

Die Kurfürst Friedrich Wilhelms-Nordbahn und der Tunnel zu Guxhagen



Bild des Kasseler Malers Loewer: Erster Spatenstich am 1. Juli 1845 für die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn oberhalb von Guxhagen „nach der Natur im Bild festgehalten und lithographiert“. © -

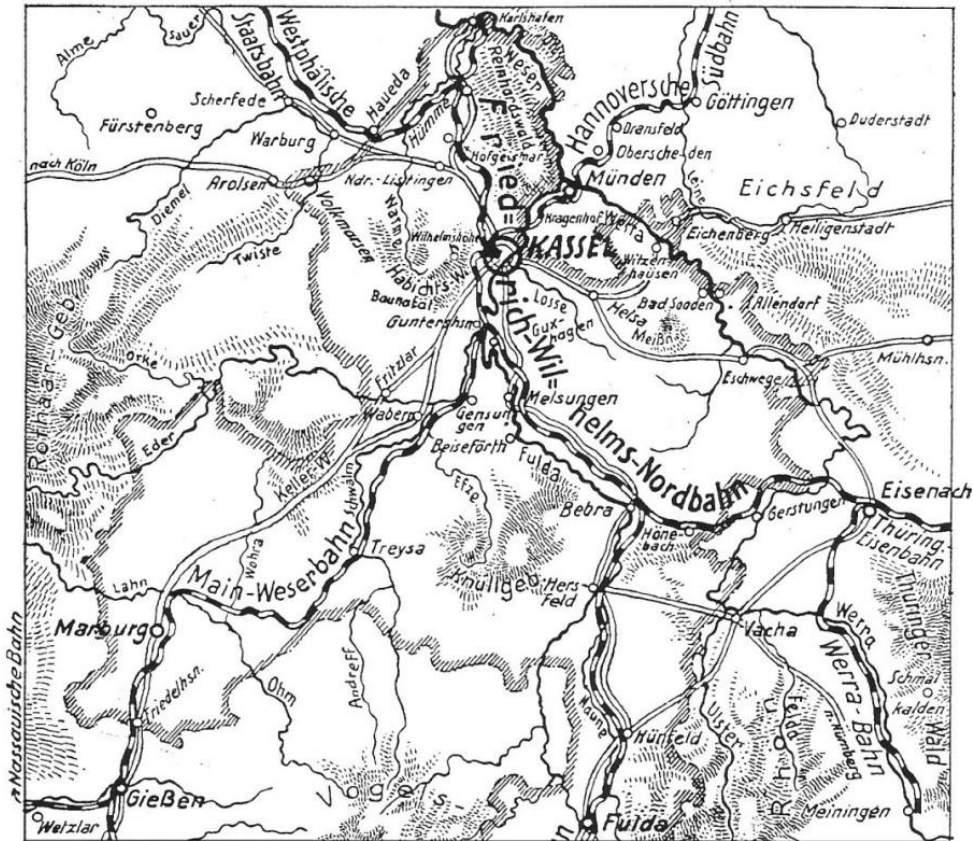
Die Bahnstrecke

- 1841 Unterzeichnung eines Staatsvertrages von Kurfürst Friedrich Wilhelm I. über die Bahnlinie von Karlshafen – Kassel – **Guxhagen** – Bebra – Eisenach
- 1845 am 01. Juli erfolgte der erste Spatenstich der **Friedrich-Wilhelms-Nordbahn** oberhalb von Guxhagen und gleichzeitigem Baubeginn des Tunnels durch den Stiegberg
Mit dem Bau der Eisenbahnstrecke waren insgesamt ca. 7.000 Arbeiter, vorwiegend aus Belgien und einigen Arbeitern aus Schlesien unter der Führung des belgischen Bauingenieurs Francois Spingard beteiligt.
- 1848 am 18. September wurde nur der Abschnitt zwischen Guxhagen und Bebra in Betrieb genommen, da die Guntershäuser Brücke noch nicht rechtzeitig fertig wurde. Die Strecke nach und von Kassel wurde mit Kutschen befahren.

Durch die fehlende Brücke von Guntershausen ist die erste Lokomotive auf großen Lastwagen in Einzelteilen von Kassel nach Guxhagen gefahren und vor Ort zusammengebaut worden.

1849 am 19. Dezember wurde, nach Fertigstellung des 27 m hohen und 283 m langen Eisenbahnviadukt in Guntershausen über die Fulda, auch der Streckenabschnitt zwischen Guxhagen und Kassel in Betrieb genommen
Der Bahnverkehr fand zuerst nur auf einem Gleis statt

1873 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut

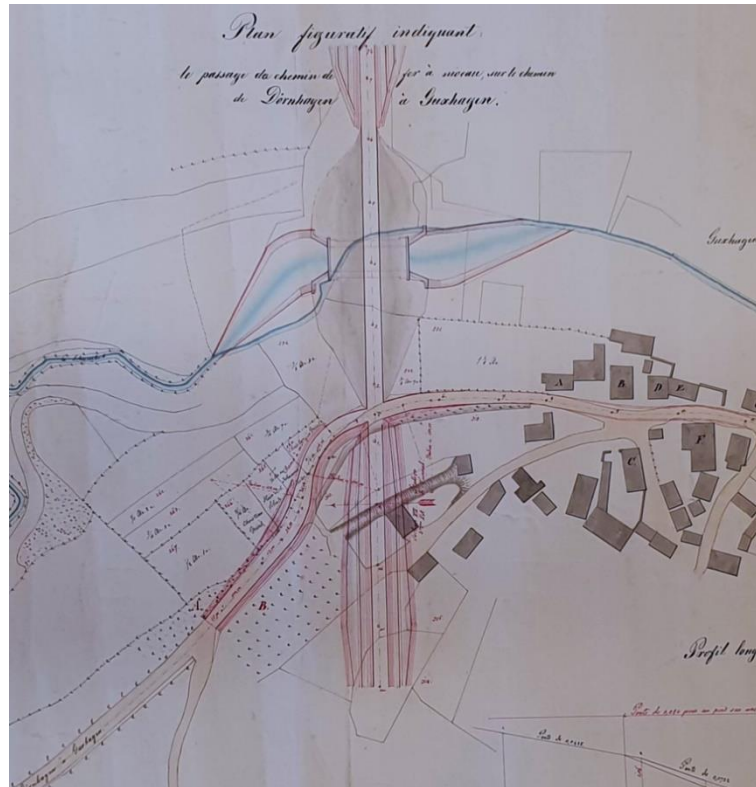


Karte von 1848 Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (aus dem Archiv des Landesbibliothek Marburg)

Tunnelbau Guxhagen 1845 – 1848

- 01. Juli 1845: Mit dem Bau der Eisenbahnstrecke und des Tunnels durch den Stiegberg wurde begonnen
- Das eigentliche Tunnelgewölbe ist 433 m lang. Die Mächtigkeit des Gebirges beträgt an der höchsten Stelle 51 m
- Die lichte Weite des Tunnels beträgt 8,04 m, die lichte Höhe 6,35 m

- Der Tunnelbau wurde vom Nordende und vom Südende vorangetrieben.
- Um die geplante Bauzeit nicht zu überschreiten, wurden vier weitere Angriffspunkte für den Richtstollen im Inneren des Berges geschaffen. Diese wurden über zwei Förderschächte erreicht über die Arbeiter und Baustoffe ins Innere gelangten
- 08. Juni 1846: Der Richtstollen wird durchgeschlagen, anschließend wurde mit der Ausräumung des vollen Tunnelquerschnitts und am 10. August 1846 mit der Ausmauerung begonnen
- Anfang November 1847 wurde die Wölbung geschlossen und dieses Ereignis „im Tunnel festlich begangen“
- Ab Januar 1848 wurden Entwässerungskanäle gemauert und Gleise verlegt



Zeichnung von 1848 Bahnviadukt über den Schwarzenbach zwischen Bahnhof u. Tunnel Guxhagen (aus dem Archiv des Landesbibliothek Marburg)

- Eine wesentliche Erschwernis für die Arbeiten am Nordende des Tunnels bildete der Schwarzenbach, der die Bahnstrecke am Beginn des Einschnitts etwa 400 m vor dem Tunnelportal kreuzt. Zur Überbrückung dieses ca. 40 m breiten Tales war ein Damm vorgesehen mit einer Brücke, die eine Mittelöffnung von 11,50 m erhalten sollte. Auf Grund der noch nicht fertiggestellten Brücke konnten die aus dem Tunnelbau anfallenden Massen nicht komplett als Schüttmassen für den Damm verwendet werden, sondern mussten beidseitig an den Böschungen der Einschnittflächen aufwendig aufgeschüttet werden. Außerdem verzögerte das Fehlen der Brücke auch das Heranschaffen der Baustoffe für den Tunnel
- Beim Bau dieses Tunnels kamen auch öfters Unfälle vor, so dass Arbeiter durch Erdbeben, Felsstürze oder beim Sprengen verletzt oder getötet wurden.



Nordportal, vom Bahnhof Guxhagen (Mai 2005) (Foto: Klaus Erbeck)



Nordportal, von Bahnhof Guxhagen, Fotografiert im Sommer 1980



Fotografiert im Mai 2005 von [Klaus Erbeck](#)



2024 Burkhard Wunsch