

Vom Tunnel zur Klimakammer

LOST PLACES - Portale am Dachsberg bei Frieda bieten heute Motive für Hobbyfotografen

VON PATRIZIA JOHN



Mitte der 1970er-Jahre war das Ostportal bis auf einen Notausgang komplett verschlossen. Heute ist es ein beliebter Ort für Hobbyfotografen. Fotos: Patrizia John (2)/Sammlung O.Krebs(1)

Lost Places – verlassene Orte – haben ihre ganz besondere Faszination: Das Morbide, das sie in sich tragen, und der Geist vergangener Zeiten, der einen anweht. Wir stellen verlassene Orte im Landkreis vor.

Frieda – Zwei Portale hat der Frieda-Tunnel, der vor vielen Jahren zwischen Schwebda und Frieda durch den Dachsberg führte. Er war 1066 Meter lang, und man habe sogar früher das Licht vom jeweils gegenüberliegenden Tunnelausgang gesehen, schreibt Hermann Josef Friske.

Friske befasst sich seit dem Jahr 2003 mit der Kanonenbahnstrecke Leinefelde-Treysa und hat sich angeschickt, seine gesammelten Informationen niederzuschreiben. Es sind mittlerweile schon mehr als 850 Seiten an Material zusammengekommen. Unter anderem auch ein Kapitel zu unserem heutigen Lost Place, dem Frieda-Tunnel.

Der Frieda-Tunnel, auch unter dem Namen Dachsbergtunnel bekannt, wurde in den Jahren 1876 bis 1878 erbaut. Im Juli 1929 sei bereits das Gewölbe im Tunnel eingebrochen, was zu einem sechs Meter breiten und zwölf Meter langen Loch in der Tunneldecke geführt haben soll. Nach 72 Tagen Bauzeit sei der Tunnel wieder eingleisig für den Zugverkehr freigegeben worden. Im Juli 1930 seien die Ausbesserungsarbeiten weitestgehend abgeschlossen gewesen.

Im Jahr 1945 wurde das Frieda-Viadukt gesprengt, wodurch der Frieda-Tunnel für den Zugverkehr unbrauchbar wurde. Ab dem Jahr 1947 wurde aus dem Tunnel eine Klimakammer für kälte- und wärmetechnische Versuche. Viele moderne Reisezüge der Deutschen Bahn sowie auch Züge der französischen Staatsbahn seien im Frieda-Tunnel getestet worden, bevor sie für den Verkehr freigegeben wurden.

Getestet worden seien weiterhin Heizungen, Kühlungen, Klimaanlage sowie Kühlwagen für den Güterverkehr. Der Tunnel sei dafür bestens geeignet gewesen, weil die Temperaturen im Sommer höchstens zwölf Grad betrug und im Winter nie unter fünf Grad sanken, recherchierte Hermann Friske. Die für die Messungen benötigte Energie sei vom Eschweger E-Werk sowie einem eigenen Generator gekommen.

Mitte der 1970er-Jahre sei das Ostportal bis auf einen Notausgang komplett verschlossen worden, und auch das Westportal sei bis auf zwei größere Öffnungen zugemauert worden. Im März des Jahres 1984 habe sich herausgestellt, dass der Frieda-Tunnel baufällig geworden sei. Eine Sanierung hätte die Deutsche Bahn damals mehr als 100 000 Deutsche Mark gekostet. Daraufhin sei die Messstation im Frieda-Tunnel aufgelöst worden, und die Versuche seien in Wien fortgesetzt worden. Die Deutsche Bahn habe geplant, den Tunnel zu verfüllen und die Portale abreißen zu lassen. „Als die Gemeinde Meinhard von den Plänen der DB erfahren hatte, setzte sie sich mit der Naturschutzbehörde und mit dem Denkmalschutz in Verbindung, um das Vorhaben wenigstens teilweise zu unterbinden. Man plante, wenigstens die Portale in ein Touristik-Konzept einzubinden. Außerdem gab es im Tunnel eine recht starke Population von Fledermäusen, die dort auch überwinterten“, schreibt Hermann Friske. So wurden die Portale gerettet, aber es wurde im Jahr 1989 damit begonnen, den Frieda-Tunnel zu verfüllen.

Heute sind die beiden Portale Lost Places, deren Motive immer noch Hobbyfotografen sowie Touristen und Wanderer anlocken. In Schwebda kann das Westportal in Richtung Kella unterhalb des Schlosses Wolfsbrunnens gesichtet werden. Bei einem Spaziergang lohnt sich der Besuch des alten Portals mit seinen zwei Türmen, wo auch noch zwei kurze Schienen vorhanden sind. Das Ostportal bei Frieda liegt nahe dem alten Viadukt links an der Landstraße in Richtung Großtöpfer an einem Waldweg, etwas versteckter als das Portal in Schwebda.

