis Eisenach durchgehend befahrbar. Die Fertigstellung bis Warburg verzögerte sich noch bis 1853.

Die Lokomotiven wurden teils im Ausland (USA und England) bestellt, teils von der Firma Henschel in Kassel bezogen. Die Firma Henschel zählt somit zu den ältesten deutschen Lokomotivbauanstalten. Die dreiachsigen Personenzüge und die dreiachsigen Güterwagen wurden an andere deutsche Firmen geliefert.

Jahr für Jahr wurden weitere Lücken im Eisenbahnnetz geschlossen. Diese Arbeiten dauerten noch im ersten Weltkrieg an. Mit der Fertigstellung der Strecke Usseln—Willingen im Jahre 1917 fand der Bau des nordhessischen Eisenbahnnetzes seinen Abschluß.“