

Kreise stifteten Grund und Boden

120 JAHRE BAHNHSTRECKE SCHWEBDA-TREFFURT (1) - Wunsch und Planung

VON EDGAR BRILL



Der Bahnhof in Schwebda um 1900: Bevor die Bahn nach Treffurt gebaut wurde, war er auch Ausgangspunkt für die neue Strecke. Foto: Sammlung Freunde der Eisenbahn Eschwege

Am 1. Mai vor 120 Jahren wurde die Bahnstrecke Schwebda - Treffurt eingeweiht. Der Eisenbahnhistoriker Edgar Brill erzählt in einer vierteiligen Serie ihre Geschichte.

Schwebda – Bereits Anfang 1863 wurde im Kurhessischen Landtag eine Bahnstrecke über Wanfried verhandelt, diese jedoch zugunsten der später erbauten Bahn Nordhausen - Leinefelde - Heiligenstadt - Witzhausen - Hann. Münden - Kassel aufgegeben. Eine erstgenannte Streckenführung, die der späteren tatsächlich verwirklichten in etwa entsprach, wurde dann im Preußischen Haus der Abgeordneten erwähnt.

Diese sollte dann bis Herleshausen oder Marksuhl weiter geführt werden. Doch waren bis jetzt immer nur Hauptbahnen geplant und gebaut worden.

Im Jahre 1878 gab es dann einen Plan für Eisenbahnstrecken untergeordneter Bedeutung (Nebenbahnen). Wobei hier schon die Königliche Eisenbahn-Direktion Frankfurt am Main, die für unsere Gegend zuständig mit der Anfertigung von Vorarbeiten von Frieda nach Treffurt beauftragt wurde. Inwieweit es dann dazu gekommen ist, ist nicht bekannt.

Nach mehreren Gesuchen Anfang der 1880er-Jahre erstellte man im Jahr 1883 eine Ausfertigung über das Eisenbahnprojekt Eschwege-Eisenach, wobei Berechnungen über die Einzugsgebiete, den zu erwartenden Warenverkehr und die Rentabilität gemacht wurden. Dabei wollte die Stadt Wanfried einen namhaften Beitrag zur Verfügung stellen und der hessische Kommunal-Landtag eine Beihilfe sowie die kostenfreie Nutzung der Chaussee bewilligen.

Doch erst durch das Sekundärbahngesetz Anfang 1898 konnte die Bahn auf Staatskosten gebaut werden. Das Gesetz beinhaltete einen vereinfachten Betrieb, sowie das unentgeltliche und kostenfreie Zur-Verfügung-Stellen von Grund und Boden, beziehungsweise diesen Betrag an die preußische Staatsbahn zu zahlen. Bei der Trefffurter Bahn betrug diese Pauschalsumme 280 000 Mark, was anteilig 227 000 Mark für den Kreis Eschwege und 53 000 für den Kreis Mühlhausen bedeutete. Nach rechtsverbindlicher Sicherstellung der Vorausleistung (Land oder Geld) wird die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Cassel, die in 1895 gegründet wurde und damit ab dann zuständig war, beauftragt die speziellen Vorarbeiten sofort in Angriff zu nehmen.

Am 20. Mai 1898 wurde per preußischem Gesetz die Konzession für eine Bahnlinie von Schwebda nach Treffurt erteilt. Neben den 280 000 Mark Grunderwerbskosten, wurde noch für den Bau 1 385 000 Mark veranschlagt. Nachdem Ende September 1898 der Grund und Boden von den Kreisen Eschwege und Mühlhausen kostenfrei zur Verfügung gestellt wurde, kam es im Oktober zu einer sogenannten Streckenbeurteilung. Hierin wurden die Linienführung und die Lage der Bahnhöfe und Haltepunkte festgelegt. Dabei waren „hohe Herren“ der anliegenden Städte und Gemeinden, die Landräte der Kreise Eschwege und Mühlhausen, hohe Beamte von den Regierungsbezirken Kassel und Erfurt sowie Vertreter der preußischen Staatsbahn aus Kassel anwesend. Nach dem Abstecken der Strecke und ersten Bodenuntersuchungen im Auftrag der KED Cassel, sowie der Abtretung für den Bahnbau benötigten Grund und Boden von den Grundbesitzern, erfolgte im September 1900 die Ausschreibung der Arbeiten zum Bau der Strecke. Am 17. Oktober 1900 erfolgte der erste Spatenstich im Bahnhof Schwebda ohne Zeremoniell, so schrieb es das Eschweger Tageblatt.

Lesen Sie im zweiten Teil: Wie die Strecke nach nur 80 Wochen Bauzeit eingeweiht und schon bald erweitert wurde.