

## Die Söhrebahn von Hermann Credé, Wellerode

Es gab in Deutschland eine ganze Reihe von Privatbahnen, von denen man kaum mehr als den Namen kennt, wo man allenfalls irgendwo eine „Lokliste“ (die ja für manche Eisenbahnfreunde sowieso das Wichtigste ist) und einige Streckendaten hat, die man bei Bedarf nachschlagen kann, mehr nicht. Die Söhrebahn ist ein solcher Fall. Und dabei ist die Geschichte dieser Bahn noch nicht einmal so uninteressant.

Die Anfänge der Kleinbahn reichen bis bald nach der Jahrhundertwende. Damals machte sich der Kasseler Kreistag für eine Kleinbahnverbindung von Bettenhausen nach Wellerode stark, um die südöstlich des Zentrums liegenden Ortschaften an die Kreisstadt anzubinden und den Abbau der dort liegenden Braunkohle zu fördern.

Der Kasseler Kreistag hatte in den Jahren zuvor bereits beträchtliche Zuschüsse „à fond perdu“ - also verlorene Zuschüsse - gegeben für den Grunderwerb der Kleinbahn Kassel-Naumburg und der Staatsbahn Kassel-Wolfhagen, in einen Fall 60000 Mark, im andern sogar 120 000 Mark. Im April 1905 ging es nun also um die Bahn nach Wellerode. 60 000 Mark als Zuschuß zum Grunderwerb standen zur Debatte, bei geschätzten 70000 Mark Gesamtkosten für diese Position. Es gab eine lange Diskussion, bis man sich schließlich auf 50 000 Mark Zuschuß einigte, die dann doch nicht zur Auszahlung gelangten.

Die Finanzierung der projektierten Bahn war damals weitgehend gesichert. Je ein Drittel der gesamten Kosten sollten vom Staat, vom Bezirksausschuß und von den betroffenen Gemeinden aufgebracht werden. Trotzdem blieb es nach diesem Beschluß auffallend ruhig. Die Gründe hierfür lassen sich heute nicht mehr finden, denn eigentlich hatten alle Beteiligten ein vitales Interesse am Zustandekommen dieser Bahnverbindung.

Erst im März 1910, also fünf Jahre später, kam der Bahnbau erneut auf die Tagesordnung des Kreistags. Am 24. März 1910 hatte der Regierungspräsident in Kassel die Bahn konzessioniert (eine Nachkonzessionierung erfolgte mit dem Datum des 10. Oktober 1910), und damit waren die einmal angebotenen Zuschüsse zu den Grunderwerbskosten fällig. 70000 Mark war der Kreistag nun bereit zu geben. Da die Baukosten - ohne Grunderwerb und Betriebsmittel - in Höhe von 900000 Mark bereits voll gezeichnet waren, konnte mit den Arbeiten zügig begonnen werden.

Bauunternehmer für die 10,59 km lange nebenbahnähnliche Kleinbahn wurde die Firma Bahnindustrie AG Hannover-Herrenhausen. Die in einer neuerlichen Kalkulation auf 1 238 000 Mark ermittelten Baukosten wurden seitens des Bezirksverbandes Kassel, des Landkreises Kassel und der beteiligten Gemeinden zur Verfügung gestellt.

Die landespolizeiliche Abnahme fand termingerecht am 20. August 1912 statt, die Betriebseröffnung dann zwei Tage später, also am 22. August desselben.

Bei Eröffnung waren auf der Kleinbahn 6,46 km Nebengleise verlegt, in Anbetracht der „nur“ 10,59 Streckenkilometer eine beachtliche Länge. Dies deutet bereits auf die Leistungen hin, die diese Bahn bewältigen sollte. Gewichtig war auch das Schienenmaterial. Hier hatte man Vignolschienen von 42 kg/m gewählt. Benachbarte Bahnen, wie Kassel-Naumburg oder die Hersfelder Kreisbahn hatten anfangs nur Schienen mit Metergewichten von 28 bzw. 31 kg. Die Kleinbahnstrecke überwand einen Höhenunterschied von rd. 180 m, vom Ausgangsbahnhof Bettenhausen (140 m ü. NN), über die Stationen Eisenhammer in km 2,2 (170 m ü. NN), Ochsenhausen-Crumbach - später Lohfelden - in km 4,0 (190 m ü. NN), Vollmarshausen in km 6,0 (230 m ü. NN), Wellerode in km 8,5 (290 m ü. NN) bis zum Endpunkt Wellerode-Wald in km 10,5 (320 m ü. NN). Die Statistik nennt maximal Steigungen von 1 :38.

Zu holen gab es so manches. Da war zum einen die recht dichte Folge größerer Ortschaften an und im näheren Umkreis der Bahn. Morgens Arbeiter- und Schülerverkehr nach Kassel,

mittags bzw. abends wieder zurück, an Wochenenden dann Ausflugsverkehr für die Kasseler Bevölkerung, der Fahrplan entsprach all diesen Bedürfnissen bis weit in die sechziger Jahre. Da war zum anderen aber auch eine beachtliche Vielfalt von Bodenschätzen, allen voran tertiäre Braunkohle, wie sie im Verlauf der Senken von Südniedersachsen (Helmsiedteilleben, Wallensen am Hils) bis Nordhessen (Frielendorf/Borken, Wölfersheim) an so vielen Stellen bis dicht unter die Erdoberfläche ragt. Die Lagerstätten im Staatsforst Wellerode waren zwar nicht die gewaltigsten, aber die kleinen Mulden auszubeuten lohnte doch, sofern ein leistungsfähiges Massentransportmittel in Gestalt einer Normalspurbahn in unmittelbarer Nähe der Gruben führte.

Weiter wurde Basalt abgebaut, in vergleichsweise kleinen Brüchen, es wurde auch Holz zur Stadt gebracht. Nach dem Krieg kam dann die verarbeitende Industrie im Kasseler Süden bzw. Südosten hinzu.

Die Verfrachter richteten sich schnell auf das neue Transportmittel aus, planierten Wege zum Verladebahnhof Wellerode-Wald, legten Seilbahnen oder Feldbahnen an, deren Reste teilweise noch heute in dem mit stillgelegten Gruben und Brüchen durchsetzten Wald ausgemacht werden können. Nach fünfzig, sechzig betriebsamen Jahren holt sich die Natur nun wieder, was man ihr einst hatte entreißen wollen. Es ist still geworden um Wellerode.

Doch zurück zu den Anfängen der Kleinbahn nach Wellerode. Sehr im Gegensatz zu anderen Bahnen - auch in der näheren Umgebung. Man denke z. B. an die Bahn nach Gudensberg) - hatte die Söhrebahn quasi vom ersten Tag an vollauf zu tun, war sie ein rentables Unternehmen. Es reicht, sich die Beförderungszahlen zu betrachten. Schnell schon reichten die anfänglich eingesetzten zweiachsigen Dampfloks nicht mehr aus, mußten Vierkuppler heran, um die langen Personen- und Güterzüge über die Strecke zu bringen.

1926 wurden 576 182 Personen und 230 303 t befördert. Eine halbe Million Fahrgäste und um die 200 000 Gütertonnen waren Werte, die für die Söhrebahn für lange Zeit charakteristisch waren. Zwar war auch diese Bahn ein Konjunkturbarometer, gab es auch hier deutliche Einbrüche. Wenn die Industrie in Kassel nicht „lief“, wenn die Kohle aus dem Welleroder Wald nicht in dem Maße gebraucht wurde, dann fielen die Zahlen auch schon einmal auf 270 000 Personen (1934) bzw. 150 000 t (1934). Nur, diese Jahre waren die große Ausnahme. Zwei, drei Jahre später schon war das alte Niveau erreicht, wurde nicht selten sogar noch zugelegt.

Die Zahlenreihe für 1935-1940 verdeutlicht dies:

1934	270 801 Personen	152 418 t
1935	330 938 Personen	175 033 t
1937	361 766 Personen	413 833 t
1938	473 184 Personen	429 691 t
1939	574 105 Personen	465 795 t
1940	672 695 Personen	435 393 t.

Der soeben geschilderte Aufschwung kam jedoch nicht von ungefähr. Auch an der Kleinbahn nach Wellerode hatten sich nämlich Rüstungs-Zulieferer etabliert, gab es auch hier zusätzliche Arbeitskräfte und Güter zu transportieren. Vom Bahnhof Ochshausen-Crumbach, mittlerweile Lohfelden, wurde ein rd. zwei Kilometer langes Anschlußgleis zu den Junkers-Werken gelegt (einem Zweigwerk des Dessauer Motorenwerks), und dieser Streckenzuwachs schlug sich in der Streckenstatistik deutlich nieder. Gab es 1935 nämlich noch zwölf Privatanschlußgleise mit zusammen 4,00 km, so waren es 1940 insgesamt 8,87 km (bei neun Privatanschlußgleisen).

Die Länge der Bahnhofs- und sonstigen Betriebsgleise hatte allerdings seit der Inbetriebnahme der Kleinbahn kontinuierlich abgenommen: 1926 = 4,51 km, 1935 = 4,41 km, 1940 = 3,31 km. Erst nach dem Krieg stieg dieser Wert wieder auf 5,5 km an.

Bis Mitte der dreißiger Jahre kamen die Mehrzahl der Reisenden und der Güter aus dem südlichen Streckenteil um Wellerode und Vollmarshausen. 1935 z. B. legte der „durchschnittliche Reisende“ 8,0 km zurück, die „durchschnittliche Tonne“ 9,1 km. Mit der Ansiedlung neuer Industrien im Bereich Lohfelden und mit dem Niedergang der Basaltbrüche, die über Wellerode-Wald verladen hatten, verlor der südliche Streckenteil - und dies ganz spürbar dann nach dem Krieg - immer mehr an Bedeutung. Während der Frachtverkehr zurückging, blieb der Schienen-Personenverkehr auf seinem angestammten hohen Niveau: 1950 = 844 537 Personen.

Dem bisweilen hohen Verkehrsaufkommen waren die kurzen Triebwenzüge einfach nicht gewachsen. So blieb es in Bettenhausen bis zur Stilllegung bei lokbespannten Personenzügen aus fünf bis sieben Wagen. Das typische Fahrplanschema der Kleinbahn ist bereits angedeutet worden, unter der Woche Berufs- und Schülerverkehr nach Kassel, sonntags Ausflugsverkehr in den Welleroder Wald. Im Sommer 1949 z. B. verzeichnete der Fahrplan montags bis freitags fünf Zugpaare, samstags ebenfalls, mit einem „kundenfreundlichen“ Spätzug Bettenhausen/Wellerode kurz vor Mitternacht und sonntags schließlich immerhin vier Zugpaare. In den fünfziger Jahren wurde der Fahrplan deutlich verdichtet, und die sieben werktäglichen und die sechs sonntäglichen Zugpaare hielten sich über mehr als zehn Jahre auf die Minute genau im Plan. An Werktagen verließen die Frühzüge nach Kassel-Bettenhausen Wellerode um 5.40 und um 6.50, mit Rückfahrt am späten Nachmittag (montags bis freitags Bettenhausen ab 17.00, 17.30 und 18.50 Uhr) bzw. samstagmittags. An Sonntagen konnte man um 6.10 und um 8.20 Uhr von Bettenhausen aus nach Wellerode fahren. Ab Winter 1903/64 fiel der Sonntagsverkehr fort. Montags bis samstags gab es zwei Frühzüge Wellerode/Bettenhausen ohne Gegenzüge (die Garnituren blieben in Bettenhausen, die Loks leisteten Güterzugdienste), mit Rückfahrten nach Wellerode samstagmittags (ab 13.30 und 15.00 Uhr) bzw. ansonsten spätnachmittags (17.00, 17.30, 18.50 Uhr). Mit Ablauf des Sommerfahrplans am 24. September 1966 war mit dem Schienen-Personenverkehr auf der Söhrebahn Schluß.

Die Verlagerung des Güterverkehrs in Richtung Bettenhausen wurde nach der Aufgabe der Braunkohlenförderung Mitte der sechziger Jahre (zuletzt: Grube Stellberg) beschleunigt. Für die Stadt Kassel positiv war die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe entlang der nördlichen Hälfte der Söhrebahn zwischen Bettenhausen und Lohfelden bzw. am Industriegleis zur ehemaligen Junkers-Fabrik, wo sich nach dem Krieg die AEG niedergelassen hatte. Von daher ist es für den Außenstehenden nicht ganz einleuchtend, warum die Söhrebahn nicht wenigstens auf diesem Streckenabschnitt das Heft in der Hand behalten hat. Das Güterverkehrsaufkommen war nach wie vor hoch, und die Anliegergemeinden bzw. der Kreis als Haupt-Anteilseigner hätten letztlich auch als Betreiber der Kleinbahn von dieser profitiert. Schließlich handelte es sich bei der Söhrebahn nicht um eine notleidende, um Tonnageringende Bahn?

Eine Erklärung wäre in der Beteiligung der Hessischen Braunkohlen- und Ziegelwerke zu suchen. Immerhin war nach dem Krieg stets auch ein Bergwerksdirektor in der Geschäftsführung der Kleinbahn vertreten. Da die Kohlentransporte entfallen waren, bestand seitens dieses Unternehmens wohl auch kein Interesse am Fortbestand der Bahn mehr.

Wie dem auch sei, offiziell endete der Güterverkehr zwischen Lohfelden und Wellerode-Wald (das Bw (Betriebswerk) lag in Wellerode-Wald!) mit dem 1. September 1966, also zeitgleich mit dem Schienen-Personenverkehr. Der letzte Güterzug aus Richtung Wellerode wurde jedoch erst am 15. November 1966 gefahren. Anschließend blieb das Gleis für Betriebsfahrten zum Bw liegen, bis schließlich die Bundesbahn per 1. Januar 1970 das in Liquidation befindliche Unternehmen übernahm, die Dieselloks im Bw Kassel beheimatete und die Rest-

strecke als Industrie-Stammgleis Bettenhausen/Lohfelden (4,508 km) betrieb. Die Dampfloks wurden 1971 nach Italien verkauft. Anfang der achtziger Jahre wurde das Reststück der Söhrebahn stillgelegt und abgebaut. Das Industriegebiet der AEG wird über ein Industrie-stammgleis in Kassel-Waldau an die DB angebunden. Grund für die Stilllegung dieses Restes der Söhrebahn ist der Ausbau der Autobahn Kassel - Hannover auf sechs Fahrspuren. Ein Brückenneubau über die Kleinbahn sollte vermieden werden.

*Herr Hermann Crede gab mir 1997 seine Broschüre, die ich abscannte, damit ich diese in der Forstfelder kleinen Zeitung abdrucken konnte, was im Herbst 1997 auch geschah. Er gab mir 2008 auch die Genehmigung, diese Broschüre an dieser Stelle zu veröffentlichen. Die „alte“ Rechtschreibung wurde beibehalten. Falk Urlen*