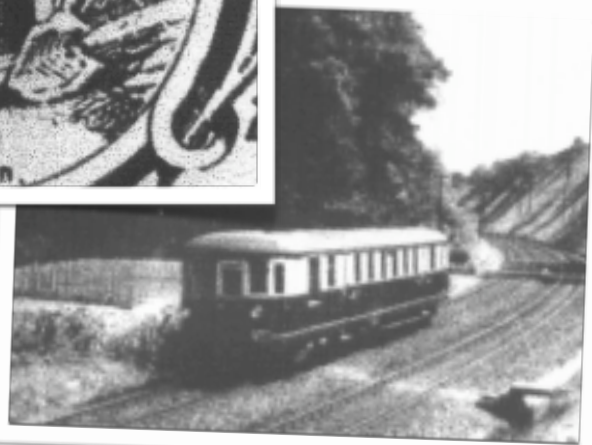
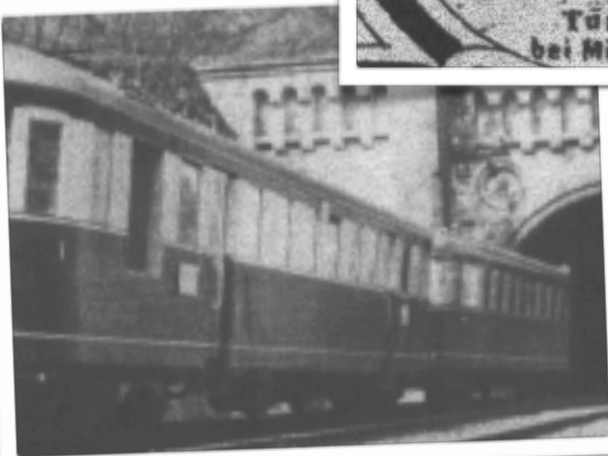
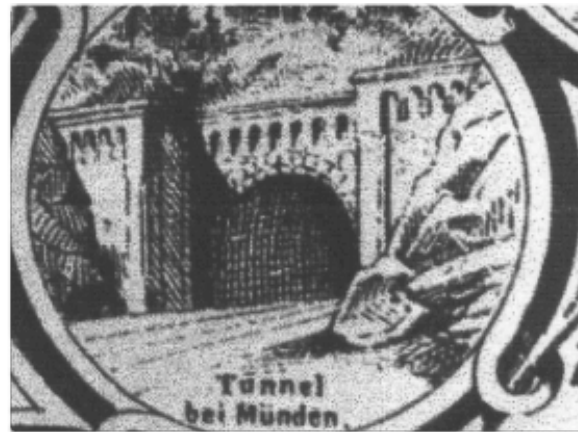


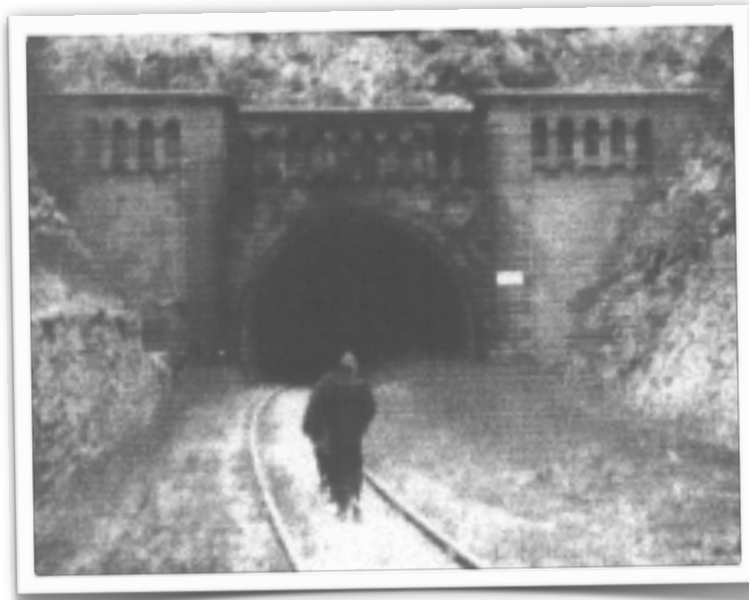
Eisenbahn

Der Volkmarshäuser Tunnel



von
Manfred Hartmann

Längster Tunnel Norddeutschlands



Als der Bahnhof Volkmarshausen - genauer gesagt der Haltepunkt - "starb", wurde er lautlos beerdigt. Keine Verabschiedung des letzten Zuges, keine Proteste; fuhren doch ab 1975 nur noch zwei Züge in jede Richtung. Verdrängt sind die Anstrengungen vieler Volkmarshäuser, die als Arbeitnehmer oder als Schüler mit dem Zug, Abfahrt 07.10 Uhr, nach Münden fahren mußten. Besonders im Winter bei Eis und Schnee war der "Weg" bergauf durch den Wald eine sportliche Höchstleistung, hatte man doch den Zug schon vor dem Tunnel pfeifen hören. Der Schaffner kannte seine bis zu 20 Fahrgäste. Häufig rief er in den dunklen Wald: "Kommt da noch jemand - - dann Beeilung!" Einmal soll es dabei vorgekommen sein, daß der Zug ohne seinen Schaffner abfuhr. Heute fahren von drei Haltstellen im Dorf Busse fast im Stundentakt nach Münden - viele Mitbürger benutzten das eigenen Auto. Und dennoch, hier ein paar Gedanken zu "Volkmarshausen und die Eisenbahn": Der Tunnel Ein sehr schönes Bauwerk seiner Art, mit seinen verzierten Portalen (verglichen mit den modernen Tunnel der Schnellbahntrasse) ist unser Tunnel ohne Namen.



Deshalb dürfen wir ihn auch "Volkmarshäuser Tunnel" nennen. Fast 150 Jahre war dieses Bauwerk (Bauzeit 1851 bis 1855) das größte seiner Art in Norddeutschland. Mit seinen 325m ist unser Tunnel etwa so lang wie das größte Passagierschiff der Welt. Unser Tunnel mit seiner leichten Biegung gehört zur sogenannten "Südbahn", die am 23. September 1856 eingeweiht wurde. Auf dieser Strecke Hamburg-Frankfurt fuhren durch unseren Tunnel einmal schnelle D-Züge und sogar die Leichtmetall-

Gliederzüge Senator und Roland. Es war aufregend, durch unseren Tunnel zu gehen und von einer fauchenden Dampflok überrascht zu werden, besonders wenn sie bergauf fuhr.

...als im Jahre 1851 ein junger Mann mit Namen Andreas in Hedemünden hörte, daß die Eisenbahnbauinspektion in Münden 450 Schiebekarren und 66 Erdtransportwagen zur Lieferung ausschrieb, sagt er sich: " Die bauen da eine Eisenbahn. Ich habe zwar noch keine gesehen, aber es gibt dort bestimmt Arbeit und so weit ist es ja auch nicht bis nach Volkmarshausen".

So machte machte sich der junge Andreas auf den Weg. Er wußte noch nicht, wie schwer die Arbeit beim Tunnelbau ohne Maschinen sein würde; und hätte ihn jemand auf seinem Weg gesagt, daß Volkmarshausen seine neue Heimat sein wird, daß viele seiner zahlreiche Enkel und Urenkel einmal bei der Eisenbahn ihren Lebensunterhalt verdienen werden, und daß er vom König von Preußen eine Verdienst-medaille erhalten wird, wäre er schneller gegangen oder wäre er umgekehrt? So, wie Andreas, machten sich viele junge Männer aus der näheren und weiteren Umgebung auf den Weg, um beim Eisenbahnbau Arbeit zu bekommen. Es herrschte damals in den deutschen Staaten bittere Armut und Tausende von Menschen wanderten hauptsächlich nach Amerika und Kanada aus. Andreas bewarb sich bei der Eisenbahninspektion in Münden und wurde zum Tunnelbau nach Volkmarshausen eingeteilt. Zunächst mußte er sich in Volkmarshausen ein Quartier suchen, das war nicht einfach in dem kleinen Dorf. (Volkmarshausen hatte damals etwa 400 Einwohner).

Schon viele Eisenbahnarbeiter waren angekommen. Sie teilten sich mit vier Mann eine kleine Kammer. Andreas fand endlich bei einem Bauern in der Häckselkammer eine Übernachtungsmöglichkeit. Einerseits brachten die vielen Fremden starke Unruhe in das Dorf, andererseits verdiente man doch auch an ihnen. Sie hatten ja Arbeit und somit Geld für Schlafstelle und Verpflegung. Andreas, 24 Jahre alt, beginnt sich in Volkmarshausen wohl zu fühlen, er hat Arbeit und kann nun sogar seine Mutter etwas unterstützen. Er interessiert sich für das Leben im Dorf, wo sich jetzt alles um die Eisenbahn dreht. Besonders die Schulkinder sind glücklich: Volkmarshausen mußte zwar von seinem wenigen Weideland einen Teil für den Eisenbahndamm (am jetzigen Sportplatz) abgeben, doch mit dem Geld finanzierten die klugen Gemeindeväter den Kauf eines Schulhauses. (Ecke Sonnenstraße - Gimter Kirchweg) Nun brauchten die Kinder nicht mehr nach Gimte zur Schule laufen. Endlich hatten sie ihre eigenen Schule dank der Eisenbahn.

Je mehr Fremde in Volkmarshausen angekommen waren, desto mehr rückte das Thema Eisenbahn in den Vordergrund. Die bunten Stangen, die Vermessungstrupps im Jahre 1849 vom Lauswinkel bis Dreisch aufgestellt hatten, störten wenig. Es war ja auch verboten, sie wegzunehmen. Als man aber anfing oberhalb des neuen Friedhofes (eingerrichtet 1836, bis dahin wurden die Toten aus Volkmarshausen nach Gimte getragen und dort beerdigt) eine Pferdebahn bergauf zu bauen, konnte Andreas erklären: " Mit der Pferdebahn sollen Holz und Steine für den Tunnelbau nach oben gebracht werden". Überhaupt war deutlich zu merken, daß ein großes Bauwerk in Angriff genommen werden sollte. In den Steinbrüchen herrschte Hochbetrieb, immer mehr Holzhauer fanden Arbeit, Drechsler und Schmiede bauten Wagen und Karren und die Fuhrleute konnten die Transporte kaum schaffen. Auch der Bauer, bei dem Andreas wohnte, zog oft mit seinen Pferden Transportwagen mit Bauholz oder Steinen beladen. Die Gastwirte machten ein Bombengeschäft. Die jungen, kräftigen Arbeiter schluckten nach getaner Arbeit so viel, daß im September der Bürgermeister den Ausschank von Alkohol nach 22.00 Uhr verboten hatte.



....als sich der Winter 1851/52 sich verabschiedete, begannen sofort die Arbeiten am Tunnel. Tag und Nacht war das Schedetal vom dumpfen Grollen der Sprengungen erfüllt. Ständig stand eine schwarze Wolke über den beiden Baustellen ; hatte man doch gleichzeitig begonnen, den Tunnel unter Hünenburg vom Westen und von Osten her zu "graben". Gesprengt wurde mit Schwarzpulver, denn Herr Nobel sollte erst 10 Jahre später das Dynamit erfinden. Dort wo später einmal der "Bahnhof" sein sollte, hatte man eine größere Fläche planiert. Hier befand sich das Werkzeug- und Materiallager. Daneben hatte man eine Baracke errichtet, in der etwa 100 Arbeiter eine Schlafmöglichkeit hatten. Insgesamt waren etwa 500 Arbeiter im Bereich Münden eingesetzt.

Für Andreas begann der Arbeitstag um 5.00 Uhr damit, daß er Schwellen auf einer Pferdebahn, die vom Lauswinkel hoch zur Rampe führte, verladen mußte. Diese Schwellen wurden benötigt, um eine Art "Weg" zu bauen, damit man überhaupt mit den Schiebekarren über den Abraum fahren konnte. Nach jeder Sprengung luden die Männer ihre hölzernen Schiebekarren voll mit Steinen; fuhren sie über die Schwellenstraße in Richtung Süden und schütteten so den Bahndamm hinter

dem jetzigen Schießstand auf. Der Rückweg zum Tunnelloch war kaum leichter, denn nun galt es die schwere eisenbereifte Karre bergauf zu schieben. Dort wo es ging, setzte man Pferdegespanne ein. Die schweren Wagen wurden mit der Hand beladen; diese Arbeit im sich immer weiter in den Berg fressenden Tunnelloch mochte Andreas am wenigsten. Das flackernde Licht machte das Loch unheimlich, der beißende Pulverdampf, der nie ganz verzog, reizte zum Husten.

Die Gefahr, daß sich ein Stein aus der Decke löste, war immer vorhanden. Als eine "schöne" Arbeit empfand es Andreas, wenn er den Auftrag bekam, Werkzeug zum Reparieren, zum Schärfen oder zum Richten in den Steinbruch zu bringen. In der Alten Schmiede wurde auch für die Eisenbahn gearbeitet. Aber diese Arbeit war anders; sie war zwar auch schwer aber nicht so einseitig anstrengend. Andreas sah zu, wie seine Schiebekarre neu bereift wurde. Bevor er sich wieder auf den Weg zum Tunnel machte, hatten die Männer in der Schmiede noch einen Schnaps für ihn. Hier in der Alten Schmiede wurde auch schon einmal richtig gefeiert. Unterwegs machte Andreas dann oft eine kleine Pause und genoß den Ausblick ins Wesertal. Manchmal sah er auf der Landstraße (heute B3) die Postkutsche, die dreimal täglich die Strecke Cassel-Hannover fuhr. Fahrplan der Postkutsche für Münden: Cassel-Hannover Ankunft aus Abfahrt nach Hannover 07.25 Abends 08.35 Morgens 04.05 Früh 01.05 Nachmittag 01.10 Nachmittag 11.35 Abends Vor den Maiglöckchen schmetterte der Schwager (Postkutschenlenker) in sein Horn zum Zeichen seiner baldigen Ankunft am jetzigen Hof Crepon.

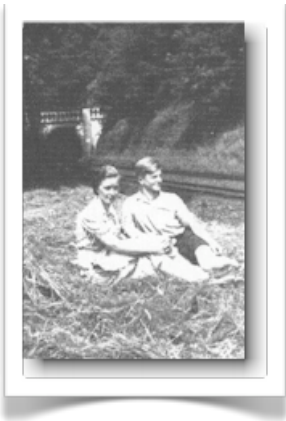
Hier bekam er ausgeruhte Pferde. Wenn Andreas nach zwölf Stunden Arbeitszeit müde und "kaputt" nach Hause ging, begegneten ihm häufig jüngere Frauen und Mädchen, die, um sich ein paar Pfennig zu verdienen, in Kiepen Backsteine zum Ausmauern des Tunnels den Berg hinaufschleppten. Es waren kräftige, gut gebaute Frauen und Andreas, obwohl er das Gefühl hatte, seine Arme seien so lang vom Schiebkarrefahren, daß sie auf der Erde schleiften, half besonders einem Mädchen immer gern. Sie hieß Auguste-Sophie - und sie ließ sich auch gern helfen. Der Volkmarshäuser Tunnel war für die Königlichen-Hannoverschen Bauingenieure Neuland. Nirgendwo im Königreich Hannover hatte man je einen Tunnel gebaut. aus diesem Grunde waren italienische Tunnelbauexperten angeworben worden. Offensichtlich haben sie ihre Arbeit gut gemacht, denn nach nur 1.5 Jahren Bauzeit fand die erste Probefahrt durch den 1104 Fuß langen Tunnel im Sommer 1853 statt. Die beiden Bautrupps hatten so genau gearbeitet, daß sie sich weniger als 50 cm versetzt in der Mitte trafen.

Die Italiener waren nicht in Volkmarshausen untergebracht. Sie wohnten im Linzeschen Gasthaus, dem "Schwarzen Bären", das später abgebrannt ist.

....als im Sommer 1853 erstmalig ein Bauzug durch den Tunnel fuhr, (man nannte dieses Ereignis auch Probefahrt), kamen fast alle aus dem Dorf hoch zum Tunneleingang, um endlich einmal eine Lokomotive zu sehen. Qualmend und nach heißem Öl stinkend stand das "Eiseren Ungetüm" vor ihnen. Der Herr Ingenieur (Lokführer) in Frack und Zylinder warnte davor, der Maschine zu nahe zu treten, wenn er gleich anfahren werde. Bald darauf dampfte und zischte es angsteinflößend und das Fahrzeug setzte sich tatsächlich in Bewegung.

Von nun an ging die Arbeit wesentlich schneller voran. Baumaterialien, Abraum und Füllmaterial konnten einfacher transportiert werden und täglich wurde die zu befahrende Strecke einige Meter länger. Die Eisenbahnbrücke über die Werra, zu der ein Jahr vorher der Grundstein gelegt worden war, machte Fortschritte. Nur die Bewohner der Blume waren noch verärgert. Sie mußten erleben, wie mitten über Ihren Friedhof der Bahndamm gebaut wurde. Wagen auf Wagen mit Abraum wurden über die Gräber ihrer Angehörigen geschüttet. Dann sollte darüber später auch noch diese fauchende Eisenbahn fahren. (Ein kleiner Teil des Friedhofes ist noch heute am Bahndamm Questenberg zu sehen). Für Andreas und die anderen Bahnbauarbeiter ändert sich durch das Vorhandensein des Bahnzuges an der Schwere der Arbeit wenig. Die Arbeit bestand zum großen Teil aus dem eintönigem Schwellenstopfen. Mit einer Art Hacke wurde der Schotter des Gleisbettes unter die Schwellen gestopft. Bei dieser Arbeit mußte Andreas nicht immer, aber immer öfter an das Mädchen Auguste Sophie denken. Mit ihr traf er sich häufig nach Feierabend und er sorgte sich darum, was sein würde, wenn diese Arbeit an der Südeisenbahn mal beendet sein würde. Aber auch Auguste Sophie konnte es kaum erwarten, bis Andreas Feierabend hatte, und sie sich treffen konnten. Natürlich blieb die Zuneigung der Beiden bei den aufmerksamen Volkmarshäusern

nicht unbemerkt. Das Getuschel im Dorf hörte erst auf als es offiziell hieß: Andreas Karl Ammermann aus Hedemünden und Auguste Sophie Doris Glockemeyer aus Volkmarshausen geben ihre Verlobung bekannt.



... als den Volkmarshäusern das gesamte Ausmaß an Landschaftszerstörung durch die Eisenbahntrasse so richtig bewußt wurde, tauchte das Gerücht auf, daß die Trasse mit dem Tunnel nur aus dem Grunde hier gebaut worden sei, weil der König von Hannover auf seinem Gebiet auch eine "Bergbahn mit einem Tunnel" haben wollte. Tatsächlich war die Veränderung des Landschaftsbildes in Volkmarshausen gewaltig. Wo man früher im Lausewinkel auf einen herrlichen Wald blickte, war jetzt ein ca. 30 m hoher, kahler brauner Eisenbahndamm. Auch im weiteren Verlauf der Strecke, sowohl in Richtung Scheden als auch Münden, wechselten aufgeschüttete Dämme und kahle Schluchten einander ab. Heute sind die Bahndämme und Schluchten wieder bewachsen und die Trasse fällt nicht mehr als Fremdkörper auf. Nur das Gerücht vom König und seiner Bergbahn mit Tunnel hält sich hartnäckig bei den gegen eine Obrigkeit immer etwas

aufmüpfigen Volkmarshäusern. Ein anderes Gerücht über den Bau der Südbahn über Volkmarshausen besagt, daß man den Harzer Bergleuten, deren Bergwerke durch Stilllegung bedroht waren, hier in Volkmarshausen durch den Tunnelbau - wenn auch nur kurzfristig - eine Arbeit beschaffen wollte.

Tatsache scheint zu sein, daß den König von Hannover die Südbahn wenig interessierte. Es ist nicht bekannt, daß Familienmitglieder des Königshauses an der Einweihung der Strecke teilgenommen haben oder Tunnelpate waren. Nur relativ lustlos hat sich der König der Einsicht gebeugt, daß ein leistungsfähiges Verkehrssystem wirtschaftlichen Aufschwung und politische Einigung für Deutschland, das damals aus kleinen Königreichen und Fürstentümern bestand, bringen kann. Die Aufgabe war, Hannover und Kassel mit einer Eisenbahn zu verbinden.

Von Hannover aus ging es zunächst relativ einfach im Leinetal nach Süden. Problematisch war lediglich die 308 m hohe Wasserscheide zwischen Leine und Weser. Hierzu wurden vier Möglichkeiten diskutiert: 1. Die Trasse verläßt das Leinetal bei Nörten- Hardenberg und geht über Adelebsen - Bühren und kreuzt etwa bei Hilwartshausen die Weser. Diese Möglichkeit wurde verworfen, weil Göttingen unbedingt angeschlossen werden wollte und eine Brücke über die Weser wegen ihres gefürchteten Eisganges schwierig erschien. 2. Die Trasse folgt von Göttingen aus etwa der jetzigen Autobahn bis Hedemünden. Hierzu wäre ein ca. 4 km langer Tunnel nötig gewesen. Diesen zu bauen hätte aber zu lange gedauert. 3. Die Trasse folgt der Leine nach Süden und führt dann über Witzenhausen. (So wie sie jetzt verläuft). Ein Antrag der Hannoveraner an die Hessen wegen der Durchfahrt wurde zwar gestellt, - aber wie Behörden so arbeiten - bis heute nicht beantwortet. Sicherlich drängte Hannover auch nicht sehr, denn man hatte ja den Hessen in Münden gezeigt, wie man sich bereichert, wenn ein Verkehrsweg durch ein fremdes Land geht.

Das Stapelrecht, das Münden einmal besaß, besagt, daß alle Waren, die über die Flüsse transportiert wurden in Münden entladen und vier Tage zum Verkauf angeboten werden mußten. Eine üble Schikane für die Hessen, die die Mündener reich machte. Das Stapelrecht wurde zwar inzwischen aufgehoben (1824), aber die Mündener hatten gerade wieder eine riesige Hafenanlage, den Packhof gebaut (Einweihung 26.9. 1837) und wer weiß, was sie nun wieder vorhatten. Aus Verzweiflung und um den Mündener Schikanen zu entgehen hatten die Hessen sogar versucht einen Kanal von Karlshafen nach Kassel zu bauen. Nein, Nein, Nein, keine Eisenbahn durch hessisches Gebiet, denn die Hessen könnten gelernt haben. Dann lieber die Eisenbahnstrecke durch Volkmarshausen. Andreas Ammermann, obwohl er sich jetzt verstärkt um seine Verlobte Auguste Sophie Doris kümmerte, hatte bereits erkannt, daß diese Trasse aus vielen Gründen die eisenbahntechnisch schlechteste Lösung war.

... als man das Jahr 1856 schrieb, fanden für unsere Geschichte zwei wichtige Ereignisse statt. 1. Am 8. Mai 1856 wurde die Eisenbahnstrecke Göttingen - Münden feierlich eröffnet. 2. Am 15. Juni 1856 heirateten in Gimte Andreas-Karl Ammermann und Auguste Sophie Doris (geb. Glockemeyer) . Nun; es stand fest, daß Andreas als armer Tunnelarbeiter aus Hedemünden eine

Anstellung bei der Eisenbahn erhalten hatte. Er war in der Lage, eine Familie zu gründen. Fünf Jahre hatte er für die Eisenbahn geschuftet und als Dank durfte er einen Streckenposten besetzen. Immerhin hatte die schwere Arbeit ein Ende und Andreas konnte mit einem regelmäßigen Einkommen rechnen. Er mußte nicht, wie viele seiner "Mitschuffer", auf eine andere Baustelle einer Eisenbahn irgendwo in "Deutschland" (z.B. Osnabrück). Auch Auguste Sophie Doris war glücklich; ihr Andreas mußte bei der Bahn körperlich nicht mehr so viel arbeiten.

Der Lohn wurde regelmäßig bezahlt. Sie konnte ihren Andreas sogar während seiner Arbeit besuchen, wenn er auf den nächsten Zug wartete... also..... heiraten. Das andere Ereignis war, die Einweihung der Strecke Göttingen-Münden. Im Goldenen Löwen in Münden wurde das Festmenue serviert. Die Herren Politiker und Ingenieure speisten ausgiebig ein 9 Gänge-Menue. Es begann mit Bouillon-Suppe, reichte über verschiedene Fleischsorten warm und kalt serviert; mit diversen Gemüsen und Salaten bis zu Kompotts, Käsen, Torten und Desserts. Die Weinkarte war vom Feinsten. Große, erlesene französische Weine und zwei Champagnersorten wurden angeboten. Dennoch war die Stimmung bedrückend. Technisch war die Trasse ein Meisterwerk, doch die Eisenbahner unter ihnen rauften sich die Haare. Glücklicherweise hatten sie durchgesetzt, daß diese Strecke gleich zweigleisig gebaut worden war (für die Verbindung von Hannover nach Göttingen war sie nur eingleisig), um überhaupt einen geregelten Zugverkehr aufrecht erhalten zu können. Die enormen Steigungen und der geringe Kurvendurchmesser war eisenbahntechnisch ein riesiges Problem - nicht nur das - es war unmöglich , die Strecke mit normalen Zügen zu befahren. Das bewies die Probefahrt.

Man fragte in allen damals renommierten Lokomotivfabriken nach, ob sie in der Lage seien, eine Lokomotive zu bauen, die diese Strecke auch mit einem schweren Zug befahren konnte. Es schien unmöglich. Man bestellte Schiebeloks und konstruierte Loks mit kleinen Rädern um mehr Kraft auf die Gleise zu bringen. Diese brachten dann allerdings auf normalen Strecken nicht die gewünschte Geschwindigkeit. Endlich bestellte man speziell für diese Strecke Lokomotiven aus England. Die Engländer, die bereits seit 58 Jahren Erfahrungen mit Eisenbahnen hatten, die auch die erste Eisenbahn "Nürnberg-Fürth" 1835 geliefert hatten. Sie sicherten den Bau einer Lokomotive zu, die diese schwere Strecke fahren könne. Welches Spiel spielte da eigentlich der König von Hannover dabei, der ja gleichzeitig König von England war. Wollte er diese Eisenbahn denn überhaupt ??



... als Andreas "seine" Strecke kontrollierte, er war inzwischen Streckenposten an der Hannoverschen Südbahn geworden und er vom hohen Bahndamm aus seinen Blick ins Wesertal schweifen ließ, sah er den Dampfer "Hermann" sich die Weser aufwärts arbeiten. Es gab zwar eine tägliche Dampferverbindung von Münden nach Hameln und weiter nach Minden, doch der Hauptverkehr von Kassel in Richtung Bremen sowie Bremerhaven ging von Kassel aus, mit der Eisenbahn nach Karlshafen und dann auf die Weser. Die Hessen hatten es zwar nicht geschafft, einen Kanal von Karlshafen nach Kassel zu bauen. Dafür weihten sie bereits 1848 die hessische Nordbahn von Kassel nach Karlshafen ein.

Während Münden nun verkehrsmäßig relativ abgeschnitten war, blühte bereits der Nord-Süd Verkehr über Bremen, Minden, Karlshafen, Kassel in Richtung Frankfurt. Kassel begann wirtschaftlich aufzublühen und 1848 baute die Firma "Henschel" in Kassel ihre erste Lokomotive, den "Drachen". Langsam wurde Andreas aus seinen Betrachtungen über den Verkehr auf der Weser in seine Wirklichkeit, die Eisenbahn, zurückgeführt, denn von Münden her näherte sich ein Zug. Dicke Qualmwolken quollen aus dem hohen Schornstein.

Der Heizer war naß geschwitzt und der Lokomotivführer erwiderte mit sorgenvollem Gesicht den Gruß von Andreas. Der Gruß war vorgeschrieben und sollte bedeuten: Die Strecke ist in Ordnung und ich sehe an Deinem Zug nichts auffälliges. Die Sorge des Lokomotivführers war, würde er genug Dampfdruck haben für die Steigung? Wenn nicht? Und seine Maschinen stehenblieb und nicht wieder anfahren konnte? Dann mußte eine Schiebelok kommen. Häufig genug war dieses bereits passiert und die Stecke Göttingen-Münden, bekannt als die Dransfelder Rampe, war bei

den Lokführern gefürchtet. Andreas sah dem Zug nach und verfiel ins Grübeln. Aus allen, was er von seinen Eisenbahnkollegen gehört hatte, wurde ihm klar, daß der König kein Interesse an der Eisenbahn hatte, sonst hätte man diese Strecke so nicht bauen dürfen. 1. Die Eisenbahngesellschaften der damaligen Zeit waren meist Privatgesellschaften und brachten den Millionären beträchtliche Gewinne.

Die Königs- und Fürstenhäuser in den kleinen Staaten in Deutschland konnten oder wollten das Kapital für den Bau einer Strecke nicht aufbringen, sie wollten aber auch nicht, daß irgendeine Aktiengesellschaft, vielleicht sogar aus dem "Ausland" in der Verkehrspolitik des Landes mitbestimmte. (Die Hannoversche Südbahn wurde daher- wenn auch zähneknirschend - Staatsbahn). 2. Dort wo es bereits Eisenbahnen gab, blühte die Industrie auf. Der Hunger der kohlegierigen Dampfmaschinen, die in den größeren Fabriken, die einzelnen Arbeitsmaschinen antrieben, konnte eigentlich nur mit Hilfe der Eisenbahn gestillt werden, denn sie beförderte große Mengen Kohle witterungsunabhängig.

Das hatte zur Folge, daß die Besitzer von großen Fabriken immer mächtiger wurden. Man nannte sie bereits "Industriearbäner". Diese neuen "Industriearbäner" wurden zum Teil mächtiger als der Adel und welcher König oder Landesfürst wollte dies? Außerdem begannen die Arbeiter in den großen Fabriken sich zusammenzuschließen und das war gefährlich. Demokratie haßte der König wie der Teufel das Weihwasser. 3. Ein Eisenbahnkollege hatte Andreas im Vertrauen erzählt, das der König in Hannover gesagt habe "Ich will keine Eisenbahn in meinem Lande, ich will nicht, daß jeder Schneider und Schuster so schnell reisen kann wie ich". Andreas erzählte dieses auch nicht weiter - er hätte dafür ins Gefängnis kommen können. Aber wenn er an all die Schinderei dachte, die er durchgemacht hatte, ärgerte ihn diese überhebliche Einstellung der Regierung in Hannover. 4. Die ablehnende Haltung des Königs von Hannover der Eisenbahn gegenüber war auch den Nachbarstaaten bekannt. Daher baute Preußen eine vom Königreich Hannover unabhängige Strecke von Berlin über Halle, Erfurt, Kassel an den Rhein, die bereits 1852 eingeweiht wurde. Eine andere Strecke umging Hannover über Braunschweig, Kreiensen, Holzminden, Altenbeken.

... als am 23. September 1856 die Bahnstrecke Münden - Cassel eingeweiht worden war - nun brauchten die Reisenden die Strecke nicht mehr mühsam mit der Postkutsche zu bewältigen - merkte dieses auch Andreas Ammermann auf seinem Streckenposten etwas unterhalb des Steinbruchs sehr deutlich. (Dieser Posten wird später einmal Block 108 heißen). Die Züge verkehrten nun häufiger, schwere Züge fuhren immer mit einer Schiebelok und man richtete sogar sogenannte Schnellzüge zwischen Cassel und Hannover ein, natürlich auch mit einer Schiebelok. Andreas hatte sich inzwischen einen Unterstand gebaut, um der Witterung nicht schutzlos ausgeliefert zu sein.

Er konnte im Winter Feuer machen und sich wärmen. Fuhrleute und die Arbeiter aus dem Steinbruch hatten ihm geholfen, denn zu seinen Aufgaben gehörte es auch, die Fuhrleute mit ihren mit schweren Steinen beladenen Wagen sicher über die Gleise zu geleiten. Der Weg durch die Unterführung, durch die auch der Thielebach fließt, war für die eisenbereiften Wagen, weil zu moorastig, oft unpassierbar. Der Winter 1856/57 war für Andreas besonders hart. Das Brennmaterial in seinem Unterstand ging zur Neige. Im Steinbruch war die Arbeit eingestellt, der Schnee lag zu hoch und seine geliebte Frau konnte ihm kein warmes Essen mehr bringen, denn sie erwartete bald ihr erstes Kind. Schlechter als ihm erging es allerdings dem Zugpersonal. Lokführer und Heizer standen im Freien.

Eine Überdachung des Führerstandes oder gar den Bau eines Führerhauses an den Lokomotiven lehnten die Eisenbahngesellschaften mit der Begründung ab "der Lokführer könnte ermüden und unachtsam werden". Man hatte zwar von unten die Wärme der Feuerbüchse unter dem Kessel, doch mit dem Oberkörper standen sie im eiskalten Wind. Noch bedauernswerter waren die Bremser, die in einem kleinen Verschlag auf jedem 4. oder 5. Wagen saßen. Sie mußten auf ein Zeichen der Lokomotive "ihre" Bremse anziehen oder lösen. Eine durchgehende Luftdruckbremse im Zug war noch nicht erfunden und ein nicht gebremster Zug konnte die Lokomotive aus den Gleisen schieben. - besonders auf der gefährlichen Strecke : Göttingen - Münden. In diesem Winter war es wiederholt vorgekommen, daß ein Bremser erfroren war. In Volkmarshausen hatte man sich bald an die in sicherer Entfernung schnaufenden Züge gewöhnt. Ja, man wußte zu welcher Uhrzeit der eine oder andere Zug fahren mußte, und das war praktisch.

Da Volkmarshausen niemals einen Kirchturm mit einer Uhr besessen hat, wußten nun die Volkmarshäuser - etwa auf dem Felde oder bei der Arbeit im Walde - wie spät es war. Auch ansonsten entdeckten die Volkmarshäuser Positives an der Eisenbahn - etliche Familienväter fanden Arbeit. An der Strecke Münden-Scheden mußten folgende Streckenposten besetzt werden: 1. Von Münden kommend hinter der Werrabrücke (Später Bahnhof Nord) 2. Oberhalb des schwarzen Bären (Kurz vor der Realschule II) 3. Unterhalb des Steinbruchs (Später sogar mit Schranke und Signal) 4. Vor dem Tunnel (Später Haltepunkt Volkmarshausen) 5. Hinter dem Tunnel 6. Klusübergang (Später auch mit Schranke) 7. Scheden /erst 9 Jahre später, 1865, entstand hier ein Haltepunkt) Im September 1857 war dann auch das Hauptgebäude des Bahnhofs Hann. Münden fertiggestellt und bezogen worden. Auch hier bewarben sich Volkmarshäuser erfolgreich um Arbeit. Voraussetzung für die Anstellung als Bahnarbeiter war, daß man beim Bau der Trasse mitgearbeitet hatte. Wer diese Bedingung nicht erfüllte, mußte in der "Rotte" anfangen und dort mehrere Jahre arbeiten. Die Rotte bestand aus einer Gruppe von etwa 10 Arbeitern und einem Signalmann, der die Arbeiter mit einem Signalton warnte, wenn sich ein Zug näherte und dem Lokführer mit einer Flagge anzeigte, daß die Strecke frei war.

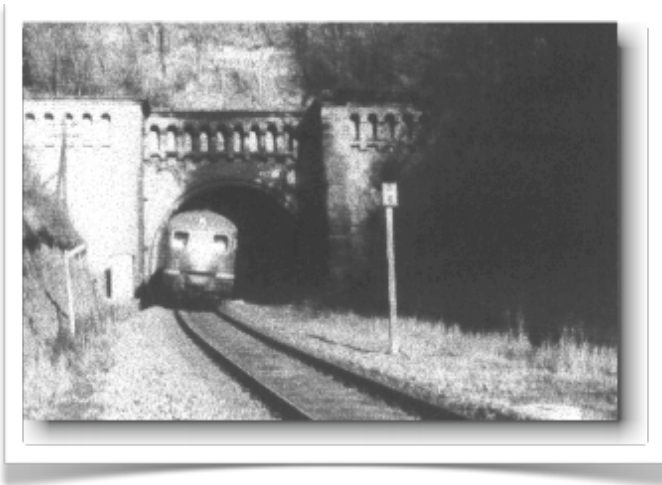
Die Arbeiter mußten mit einer Art Spitzhacke das Gleisbett stopfen, daß heißt die Schottersteine unter die Schwellen hauen. Besonders durch die Erschütterungen der fahrenden Züge lockerten sich die Schwellen immer wieder im Gleisbett. Die Arbeit in der Rotte war hart. Tag für Tag - bei sengender Hitze, bei Regen und Kälte schlugen die Männer in gebückter Haltung auf die Steine. Wirbelsäulenschäden waren bei den Arbeitern wegen der einseitigen Belastung keine Seltenheit. Heute gibt es Gleisstopfmaschinen, die nur von einem Mann bedient werden. Für sie muß allerdings dann ein Streckenabschnitt gesperrt werden, während der Zugverkehr bei Rottenarbeiten nicht behindert wurde. Ein vorbeifahrender Zug gab den Rottenarbeitern für wenige Minuten die Möglichkeit sich aufzurichten.

... als sich im Jahre 1866 der Pulverdampf auf dem Schlachtfeld bei Königgrätz lichtete, hatten die Preußen die Österreicher besiegt. Entscheidend für den Ausgang dieses Kriegs war erstmalig in der Geschichte, daß die Preußen die Eisenbahn für den Aufmarsch ihrer Truppen benutzten. Nun war der Weg für die Preußen frei, die deutsche Wiedervereinigung durchzusetzen. Kurzerhand schickten sie Soldaten in die noch selbstständigen Länder, Königreiche und Fürstentümer nördlich des Mains. So besetzten sie auch das Königreich Hannover.

Die hannoverschen Truppen hatten zwar den Auftrag, sich nicht gegen die Preußen zu wehren, doch sie wollten auch nicht, daß die anrückenden Preußen die Eisenbahn Göttingen-Cassel bekommen. Nach der Logik der Soldaten sollte diese Strecke zerstört werden. Gesprengt werden sollte: die Fuldabrücke bei Kragenhof, die Werrabrücke in Münden und der Tunnel bei Volkmarshausen. Ein Sprengtrupp wurde nach Kragenhof geschickt, um die Brücke zu sprengen. Der Offizier wohl ein Eisenbahnfreund - ließ jedoch nur einige Meter Gleise herausreißen und in die Fulda werfen sowie eine unbedeutende kleine Bachbrücke sprengen, kehrte nach Münden zurück und meldet den Befehl ausgeführt zu haben. (Leider ist über das Schicksal dieses Offiziers nicht bekannt, ob er bestraft oder befördert worden ist). An der Werrabrücke in Münden war bereits die Sprengladung angebracht. In letzter Minute gelang es den Mündener Kaufleuten, die Pioniere zu überzeugen, daß sie die Brücke unbeschädigt ließen. (Dazu mußten sie allerdings tief in die Taschen greifen. Soldaten zu überzeugen ist oft nicht billig). Andreas erfuhr von einem Eisenbahnkollegen als erster, daß die hannoverschen Truppen den Tunnel sprengen wollten. Andreas kochte vor Wut. - Den Tunnel, bei dessen Bau er so geschuftet hatten. - Die Eisenbahn, die ihm ein einigermaßen Auskommen ermöglichte. Andreas' Blockstelle 108 bestand bereits aus einem festen Haus.

Wenn er auf einen Zug wartete, flocht er Weidenkörbe, die er in Münden verkaufte - ein gutes Zubrot - er war glücklich mit seiner Familie - und das alles sollte zerstört werden? Diese Logik versteht er nicht! Für den Abend lädt er seine Eisenbahnkollegen zu einer Versammlung in seine Wohnung ein. Aber auch die Volkmarshäuser, die nicht bei der Eisenbahn arbeiten, denken mit Entsetzen daran, was passieren könnte, wenn der Tunnel gesprengt werden sollte. Der Berg am Kiekebusch würde rutschen, den Schedebach zuschütten und die Schede zu einem riesigem Stausee aufstauen, der wenn die Staumauer bei Hochwasser brechen würde das ganze Dorf mitreißen könnte. Noch in dieser Nacht waren sich alle Volkmarshäuser einig und die schmiedeten einen Plan... am nächsten Nachmittag - der Eisenbahnverkehr war inzwischen eingestellt -

rücken die Pioniere aus Richtung Münden auf den Gleisen an. Kurz hinter der Blockstelle 108 sehen die Soldaten rechts neben dem Bahndamm mit Äxten, Sensen, Knüppeln und Hacken bewaffneten Volkmarshäuser Männer.



Der Kommandant teilt seine Truppe und läßt die Hälfte seiner Soldaten die Volkmarshäuser Bürgerwehr verfolgen. Zwei junge Burschen locken die Soldaten in Richtung Steinbruch, wo sie sich unter die Steinbrucharbeiter mischen. Die anderen "Partisanen", die ja das Gelände bestens kennen, schleichen sich durch den Hexenkanal und decken den Eingang hinter sich mit Zweigen ab. Auf der anderen Seite des Bahndammes in Höhe der Rampe zeigen sie sich wieder den Soldaten, die inzwischen bereits in Sichtweite des Tunnels angelangt sind. Aus dem Tunneleingang ist lauter Waffenlärm zu hören und ab und zu blitzen Lichter im dunklen Tunnel auf - sollte dort sogar ein Geschütz stehen ? - dem

Kommandant wird mulmig. Die Hälfte seiner Leute verfolgen die Volkmarshäuser - ebensoviel Volkmarshäuser erscheinen nun auf der anderen Seite und im dunklen Tunnel scheint eine ganze Armee zu stehen. In Wahrheit sind es Frauen und Kinder, die mit Topfdeckeln und anderen Haushaltsgeräten Krach machen und ab und zu ein Zündholz anstecken.. Den Offizier erfaßt Panik und er ruft aus: "Das ist ja hier wie verhext, die Volkmarshäuser scheinen wie R. aus Kanälen zu kommen und er ergreift mit seinen Männern die Flucht. Seitdem heißt der Wasserdurchlaß unter dem Bahndamm (etwa beim Schießstand) der Hexenkanal. Andreas Ammermann, der maßgeblich an diesem Plan mitgearbeitet hat, erhält später vom König von Preußen für die Rettung der Eisenbahn eine Verdienstmedaille.

Als das Tauziehen um die Streckenführung der Eisenbahn von Halle nach Kassel auf seinem Höhepunkt war, - die Hessen wollten die Trasse Witzenhausen - Großalmerode - Kassel, denn in Großalmerode besaß ein Graf ein Braunkohlewerk - und die Mündener Fabrikanten Wüstefeld und Natermann für die Trasse über Hedemünden - Münden - Kassel stritten, traute Andreas seinen Augen nicht, als er in der Mündener Zeitung am 21. März 1867 lesen mußte: ... man sollte bedenken, die vorhandenen Fälle verfehlter Bahnanlagen wie sie in nächster Nähe vorkommen, nämlich auf der hannoverschen Südbahn, auf der Strecke Göttingen - Münden würden ein warnendes Beispiel für ähnliche und noch ungünstigere Baupläne abgeben. Andreas war fassungslos. "Seine" Eisenbahn, die ihm Arbeit und Brot gab, die er mit seinem Schweiß mit gebaut hatte, wurde von den Mündenern als Fehlkonstruktion nach außen hingestellt.

Das Bedrückende für ihn war nicht die Tatsache, daß auch viele Lokführer und Heizer über die Strecke fluchten - Andreas wußte ja um die Schwierigkeit -nein, er fühlte sich verhöhnt und verspottet, das die Mündener in Berlin so argumentierten. Auch das Reh das im Januar unterhalb des Jungfernbrunnens überfahren worden war und das er nach einem Rechtsstreit mit den Pächtern der städtischen Forst behalten durfte, entschädigte ihn nicht in seiner bedrückten Stimmung. Eines Tages wartete er vergeblich auf den Schnellzug, der von 15.45 Uhr bei ihm vorbeikommen sollte. Dieser hatte sich im Groner Holz in einer Kurve bei rutschigen Gleisen festgefahren. Per Telegraph wurde eine Hilfslok angefordert. Diese vertat sich aber in den Wärterstationen und rammte den Schnellzug von hinten. Es gab mehrere Tote. Und dann kam auch noch die Nachricht, daß sein befreundeter Kollege, Bahnwärter Winkelbach in Scheden (Scheden hatte damals noch keinen Bahnhof) von einem Sonderzug morgens um 4.00 Uhr überfahren worden war.

Eines Abends wollte Andreas seine trüben Gedanken beteuben und ein paar Bier trinken. Er war noch unentschlossen, sollte er in die Fleck'sche Gastwirtschaft oder zu Twele, zu Quentin oder in die Humburgsche Wirtschaft gehen (4 Kneipen bei 378 Einwohnern!). Bei Quentin war es am

lautesten. Einer hatte eine Zeitung mit und las immer wieder die Geschichte von den Volkmarshäusern und deren Fahrt mit der Eisenbahn nach Kassel vor, über die sich die Zeitung lustig machte. Was war passiert? Ein Bührener Schweinetreiber war mit einer kleinen Herde durch Volkmarshausen gezogen. Drei Schweine, die das Leben in Volkmarshausen langweilig fanden, hofften die große Welt kennenzulernen. Sie schlossen sich dem Schweinetreiber aus Bühren an. Dieser freute sich über den Zulauf, bezahlte in Münden auch für die drei, denn er wollte die Tiere in Kassel verkaufen. Aber die Polizei arbeitete schnell. Sie fand in Kassel den Schweinetreiber und der mußte für seine drei "Volkmarshäuser" die Rückfahrt bezahlen und in Münden in den Bau. Bei jeder Runde Bier wurde etwas hinzugedichtet, wie: "dä Bührsche, dat was bestimmt dä Rattenfänger ut Homeln."

...als man das Jahr 1867 schrieb, war in Volkmarshausen wieder einigermaßen Ruhe eingekehrt. Noch erzählte man sich immer wieder die Geschichte von der Verteidigung des Tunnels und dichtete ständig neue Einzelheiten hinzu. An die preußischen Soldaten, die nach oben hin kein Ende nehmen wollten, hatte man sich gewöhnt. Die Mütter der hübschen Volkmarshäuser Töchter begannen wieder die Nächte durchzuschlafen.

Deutschland war unter Preußen wiedervereinigt. Andreas feierte seinen 40. Geburtstag und sein Sohn Karl, der jetzt 10 Jahre alt war, begleitete seinen Vater oft zu seinem Bahnwärterhäuschen. (*vgl. die Anleitung für die Arbeit eines Bahnwärters in der "Bekanntmachung") Hier hatte man von der Eisenbahn ein Stück Land zum Anbau von Gemüse und eine kleine Wiese gepachtet. Sein Kollege am östlichen Ende des Tunnels beschäftigte sich mit der Rosenzucht und hieß dann auch bald Rosen-Twele. (Noch heute sind hinterm Tunnel verwilderte Rosenstöcke zu finden.) Eine kleine Veränderung gab es für Andreas in diesem Jahr noch. Er bekam eine Uniform. Die Nachbarn witzelten: " Na, Andreas, bist Du in Deinem Alter noch Soldat geworden?" Tatsächlich ähnelten die Eisenbahneruniform denen der Militärs. Das Entscheidende aber war, die bis dahin als "Hannoversche Südbahn", eine Bahn AG, geführte Bahn, wurde in die Preußische Staatsbahn umgewandelt (heute wird die Staatsbahn - Bundesbahn - wieder in eine private Bahn AG rückverwandelt.) und Andreas war Staatsdiener geworden und versah hoheitliche Aufgaben und dazu war eben eine Uniform nötig.

Die entscheidenden Konsequenzen aber waren, daß nun dem Bau weiterer Eisenbahntrassen keine rivalisierende Klein- staatlichkeit entgegenstand. Die Mündener behaupteten zwar, es sei ein Verdienst der Herren Natermann und Wüstefeld gewesen, daß nun eine Bahntrasse entlang der Werra (Hedemünden-Witzenhausen) nach Eichenberg geplant wurde, doch es ist anzunehmen, daß die Preußen die Mündener in diesem Glauben ließen. In Wahrheit hatten die Preußen gelernt, daß sich eine Eisenbahn ausgezeichnet militärisch nutzen läßt.

Das wiedervereinigte Deutschland mit Preußen an der Spitze suchte eine Vormachtstellung in Europa und dazu mußten noch die Franzosen besiegt werden. Eine leistungsfähige Eisenbahn in Ost-West Richtung war dazu nötig. Von Halle Richtung Kassel! Von Kassel kam man Richtung Paderborn und Frankfurt. Die Bahn im Werratal hatte den Vorteil, die vorhandene ehemalige Hannoversche Südbahn ab Münden zu nutzen und man konnte das gefährliche Teilstück Göttingen-Münden umfahren. Bereits nach fünfjähriger Planungs- und Bauzeit wurde die Strecke über Hedemünden eröffnet und somit der Niedergang der Eisenbahn in Volkmarshausen eingeleitet, doch noch war das nicht zu erkennen. Bekanntmachung Zur Verhütung von Unfällen bei dem Passieren der Überfahrt der Eisenbahn am Rischenkrug bei Nachtzeit ist von der Königlichen Eisenbahn Verwaltung angeordnet, daß die Barrieren in verschliessbaren Zustand gesetzt und die ganze Nacht geschlossen gehalten werden sollten. An jedem der beiden Schiebbäume soll eine die ganze Nacht hindurch brennende Laterne hängen und auf einem Pfahle jeder der beiden Barrieren eine Glocke angebracht werden.

Begehrt ein Fuhrmann Durchlass und ist der Wärter nicht draussen, so hat der Fuhrmann mittels des auf der Glocke liegenden Hammers den Wärter zu benachrichtigen. Der Wärter ist die ganze Nacht hindurch in oder neben seinem an der Überfahrt stehenden Hause. Nur um die Bahn zu revidieren, darf der Wärter seinen Posten verlassen, er soll aber in diesem Fall vorher die Barrieren öffnen. Da die Revision der Bahn nur dann geschehen kann, wenn die Ankunft von Bahnzügen nicht nahe bevorsteht, so ist das zeitweilige Öffnen der Barriere während der

Abwesenheit des Wärters ohne Gefahr, während andererseits ein längeres zweckloses Warten der Fuhrwerke dadurch vermieden wird. Wir ersuchen Königliches Amt gehorsamst, den vorstehenden Anordnungen auf geeignetem Wege die thunlichste Bekanntmachung im dortigen Bezirke gefälligst zu verschaffen. Münden, d. 7. November 1862 Quelle: Mündische Nachrichten.

... als Andreas am Donnerstag, d. 4. Juni 1871, den Mittagszug nach Göttingen an seinem Bahnwärterhäuschen 108 unterhalb des Steinbruchs vorbeifahren sah, ahnte er nichts Gutes. Die Lokomotive arbeitete schwer und der Heizer schaufelte im Schweiß seines Angesichts. Es hatte schon wochenlang nicht geregnet. Der Lokführer hatte den Regler voll aufgedreht und die Funken stieben aus dem Schornstein. Das konnte nicht gutgehen. Minuten später sah er zunächst eine kleine Rauchwolke oberhalb des Tunnels, die schnell größer wurde.

Andreas konnte seinen Posten nicht verlassen, er hätte geholfen, den Waldbrand zu löschen. Zwei Tage später las er in der Zeitung: Am Donnerstag entstand durch aus der Lokomotive geflogene Funken in dem Fichtenbestand oberhalb des Tunnels bei Volkmarshausen ein Waldbrand, welcher etwa 5 Morgen mehr oder weniger beschädigte. Durch rasche Hülfe von Volkmarshausen und hier wurde durch geeignete Leitung dem Feuer bald ein Ziel gesetzt. Für Andreas begann eine abwechslungsreiche Zeit. Die Züge verkehrten häufiger, sie wurden interessanter, er bekam auch einen Telegrafen, der immer klingelte, wenn ein Zug am Questenberg durchfuhr oder von Scheden abfuhr. Scheden, das endlich im Herbst 1871 einen "Bahnhof" erhielt, weil zum "Einzugsbereich" Scheden die Orte Mensen und Wiershausen gerechnet wurden. Der Haken dabei war, daß nur die Züge von Göttingen nach Münden halten konnten.

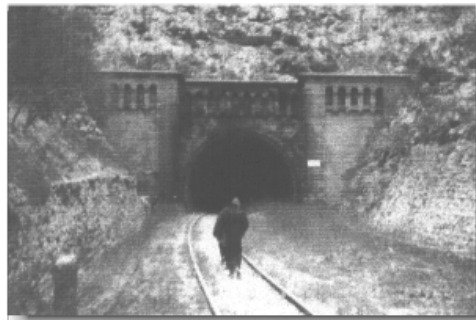
Wegen der Schwierigkeiten in Scheden wieder anzufahren, durften die Züge von Münden kommend nicht anhalten. Andreas, der sich um seine Blockstelle einen kleinen Garten angelegt hatte, bekam nun oft Besuch von seinen Kindern. Besonders Karl und Luis interessierten sich sehr für die Eisenbahn. Als einmal ein prächtiger Sonderzug von Norden kam, winkte ihnen ein edler Mann zurück. Später lasen sie in der Zeitung, daß dieser Mann der Zar von Rußland gewesen war, der zur Kur nach Bad Kissingen fuhr. Einmal machten die Schulkinder aus Volkmarshausen einen Ausflug nach Münden zum Bahnhof. In der Zeitung stand dann am 25. Juni: Seine Majestät der König verweilte 10 Minuten auf dem festlich geschmückten Bahnhof. Ein donnerndes Hurrah, das ihm die Honoratioren und die Schulkinder entgegenbrachten, erwiderte der König mit einem freundlichen Winken. Es brachte die Anwesenden in gehobene Stimmung. Noch lange erzählte man sich von diesem Ereignis in der Schule.

Durch unseren Tunnel fuhren damals in prunkvollen Sonderzügen Kaiser, Könige und Fürsten. Die Strecke war die einzige Nord - Süd Verbindung zwischen Hannover und Frankfurt, (wie heute die ICE Trasse). Aber es fuhren auch Militärzüge mit Kriegsgerät und Soldaten in Richtung Frankreich. Überfüllte Züge mit französischen Kriegsgefangenen fuhren gen Norden in Richtung Hannover und weiter nach Berlin. Zeitweise mußte wegen der Militärzüge der reguläre Personenverkehr eingeschränkt werden. Als dann der Krieg gegen Frankreich gewonnen war, nicht zuletzt mit Hilfe der Eisenbahn, die Vormachtstellung Deutschlands in Europa gesichert schien, pflanzte man in Volkmarshausen auf dem Friedhof eine Eiche, die Friedenseiche. Das war 1871. Nachdem 3 Jahre zuvor das zweite Gleis von Münden nach Kassel verlegt worden war, wurde nun auch die Strecke Eichenberg, Witzenhausen Hedemünden, Münden in Betrieb genommen.

Diese Werrastrecke, die sich sehr bald als bequemer erwies als die Strecke über Dransfeld, brachte ausgerechnet in Münden Probleme. Während man auf der neuen Strecke preußisch rechts fuhr, galt auf der alten Strecke über Volkmarshausen nach englischem Vorbild (Personalunion Königreich Hannover und England) Linksverkehr (die Engländer fahren heute noch links). Im Frühjahr 1872 wurde dann auch die Strecke Münden - Kassel auf Rechtsverkehr umgestellt. und wurde somit von Göttingen bis Kassel über Witzenhausen zur Hauptstrecke, während die Trasse über Volkmarshausen noch lange nach englisch-hannoverschem Muster linksverkehrig blieb und damit zur Nebenstrecke wurde.

Natürlich gab es in den Volkmarshäuser Gasthäusern wieder etwas zu lachen. Schadenfreude ist die beste Freude. Was war passiert? Die öffentlichen Uhren gingen in Münden 5 Minuten vor im

Vergleich zu den Bahnhofsuhren, einheitlich in Deutschland. Den Mündenern Stadträten war dieser Umstand so peinlich, daß sie in geheimer Sitzung beschlossen, ihre Uhren in der Nacht zum 25. Oktober richtig zu stellen. Der Erfolg war verblüffend. Dutzende von Reisenden, die glaubten, sie hätten noch 5 Minuten Zeit, verpaßten ihre Züge.



...als Andreas 1887 seinen 60. Geburtstag feiert, kann er auf ein erfülltes Leben zurückblicken. Er ist mit seiner Arbeit als Streckenwärter auf der Blockstelle 108 unterhalb des Steinbruchs zufrieden. Er muß die Züge annehmen, die ihm von Block 111, am Questenberg (Bahnhof Nord), gemeldet werden, sie kontrollieren, wenn sie vorbeifahren und sie dann seinem Kollegen in Scheden weitermelden. Das Besondere daran ist, daß er die Zugmeldungen nicht von irgendeinem Eisenbahnerkollegen erhält, sondern von seinem Sohn Karl, der inzwischen auch Bahnwärter geworden ist. Vater und Sohn schicken sich also gegenseitig die Züge zu.

Die Züge haben sich inzwischen stark verändert. Sie werden von recht leistungsfähigen Lokomotiven gezogen, die bereits ein gut schützendes Fahrerhaus haben und mit drei Antriebsachsen (C-Koppler) ihre Kraft besser auf die Gleise bringen können. Auch wenn unsere Strecke über Volkmarshausen damals bereits als Nebenstrecke betrachtet wurde, investierte man auf dieser Strecke 1883 eine in Deutschland einzigartige Geschwindigkeitsüberwachung der Züge. An den Gleisen waren in bestimmten Abständen Kontakte angebracht, die in Göttingen einen Papierstreifen in Bewegung setzten, der dann wieder angehalten wurde, wenn die Lok einen zweiten Schalter überfuhr.

Somit ließ sich in Göttingen ablesen, welche Geschwindigkeit der Zug hatte. Man konnte diejenigen Lokführer besser erwischen, die versuchten, ihre Verspätung, die sie an der Bergstrecke eingefahren hatten, durch überhöhte Geschwindigkeit wieder auszugleichen. Böse Zungen behaupteten allerdings, daß man diejenigen erwischen wollte, die zu langsam fuhren - oder gar anhielten - ,um an bestimmten Stellen Kohle abzuwerfen, die dann Freunde oder Familienangehörige einsammelten. Andreas und sein Sohn Karl waren stolz, zur "Familie" der Eisenbahner zu gehören und rieten auch Karls Bruder Louis sich bei der Eisenbahn zu bewerben. Die Eisenbahn hatte mitgeholfen, die "Kleinstaaterei" in Deutschland aufzuheben, die Industrialisierung anzukurbeln.

Kohle und Erz konnten zusammengeführt werden. Eisenhütten und Stahlwerke wuchsen und produzierten für andere Industrien, die wiederum von der Eisenbahn mit Kohle versorgt wurden, denn der Energiehunger der Dampfmaschinen war unersättlich. Selbst in der Landwirtschaft setzte man Dampfpflüge ein und entlang der Eisenbahnlinien entstanden Fabriken. Überall wo Massengüter transportiert werden mußten, wurde die Eisenbahn benötigt. Man plante 1885 sogar eine Kleinbahn von Scheden nach Meensen in den Steinbruch. (Später wird hier eine Drahtseilbahn gebaut 1890). Die Eisenbahn hatte der Hungersnot der fünfziger Jahre, wo die Menschen zu Tausenden ihre Heimat verlassen mußten, ein Ende bereitet. Auch in Volkmarshausen war diese positive Entwicklung festzustellen.

Die Kirmes wurde ausgelassen drei Tage lang gefeiert und im Winterhalbjahr richteten die Wirte fast jedes Wochenende Tanzvergnügen mit Würsteessen aus. Ein wichtiger Arbeitgeber in Volkmarshausen war die Leim- und Gelatinefabrik Schnell im Schedetal. Hier hatte es allerdings 1883 Ärger gegeben. Es hieß, daß in der Fabrik allen Volkmarshäuser Arbeiterinnen und Arbeitern gekündigt worden sei. Der Grund war eine Anzeige, daß die Fabrik die Schede verunreinige und die Forellen nicht mehr schmeckten. Herr Schnell rechtfertigte sich mit dem Argument, er tue alles, damit eine Verunreinigung nicht passiere, aber die Volkmarshäuser scheinen ja regelrecht auf der Lauer zu liegen.(Zeitung 18.12.1883)

Wenn sich Andreas und sein Sohn Karl trafen, hatten sie sich immer viel zu erzählen. Von ihren hohen Arbeitsplätzen hatten sie einen guten Überblick über das Schede- und Wesertal und über die Stadt Münden. Sie hatten gesehen, wie die Gimter Schule abbrannte und der Turm der Tillyschanze fertiggestellt wurde (1881). Kurz vorher hatte man die Fuldabrücke eingeweiht. Zu Karls Aufgaben gehörte es auch, die Strecke vom Block 111 bis zur Werra-brücke zu kontrollieren. Von hier aus konnte er die Bauarbeiten für den Fußweg über die Werra an den Pfeilern der Eisenbahnbrücke gut beobachten. In Zukunft brauchte er nicht mehr zu befürchten, daß die Wiershäuser und Hermannshäger über die Eisenbahnbrücke gingen. Weiter unten beobachtete er auf der Werft (Kesselfabrik etwas oberhalb der OS 1) , wie ein neues Weserschiff mit Hochschaufelrad gebaut und mit einer Dampfmaschine ausgerüstet wurde.

Für diese Werft hatte man extra die Schleuse am Doktorwerder gebaut. Unter der Eisenbahnbrücke aber ein Steinwehr angelegt, so daß der gestaute Werraarm am Steinweg entlang zur Aalfalle (alte Werrabrücke) führte. Somit hatten die Mündener zugunsten einer Fabrik die Werra-Weser Schifffahrt unmöglich gemacht, weil sie die Schleuse am falschen Arm eingebaut hatten. Im Sommer 1892 nimmt Andreas Abschied von "seiner" Eisenbahn; er geht in den Ruhestand. Es fällt ihm nicht schwer, er amüsiert sich; sein Sohn Karl übernimmt seinen Posten auf Block 108 und den frei werdenden Posten von Karl auf 111 übernimmt sein Sohn Louis. Nun schicken sich seine beiden Söhne auf der Eisenbahn bei Volkmarshausen gegenseitig die Züge zu.

...als sich das neunzehnte Jahrhundert verabschiedete, hatte Andreas seine Söhne, Schwiegertöchter und seine Enkelkinder zur Sylvesterfeier eingeladen. Das Haus, das er sich im Unterdorf gekauft hatte, faßte kaum die zahlreichen Familienmitglieder. Hier wohnte er ansonsten mit seiner Frau und mit der Familie seines Sohnes Luis. Sein Sohn Karl hatte sich auch ein Haus in Volkmarshausen auf dem Hinterdorf gekauft, in dem er mit seiner Familie lebte. (Wir erinnern uns, Andreas beide Söhne, Luis und Karl besuchten ihrem Vater insgesamt 16 Enkel). Es war eine ausgelassene Feier. Die Enkel tobten durch das Haus und spielten meist Eisenbahn.

Willi war die Lokomotive, seine Geschwister und Cousinen und Cousins mußten Wagen spielen und Friedrich schob den langen Zug als Schiebelok. Wenn der Zug durch den Tunnel fuhr, der Tisch war der Tunnel, ärgerte man schon mal die Erwachsenen und die beiden Bahnwärter mußten eingreifen. Andreas der pensionierte Bahnwärter sah dem Treiben schmunzelnd zu. "Wer hätte das gedacht", murmelte er, der vor fast 50 Jahren hier in Volkmarshausen mittellos angekommen war. "Sollen sie nur Eisenbahn spielen - eines Tages wird die Eisenbahn auch sie ernähren. Am Neujahrmorgen des Jahres 1900 geht Karl durch die Gärten zu seinem Vater, Luis, sein Bruder, ist schon da. Endlich ist der Trubel zu Ende, die drei Männer können sich in Ruhe unterhalten. Karl will einen Stall bauen. Er hat von der Eisenbahn die Wiese beim Tunnel gepachtet und somit kann er sich eine Kuh kaufen; dann könnten auch die Ziegen aus ihrem Verschlag in einen richtigen Stall kommen. Bei acht Kindern ist für einen Bahnwärter ein bißchen "Feierabendslandwirtschaft" notwendig.

Von der Strecke können die beiden Brüder ihrem Vater auch einiges berichten. Vor Scheden waren 8 Wagen eines Güterwagens entgleist, ein Bremser wurde verletzt. Im Zug von Münden wird ein Schwarzfahrer erwischt. Er soll in Scheden dem Bahnhofsvorsteher übergeben werden, doch er springt hinter dem Tunnel vom Zug und geht in Volkmarshausen in eine Kneipe, wo er am Abend von der Bahnhofspolizei festgenommen wird. Bei einer Wirtshausschlägerei in Volkmarshausen hat der Eisenbahnarbeiter August B. dem Knecht Wilhelm Bethe ein Schoppenglas heimtückisch über den Kopf gehauen, das ergibt 4 Monate Gefängnis. Müller S. hat einen Grenzstein zu seinem Nachbarn versetzt. Dieses wird beim Lokaltermin bestätigt; er bekommt eine saftige Geldstrafe. Die Dienstmagd Luise Thies ist wegen Übertretung der Dienstboten-Ordnung zu einer Geldstrafe von 2 Mark oder 1 Tag Haft verurteilt worden. Doch der Klatsch aus Volkmarshausen interessiert Andreas weniger. Er, der nicht mehr häufig nach Münden kommt, will wissen, was es Neues aus der Stadt gibt. Luis, der ja an der Blockstelle am Questenberg seinen Dienst tut, kann einiges berichten. Die Eisenbahnstrecke durch seinen Geburtsort Hedemünden wird zweigleisig ausgebaut.

Der Bahnhof wird in Richtung Philosophenweg erweitert und die Bahnsteige werden überdacht. Das ehemalige Gymnasium, die jetzige Hauptschule wird gebaut. Die Blume als selbständiges Dorf wird Teil der Stadt Münden. Luis kann die Blümer verstehen. Erst baut man ihnen eine Eisenbahn mitten über ihren Friedhof und nun plant man noch eine Eisenbahn durch ihre Gärten, die Hafenbahn. Bei dem Versuch den Mündener Hafen mit der Eisenbahn zu verbinden wurden folgende Möglichkeiten diskutiert. 1. Gleisanschluß an die Werra etwa Schulzenrode. Das ging leider nicht mehr, denn da man die Werraschleuse beim Doktorwerder unterhalb der Werrabrücke gebaut hatte, kam kein größeres Schiff unter den Bögen der Brücke mehr hindurch-. 2. Eine Eisenbahn sollte vom Bahnhof über den Feuerteich an der Fulda entlang zum Packhof führen, doch die damals schon ankommenden Schiffe waren für die "Kleine Weser" (zwischen Tanz- und Doktorwerder) viel zu groß. 3. Am Tivoli, dem heutigen Kurbelkasten plante man einen Eisenbahnfahrstuhl hinunter zum Floßplatz an der Kasseler Straße. 4. Es blieb nur noch die Möglichkeit die Weserumschlagsstelle zu planen.

Das war den Blümern zu viel. Sie gaben auf. Bevor die drei Ammermänner ihren Neujahrsfrühschoppen beendeten, las Luis seinem Vater noch einen Artikel aus der Zeitung vor: "Zifferblatt und Zeiger der St. Blasius Turmuhr sind kürzlich neu gestrichen respektive vergoldet worden und hat die Uhr dadurch ein eleganteres Äußeres erhalten. Leider ist bei dieser Gelegenheit wieder versäumt, die Zeiger endlich einmal richtig zu setzen, denn der Minutenzeiger zeigt die Stunden und der Stundenzeiger die Minuten an, was einen überaus komischen Eindruck macht." Amüsiert und äußerst heiter trennten sich die drei Männer. Fahrplan für die Taschenuhr.

...als man sich nach etwa 60 Jahren Eisenbahn in Volkmarshausen an die Züge, die dort im Walde regelmäßig fuhren, gewöhnt hatte, wurden sie kaum noch beachtet, , obwohl diese Strecke häufig für Versuchsfahrten des Lokomotiv-werkes Henschel in Kassel benutzt wurde. Hier auf der "Alten Hannoverschen Südbahn" konnten Zugkraft und Kurvengängigkeit der neu entwickelten Lokomotiven getestet werden. Überhaupt war der Fortschritt im Eisenbahnwesen einzigartig. In den Zentren der Städte entstanden Prachtbauten als Bahnhöfe mit riesigen überdachten Hallen aus Glas und Eisen. Sie galten als Repräsentanten einer neuen Zeit. Ihre Fassaden waren mit Türmen und Säulen verziert, die Bahnhofsvorplätze wurden Visitenkarten der Städte mit Denkmälern, Brunnen usw. (in Hannover zierte ausgerechnet das Reiterstandbild des Königs Ernst-August den Bahnhofsvorplatz, der einmal gesagt hatte: ... "ich will überhaupt keine Eisenbahn in meinem Reich. Ich will nicht, daß jeder Schneider und Schuster genauso schnell reisen kann wie ich.") Im Bereich Zugverkehr verbanden komfortable D-Züge mit Schlaf- und Speisewagen die großen Städte Europas. Endlose Güterzüge transportierten Waren und Massengüter zu den aufblühenden Industriezentren.

Die Technik im Dampflokomotivenbau näherte sich ihrem Höhepunkt. Es konnten, wenn der Gleiskörper es zuließ, bereits Geschwindigkeiten von weit über 100 km/h gefahren werden. Ein Beispiel für die ausgereifte Technik war die Lokomotive P 8, die später unter der Nummer 38 ihren Dienst bis in die 70er Jahre hinein tat. Von diesem Modell wurden fast 4000 Stück gebaut, die auch ins Ausland verkauft wurden. Für Volkmarshausen vollzog sich diese Entwicklung unmerklich, aber entscheidend. Der technische Fortschritt machte etliche Streckenposten überflüssig. So wurde, als Karl Ammermann in Pension ging, sein Posten 108 unterhalb des Steinbruchs nicht wieder besetzt.

Der Abbau dieser Arbeitsplätze an den Strecken war durch die Schaffung neuer Bereiche bei der Bahn ausgeglichen. So wurde Karls Sohn Willi Ladeschaffner. Seine Aufgabe war, Gepäck oder Waren, die Mündener Betriebe mit der Bahn verschicken wollten, an der Gepäckabfertigung entgegenzunehmen., sie dann zu den Packwagen an den einzelnen Personenzügen zu bringen und einzuladen. Dann wurden die Waren, die für Münden bestimmt waren, auf den Handwagen geladen und in der Abfertigung gelagert, bis der Kunde sie abholte. Volkmarshäuser Männer arbeiteten in der Fahrkarten-ausgabe, im Stellwerk, als Rangierer, an der Drehscheibe, im Lokschuppen als Werkstattmeister, als Heizer. Für Friedrich Ammermann ging ein Kindertraum in Erfüllung - er wurde Lokomotivführer. Lokführer : ein Beruf, den früher ein Herr Ingenieur mit weißen Handschuhen und Zylinder ausübte, ein Kapitän auf der Schiene, der Beherrscher einer solch starken Maschine, der Herr Lokführer und der Heizer. Friedrich liebte seinen Beruf. Wenn er zu seiner Lok in den Schuppen kam, natürlich mit weißem Kragen und Ledermütze, mußte die

Maschine gewartet sein, geölt, der Dampfdruck von 12 Bar mußte stimmen und sie mußte geputzt sein, die Messingarmaturen hatten zu glänzen, auf dem Fußboden durfte kein Stück Kohle liegen, sonst hatte sein Heizer für diesen Tag keinen angenehmen Dienst.

Sein Kollege, mit dem sich Friedrich abwechselte, war Robert Protte, natürlich auch aus Volkmarshausen. Beide waren ausgezeichnete Lokführer hier im Revierdienst um Münden. Sie waren pünktlich und zuverlässig, aber auch zu Späßen aufgelegt. Sie waren mit ihrer Lok, einer 86er Tenderlok, "Mädchen für alles". Sie fuhren im Güterbahnhof Rangierdienst, halfen als Schiebelok auf der Bergstrecke nach Dransfeld, aber auch beim Anfahren in Richtung Kassel. Hierbei beherrschten sie ihre Maschine so perfekt, daß sie zum Teil den zu schiebenden Zug kaum berührten und nur, wenn die ziehende Lok ins Schleudern kam, (Räder drehen durch) nachhalfen. Das sparte ihnen Arbeit und Kohle und für eingesparte Kohle gab es eine Prämie. Zu ihren Aufgaben gehörte es auch Kali- oder Getreidezüge über die Hafenbahn zur Weserumschlagsstelle zu bringen, denn fast jede Woche kam ein Schlepper mit bis zu 6 Kähnen hoch. Außerdem fuhren sie die Gleisbauzüge mit Baumaterial zu den einzelnen Gleisbautrupps (genannt Rotte) .

Auch hier waren sie wegen ihrer Hilfsbereitschaft und Zuverlässigkeit geschätzt. Lange Zeit hielt sich unter Eisenbahnkollegen der Spruch: "Ammermann und Protte schrie die ganze Rotte" Lokomotivführer zu sein, war eine besondere Stellung unter den Eisenbahnern. So baute man extra nur für Lokomotivführer ein Erholungsheim im Erholungsgebiet Weserbergland und zwar in Münden. (Später wurde aus dem Lokomotivführerheim das Krankenhaus "Haus Weserland", dann sollte es ein Seniorenheim werden und nun ist es eine Ruine.) Für Friedrich und Robert kam natürlich ein Urlaub in diesem Erholungsheim nicht in Frage, sie wohnten ja schon im Erholungsgebiet Volkmarshausen.

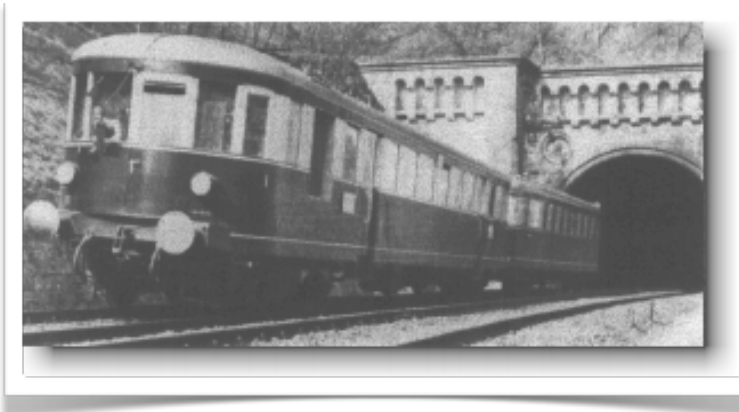
...als man im Jahre 1914 die Mobilmachung verkündete, wurde ein lange vorbereitetes System, nämlich die Eisenbahn, in Gang gesetzt, um Krieg gegen den "Erbfeind" Frankreich zu führen. Aus den Kriegen des 19. Jahrhunderts hatte man gelernt, daß man mit Hilfe der Eisenbahn sehr viel Kriegsmaterial und Soldaten sehr schnell transportieren konnte. Auch junge Männer aus Volkmarshausen zogen als Soldaten zum Bahnhof, um einmal "kurz" die Franzosen zu besiegen. Dank der Eisenbahn war man ja gut vorbereitet. Die Rüstungsindustrie erhielt ausreichend Rohstoffe, Waffen und Munition konnten in unvorstellbaren Mengen an die Front geschafft werden.

Man hoffte dank der Eisenbahn bald wieder zu Hause zu sein. Was man den Soldaten allerdings verschwiegen hatte, war, daß auch die Franzosen ihre Eisenbahn in Hinblick auf einen Krieg organisiert hatten, und so staute sich das Kriegsgerät auf beiden Seiten an den Frontbahnhöfen. Man grub sich ein und aus dem erhofften Blitzsieg wurde der furchtbarste Stellungskrieg der Geschichte mit dem Symbol des Grauens, der Schlacht von Verdun. Eine Eisenbahn, deren Funktion auf Ordnung und Logik aufgebaut ist, versagt im Chaos eines Krieges. Das mußte auch Willi Ammermann erkennen, der wie mehrere Volkmarshäuser Eisenbahner in Frankreich eingesetzt war; einerseits galt es, französische Bahnanlagen zu zerstören, andererseits die besetzten Anlagen zu schützen, um sie für den eigenen Transport zu nutzen.

Es ist kein Zufall, sondern zeigt die Bedeutung der Eisenbahn im 1. Weltkrieg, daß Deutschland den Friedensvertrag in Versaille in einem Eisenbahnwagen unterschreiben mußte. Für Volkmarshausen bedeutete dieser Krieg, daß von den 420 Einwohnern etwa 50 junge Männer als Soldaten teilnahmen; 16 von ihnen kehrten nicht zurück. Aber auch bei denen, die zurückkehrten, bleiben Narben von körperlichen und seelischen Wunden aus diesem Grauen. Nach dem Krieg hatte die Bahn einen Riesenanteil an den sogenannten Reparationen. Die Mehrzahl der besten Lokomotiven (8000) und Wagen mußten den Siegern überlassen werden. Dieses erwies sich im Nachhinein allerdings als Vorteil. Unter dem Druck des "Neuanfanges" wurden in Deutschland in den nächsten 15 Jahren hervorragende Lokomotiven gebaut. Die Königin aller Lokomotiven, die sich weltweit sehen lassen konnte, war die Schnellzuglok 01. Sie wurde auch wie zum Teil ihre Halbschwestern 03, 05, 10 stromlinienförmig verkleidet, um höhere Geschwindigkeiten fahren zu können.

Die Entwicklung der Dampflokomotive hatte ihren Höhepunkt. Um noch schneller fahren zu können (bis 200 km/h) , baute man Schnelltriebwagen, z.B. den fliegenden Hamburger, der zwischen Hamburg und Berlin verkehrte. Für Volkmarshausen spielte diese Entwicklung keine Rolle und dennoch brachte sich die Eisenbahn hier ins Gespräch. Schnaufend war ein schwererer Güterzug mit Schiebelok von Münden gekommen, als plötzlich am 1. Ostertag 1923 der Wald vor dem Tunnel Feuer fing und völlig zerstört wurde.

Neidvoll meinten die Gimter : "Wenn die Volkmarshäuser schon ein Osterfeuer machen, dann machen sie es richtig." Seit diesem Ereignis, das übrigens nicht von der Eisenbahn verursacht worden war, sondern von Waldarbeitern, die ein Feuer nicht richtig gelöscht hatten, heißt dieser Teil des Blümer Bergs der Branderigen. Tatsächlich waren Waldbrände, die durch Dampflok ausgelöst worden sind, äußerst selten. Als Vorsichtsmaßnahme hatte man die sogenannten Brandwege zu beiden Seiten der Strecke. Sie waren etwa 2 m breit und wurden 2 mal jährlich gefegt. So wurde ein Übergreifen eines eventuellen Böschungsbrenns auf den Wald verhindert. (Noch heute ist der Brandweg neben der Strecke teilweise zu erkennen.) Ein zweiter großer Brand ereignete sich in Volkmarshausen 8 Jahre später im Juni 1931. Das Pensionshaus "Rehhagen" brannte völlig ab. Beobachtet (ohne daß sie eingreifen konnten) wurde dieser Brand von Volkmarshäuser Tunnelarbeitern auf ihrem Heimweg. Sie hatten in bestimmten Abständen das Mauerwerk in der Tunneldecke zu öffnen, den Zwischenraum zwischen dem Berggestein und dem Tunnelmauerwerk mit Beton zu füllen und die Tunneldecke wieder zu schließen; eine äußerst unangenehme und gefährliche Arbeit.



Sie mußte aber gemacht werden, denn in dem Hohlraum hatte sich Wasser gebildet, das durch das Mauerwerk sickerte und im Winter dort beträchtliche Eiszapfen bildete, die einen Lokführer schwer verletzt hatten. Als Notlösung mußte bis dahin der Streckenläufer, der die Strecke von Dransfeld bis Münden - und am nächsten Tag zurück - ging, mit einer langen Stange, die er jeweils am Ende des Tunnels zurückließ, die Eiszapfen abschlagen. Zu der Zeit entstand noch ein Brandherd, der einmal einen

Weltbrand, den 2. Weltkrieg, auslösen sollte. Hitler, der als Gefreiter den Stellungskrieg in Frankreich miterlebte, hatte erkannt, daß die Eisenbahn für einen Blitzkrieg untauglich ist. Er setzte folglich auf Panzer und Flugzeuge, die ihm anfangs auch Erfolge brachten, doch je weiter er nach Rußland vordrang, je mehr er eroberte, um so schwerer wurde es, die Front mit Nachschub zu versorgen, ihm fehlte die Eisenbahn als Transportmittel. Mit deutschen Loks und Wagen konnte er auf den russischen Gleisen nicht fahren, und Beuteloks gab es kaum.

Die Folge war, daß man überall in Deutschland Gleise abbaute, um sie in Rußland zu verlegen. Aus diesem Grunde wurde auch 1942 in Volkmarshausen das zweite Gleis zwischen Dransfeld und Münden abgebaut und in Rußland verlegt. Für die einst so stolze "Hannoversche Südbahn", die ohnehin zur Nebenstrecke degradiert war, war die Amputation des zweiten Gleises eigentlich schon das Ende.

...als man noch an die Bahnhöfe schrieb, "Räder rollen für den Sieg, unnötige Reisen verlängern den Krieg" war bereits für viele Eisenbahner klar, daß es keinen Sieg mehr geben konnte. Willi, der in der Gepäckabfertigung im Bahnhof arbeitete, erlebte, daß die Züge immer unregelmäßiger fuhren. Teils waren sie zerschossen, zerbombt oder konnten wegen Kohlemangels nicht eingesetzt werden. Viele Bahnanlagen in den Städten waren durch Bombardierungen zerstört. Häufig wurden die Züge tagsüber in Waldgebieten "versteckt", um sie so vor den Angriffen der Flugzeuge auf freier Strecke oder in den Bahnhöfen zu schützen. Wenn gefahren wurde, zog man den Schutz der Nacht vor.

Aber auch was diese Züge transportierten, beunruhigte ihn sehr: Verwundeten-, Flüchtlings- und Gefangenen-transporte waren sprunghaft angestiegen. Das mußte das Ende sein, hatte es doch bereits im November 1944 einen Toten durch Fliegerbeschuß auf dem Bahnhof gegeben. Auch zu Hause waren die Spuren des Krieges und die bevorstehende Niederlage deutlich zu spüren, obwohl in Volkmarshausen weder ein Schuß noch eine Bombe gefallen war; dennoch das Haus war überfüllt: Ein Ehepaar aus dem Saarland mußte aufgenommen werden, die Schwiegermutter war in Hannover ausgebombt, die Schwiegermutter der älteren Tochter in Kassel und die der jüngeren Tochter war aus Breslau vor den anrückenden Sowjets geflohen - alle wurden aufgenommen. An eine Erholung nach einem anstrengenden Nachtdienst war nicht zu denken. Und dann war da der Ortsgruppenleiter Räuber, der den Volkssturm befehligte. Laut Erlaß vom September 1944 mußten alle Männer zwischen 16 und 60 Jahren bei der Landesverteidigung mithelfen. So mußte Willi dann nach Dienstscluß noch marschieren und Löcher für Panzersperren an der Bundesstraße ausheben.

Doch nun stand erst einmal Ostern vor der Tür, die Märzsonne wärmte bereits und seine zusätzlichen und sinnlosen "Soldatenspielchen" als Volkssturmmann ruhten und Willi genoß die Ruhe am Karfreitag, als wieder einmal Voralarm geben wurde. Bereits kurze Zeit später erdröhnte Motorenlärm und drei Flugzeugstaffeln von je vier Maschinen kamen über den Hopfenberg und bombardierten die Kaserne (heute Polizeischule) und dann weiter die Planschule (etwa Geschwister Scholl-Haus), die Böttcherstraße bis hin zur katholischen Kirche und weiter bis zum Güterbahnhof. Dann flogen sie eine Kurve und es erfolgte ein zweiter Angriff. Diesmal jedoch flog eine Staffel in nördlicher Richtung über den Judenfriedhof und entlud ihre Bombenfracht etwa 100 m neben der Eisenbahn zwischen den Steinbruch und den Tunnel. In Volkmarshausen zitterten die Fachwerkhäuser.

Nun war der Krieg auch in unserem Dorf. Was sollte dieser Angriff? Wollte man den Tunnel treffen? Die Sichtverhältnisse kurz nach 15.00 Uhr waren gut. Konnte es überhaupt Erfolg haben, den Tunnel mit Bomben anzugreifen? Trauten sich die Piloten nicht näher heran, weil sie befürchteten, daß sich im Tunnel ein mit Geschützen bewaffneter Zug befand? Oder wollten die Piloten den Bahndamm über dem Hexenkanal treffen? Ein Treffer hier hätte der Eisenbahn bestimmt mehr geschadet als am Tunnel. Oder wollten die Piloten möglichst schnell Höhe gewinnen und haben die Bomben einfach abgeworfen? Für Willi stellte sich diese Frage nicht. Die Berichte der ausgebombten Verwandten aus Hannover und Kassel und die Möglichkeit, daß in Volkmarshausen auch geschossen und gebombt werden könnte, zwangen ihn zum Handeln. Sofort fing er an, am Ende des Gartens in der Nähe des Grabens (heute Vor dem Dorfe) ein Loch zu graben.

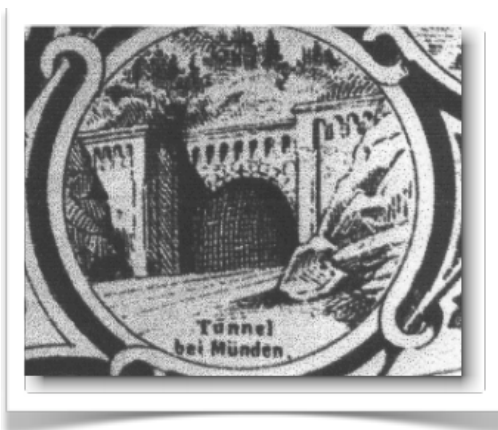
Es sollte vielleicht eine Art Bunker werden, aber zumindest sollten hier noch Lebensmittel (Wurstdosen und Gläser mit eingemachten Gemüse und Marmelade) versteckt werde, damit es ihm und seiner Familie nicht so ging wie den Verwandten in der Stadt. Das Graben war einfach. Das Loch hingegen wurde immer unförmiger, denn der Sand rutschte immer wieder nach, seine "Baustelle" war zu auffällig. Kurz entschlossen schaufelte er das Loch wieder zu und begann eine neue Baustelle zwischen Haus und Ziegenstall in einem Holzschuppen. In dieses etwa 1,5 m tiefe Loch wurden zunächst alle an Nazis erinnernde Gegenstände, wie Abzeichen, Uniformteile, HJ Messer und Bücher mit Hakenkreuzen gebracht. Obendrauf kam die Hakenkreuzfahne (man konnte ja nie wissen), darüber die Nahrungsmittel. Das ganze wurde wieder zugeschüttet und Brennholz darauf gestapelt. "Mein Kampf" wurde vorsichtshalber in die Jauchekuhle geworfen. (Wie wichtig eine solche Vorsichtsmaßnahme sein sollte, zeigte sich bereits ein halbes Jahr später: Jeder 7. Eisenbahner wurde bei der Denazifikation bei der Reichsbahndirektion Kassel entlassen.) Den nächsten Angriff erlebte Willi am folgenden Tag aus unmittelbarer Nähe, als er wieder Dienst in "seiner" Gepäckaushabe machte.

Die Fliegerbomben trafen den Güterbahnhof, zerstörten ihn völlig und ein getroffener und explodierender Munitionszug half bei der Verwüstung der Bahnstrecke in Richtung Volkmarshausen; die Strecke war unpassierbar. Offenbar vermutete man auf dem Güterbahnhof noch einen Zug mit Angehörigen des OKH (Oberkommando des Heeres), die man bereits am Vortag in der Kaserne und in der Planschule angegriffen hatte. Der Wahnsinn eines Krieges kennt keine Logik. Obwohl die Strecke über Volkmarshausen nach Dransfeld unpassierbar war,

sprengten 5 Tage später, am 5. April 1945, deutsche Pioniere die 1855 erbaute Eisenbahnbrücke über die Werra. (An den Tagen 5. und 6. April wurden im Raume Münden von deutschen Soldaten folgende Brücken gesprengt: Eisenbahn: Werrabrücke bei Hermanshagen Werrabrücke bei Zella Fuldabrücke bei Kragenhof Autobahn: Werrabrücke bei Laubach Straßen: Fulda Fuldabrücke (Pionierbrücke) Fulda Löwenbrücke (teilweise) Werrabrücke bei Hedemünden Fußgänger: Fulda Hängebrücke Fulda Mühlenbrücke (teilweise). Willi wurde als Volkssturmmann mit mehreren Volkmarshäuser Männern von den Amerikanern gefangen genommen und als Kriegsgefangener nach Frankreich transportiert.

...als nach dem Ende des Krieges das ganze Ausmaß der Zer- störung an Eisenbahnanlagen, Loks und Wagen deutlich wurde, glaubte eigentlich niemand mehr daran, daß sich die Bahn in den nächsten Jahrzehnten davon erholen könnte. (Sie hat es ja auch nicht. Bis zu ihrer Privatisierung hat sie den riesigen Schuldenberg vor sich hergeschoben.) Erschwerend kam hinzu, daß noch einigermaßen erhaltene Lokomotiven als Reparationsleistungen an die Siegermächte abgegeben werden mußten, daß die beschädigten Fahrzeuge wegen fehlender Ersatzteile kaum repariert werden konnten, daß es kaum Brennstoff gab und daß allein bei der Reichsbahndirektion Kassel jeder 7. Eisenbahner bei der sog. Denazifikation entlassen wurde. ... Und in dieser Zeit entstand unser Bahnhof Volkmarshausen (eigentlich ja nur Haltepunkt Volkmarshausen).

Es ist mir nicht gelungen, Unterlagen darüber zu bekommen, wann er eingeweiht wurde und aufgrund welcher Initiativen er von wem genehmigt worden ist. Tatsache ist, daß er erstmals im Winterfahrplan 1947/48 auftaucht. Winterfahrplan 1947/48 Volkmarshausen Abfahrt der Züge nach Münden Nord Dransfeld 05.17 05.49 07.40 08.15 17.11 14.37 15.52 16.21 18.07 18.38 Bekannt ist ferner, daß er vom ehemaligen Bürgermeister Kaufmann Wilhelm Heepe etwa mit den Worten: "Liebe Volkmarshäuser, hiermit eröffne ich unseren Bahnhof, jetzt könnt Ihr in alle Richtungen reisen." eröffnet wurde. Spötter meinten damals, er habe den geselligen Teil der Einweihungsfeier bereits alleine vorweggenommen. Gesichert ist, daß man gleich nach dem Kriegsende den Bombenschutt aus Göttingen auf Eisenbahnwagen lud und hinter den Tunnel bei Volkmarshausen direkt an der Rampe (sie war beim Bau der Eisenbahn die Auffahrt zum Tunnel gewesen) abkippte.



Dadurch wurde an dieser Stelle der Bahndamm verbreitert und es entstand eine Art Bahnsteig. Die Frage, warum gerade an dieser Stelle, läßt sich nur mutmaßlich beantworten. Offenbar wollte man die Strecke Göttingen - Scheden wegen der Industrie in Scheden frei- Halten; (Steinbruch - Zuckerfabrik) und so fuhr man eben ein paar Kilometer weiter und kippte den Schutt im Wald von Volkmarshausen ab; aber offensichtlich nicht mit dem Ziel hier einen Haltepunkt zu bekommen. Wozu auch? Die Werrabrücke war ja noch zuerstört und beim Block 110 am Questenberg hatte man den Bahnhof Münden Nord einge- Richtet. Bis dahin fuhren die Züge aus Göttingen. Für die Volkmarshäuser machte es wenig Sinn im Wald bis zum Haltepunkt aufzusteigen, nach Münden Nord zu fahren, den

Questenberg hinunter zu laufen, um über die Werrabrücke in die Stadt zu gelangen. Es war zeitlich kaum aufwendiger direkt auf der Bundesstraße nach Münden zu gehen. Kaum glaubhaft, aber dennoch möglich ist, daß der Volkmarshäuser Haltepunkt zufällig entstanden ist.

Als Volkmarshäuser und auch Gimter bemerkt hatten, daß hier zu bestimmten Zeiten ein Güterzug hielt, fuhren sie auf den leeren Güter- wagen mit nach Göttingen. (Reisen auf Güterwagen waren damals durchaus üblich.) Weil diese Reisemöglichkeit recht beliebt wurde, hielten dann auch Personenzüge. Der Halte- punkt mit dem Schuttbahnsteig ohne Bahnsteigkante, ohne Beleuchtung, ohne Zufahrtsstraße war geboren. Interessant für jeden Eisenbahnfreund ist die Tatsache, daß in Scheden die Lokomotiven so umgespannt wurden, daß sie sich hinter dem Zug befanden. Das Lokpersonal konnte also die Strecke vor sich nicht sehen, es gab ja noch keine

Steuerwagen. Diese Fahrweise war nötig, denn man konnte in Münden Nord die Loks nicht umspannen, da ein Ausweichgleis fehlte.

Man zog es vor, diese Blindfahrt zu machen, um nicht den Zug den Berg aufwärts drücken zu müssen. Der Bahnhof Nord war eigentlich nur als Bahnhof für die Dransfelder und Schedener gedacht, dennoch wurde er in bestimmten Kreisen in ganz Deutschland der Geheimtip. Von Göttingen nach Kassel führte die Strecke über Eichenberg, Witzenhausen, über die eingleisige Behelfsbrücke bei der Cella über die Werra über Münden nach Kassel. Da die Züge bei Eichenberg aus der englisch besetzten Zone Niedersachsens in das amerikanisch besetzte Hessen fuhren, kontrollierten die Amerikaner die Fahrgäste dort sehr gründlich. Sie hatten aber übersehen, daß der Zug noch einmal durch Niedersachsen fahren mußte. Daher führte die Reiseroute für all die Personen, die sich aus irgendwelchen Gründen nicht kontrollieren lassen wollten, (Schmuggler, Schieber, Leute ohne gültige Papiere oder von den Besatzungsnächten gesuchte Personen) über Dransfeld, Volkmarshausen nach Münden Nord. Von dort gingen sie zu Fuß zum Bahnhof Münden und fuhren dann weiter nach Kassel. Eingeweihte wußten sehr schnell, warum die Züge über Dransfeld so voll waren.

Einige Schulkinder besserten ihr Taschengeld auf, indem sie mit einem Handwagen ausgerüstet das Gepäck der Reisenden zwischen den beiden Mündener Bahnhöfen beförderten. Am 14. Mai 1949 wurde die Brücke über die Werra bei Hermannshagen eingeweiht. Man hatte mit dem Wiederaufbau der Brücke lange gewartet, weil man die Strecke über Dransfeld für zu unbedeutend hielt. Nun aber nach der Währungsreform zeichnete sich ein Aufschwung ab und auch diese Nebenstrecke gewann an Bedeutung, zumal sich die Hauptstrecke bei Eichenberg in unmittelbarer Nähe der Zonengrenze befand und bereits stark befahren war. Aus diesem Grund wurde die Brücke gleich zweispurig gebaut. Das zweite Gleis auf der Brücke war aber nicht nur für eine mögliche Verlegung eines zweiten Gleises auf der Strecke gedacht, es war auch bequem für das Befahren der Hafenbahn zur Weserumschlagstelle.

...als die Strecke Göttingen - Volkmarshausen wieder befahrbar war, konnten die Volkmarshäuser endlich bis Münden "Hauptbahnhof" gelangen. Von besonderem Vorteil war die am 14.05.1949 eingeweihte Werrabrücke für die Volkmarshäuser, die in Kassel arbeiteten. Im Schnitt fuhren mit den beiden Morgenzügen 6.17 und 7.11 Uhr etwa 50 Personen in Richtung Münden, etliche weiter bis Kassel. Der Haltepunkt Volkmarshausen war allerdings noch reichlich unbequem.

Als Wartehäuschen diente das alte Bahnwärterhaus mit seinen zwei Kammern, in denen es unschön roch. Weder eine Bahnsteigkante war vorhanden noch eine Beleuchtung. Diese Tatsache trug zu folgender Begebenheit bei: Die Volkmarshäuser stiegen in Münden gern alle in ein Abteil. Die Gründe für dieses gesellige Verhalten wurden nie untersucht, sei es, daß sie sich so viel zu erzählen hatten, sei es, daß die Gruppe ihnen ein größeres Gefühl der Sicherheit gab. Die Folge war jedoch, daß das Aussteigen der Volkmarshäuser an ihrem Haltepunkt recht lange dauerte. Da der Zug in einer engen Kurve stand, konnte der Lokführer den Schaffner nicht sehen, wenn er das Abfahrtsignal gab. Häufig ging der Schaffner deshalb auf die andere Seite des Zuges und rief dem Lokführer sein "fertig" zu, worauf dieser dann abfuhr. In diesem Fall konnte der Schaffner nicht sehen, ob für die Abfahrt alles an seinem Zug in Ordnung war.

Diese Notlage nutzten die Schedener, die meist im letzten Wagen fuhren, boshafterweise aus und riefen "fertig", als erst die Hälfte der Volkmarshäuser ausgestiegen war. Der Zug setzte sich in Bewegung. Nun war guter Rat teuer. Ein beherzter Volkmarshäuser zog die Notbremse und die lebensgefährliche Situation war vorüber. Nun entbrannte ein heftiger Streit zwischen den Volkmarshäusern und den Schedenern und dem Schaffner um die 50,- DM Strafe wegen des Ziehens der Notbremse. Wohl mit aufgrund dieses Vorfalls und wegen des hohen Fahrgastaufkommens beschloß die Bahn, den jungen Haltepunkt Volkmarshausen zu modernisieren, was 1951 geschah.

1. Der Bahnsteig bekam eine höhere Kante aus Eisenbahnschwellen.

2. Der Bahnsteig bekam eine Beleuchtung und ein beleuchtetes Schild Volkmarshausen, (die Stromleitung ging von den sog. Behelfsheimen aus über die Rampe zum Bahnhof) .

3. Eine Seite und die Trennwand des Bahnwärterhäuschens wurde entfernt, so daß eine komfortable Wartehalle entstand.

4. Für die Pflege der Wiesen sorgte Willi, ein Enkel von Andreas, der diese von der Bahn gepachtet hatte und dort Heu für seine Ziegen machte.

Mit diesen Investitionen erlebte der Volkmarshäuser Haltepunkt auch schon bald den Höhepunkt seines kurzen Lebens, denn die Busverbindungen wurden immer besser und warum sollte man durch den Wald zum Bahnhof laufen, wenn man an der B 3 in den Bus steigen konnte. Die ungeliebte Strecke über die Dransfelder Rampe hatte 1950 noch einmal besondere Bedeutung: Nachdem im Mai 1949 die Werrabrücke bei Hermannshagen wieder befahrbar war, wollte man die Behelfsbrücken bei Laubach und bei Kragenhof, über die nur im Schritttempo gefahren werden konnte, wieder aufbauen. Dazu sollte am Wochenende vom 16.-19.09. die Strecke Münden - Hedemünden gesperrt werden. Die Umleitung für die Personenzüge erfolgte über Volkmarshausen. Während der Bauarbeiten verbremste sich ein Triebwagen, der im Pendelverkehr zwischen Münden und Laubach fuhr, und raste in die Baustelle. Es waren zwei Tote zu beklagen und der Schaden an der Baustelle selbst war so hoch, daß die Fertigstellung der Brücke sich um 8 Tage verzögerte. In dieser Zeit mußten nun sämtliche Züge zwischen Göttingen und Kassel über Volkmarshausen geleitet werden.

Es war eine Meisterleistung der Lokomotivführer und der Fahrdienstleiter, diese Aufgabe zu bewältigen. Für jeden Eisenbahnfreund wäre es heute ein Erlebnis, die Züge im Blockabstand sich den Berg hochquälen zu sehen, dicke Rauchwolken ausstoßend; und das Schlagen in der Rauchkammer der Maschinen war im ganzen Tal zu hören. Es klang, als ob sie riefen: "So hëlpe mek doch, so hëlpe mek doch, so hëlpe mek doch, ..."

...als zu Beginn der 50er Jahre der Aufschwung in Deutschland begann, war dieses auch deutlich auf unserer Strecke zu erkennen. Für viele Volkmarshäuser Kinder war der Bereich Tunnel, "Bahnhof", Hexenkanal ein Erlebnisspielplatz, und es galt als Mutprobe durch den Tunnel zu gehen, wenn ein Zug kam. Pfennige wurden auf die Gleise gelegt, mit Spucke festgeklebt, und von der Lok platt gefahren. Interessant waren natürlich auch die Züge. Bei den großen Zügen wurden die Wagen immer moderner. An den Personenzügen verschwanden die Wagen, bei denen am ganzen Wagen entlang ein durchgehendes Trittbrett war, und jedes Abteil eine eigene Tür hatte. Sie wurden durch Plattformwagen ersetzt. Nun stieg man über eine Plattform an den Stirnseiten der Wagen ein. Der Aufenthalt auf der Plattform während der Fahrt war natürlich verboten und machte vielleicht deshalb besonderen Spaß. Man konnte im Zugwind stehen und unter sich die Gleise und Schwellen dahinhuschen sehen.

Die Bahn setzte jedoch auf Luxus und Komfort. Auch auf unserer Strecke konnte man die berühmten Gliederzüge aus Leichtmetall, die Vorläufer des heutigen ICE, mit den Namen "Hanseat", "Senator", "Roland", und "Komet" bewundern. Der "Komet" als achteiliger Schlafwagenzug hielt sogar einmal in Volkmarshausen, allerdings auf der falschen Seite des Tunnels. Ich erinnere mich noch genau: " Als wir kurz nach 7.00 Uhr zum "Bahnhof" kamen, warteten dort noch die Reisenden, die eigentlich schon einen Zug früher fahren wollten. Ihr Zug war nicht gekommen. Als auch unser Zug bereits eine Viertelstunde Verspätung hatte, ging Onkel Willi (Hanne) zum Telefonhäuschen, das am Tunnel stand, und rief den Bahnhof Scheden an. Von dort erfuhr er von der Entgleisung des "Komet" und daß die Reisenden schnell zur Bundesstraße gehen sollten, dort komme ein Ersatzbus.

Einer der wartenden Fahrgäste, der im Schedetal wohnte, meinte daraufhin, das habe es sich gedacht, denn er habe gesehen, daß im Schedetal ein großer Kran auf den Gleisen stehe und dort alles hell erleuchtet gewesen sei, da müsse etwas passiert sein. In dieser Zeit wurden auch abenteuerliche Pläne diskutiert: So wollte man die West-Zell Fabrik auf die Klosterbreite bauen. Ein Weserkanal sollte die gefährliche Kurve unter dem "Roten Stein" abschneiden. Hilwartshausen

wäre dann eine Insel geworden und die dann alte Weserkurve sollte zum Hafen der Zellstofffabrik ausgebaut werden. Der für diese Fabrik notwendige Gleisanschluß sollte südlich des "Rodlandes" von der Strecke abgehen (die dafür notwendigen Weichen wurden eingebaut und sind noch zu sehen) und etwa am Thielebach die Bundesstraße kreuzen. Im damaligen Gemeinderat spöttelte man: "Na, Günter, dann kannst Du ja neben Deinem Zeichnen noch Schrankenwärter spielen." Tatsächlich glaubte man, daß auch das zweite Gleis, das 1942 nach Rußland gekommen war, wieder eingebaut werden sollte. Am 14.02.1952 berichteten die Mündener Nachrichten, daß die Gleisbauarbeiten an der Strecke nicht der Herstellung des zweiten Gleises dienten, sondern einer Entschärfung der Kurvenradien.

Der übrigwerdende Schotter wurde an eine Firma nach Hannover verkauft. Anfang der 60er Jahre machte sich die Weichenstellung des damaligen Verkehrsministers Leber zugunsten der Straßen ("Ich garantiere, daß nieman weiter als 15 km vom nächsten Autobahnanschluß wohnt.") bemerkbar. Die Bahn, die durch den Wiederaufbau ihrer im Krieg zerstörten Anlagen einen Schuldenberg vor sich herschob, mußten aus eigener Kraft investieren, während der Bund dem Autofahrer immer neue Autobahnkilometer schenkte. Zu den Investitionen der Bahn gehörte auch die Elektrifizierung der Nord-Süd Strecke. (Einweihung der elektrifizierten Strecke Eichenberg - Kassel am 25.09.1964) Eigentlich hätte man die Trasse über Dransfeld als Ausweichstrecke für die ohnehin überlastete Strecke über Eichenberg gerne erhalten, selbst noch eingleisig; doch das größte Hindernis für eine Elektrifizierung war unser Tunnel. Da er nicht nach oben erweitert werden konnte, hätte man das Gleisbett um ca. 4 m tiefer legen müssen, wenn nur eine Oberleitung in der Tunnelmitte angebracht würde. Dieser Plan scheiterte am Nutzen - Kosten Vergleich.

Die Nichtelektrifizierung dieser Strecke bedeutete ein Abtrennen vom Fernnetz, das auf E-Loks setzte.

...als am 31. Mai 1980 der letzte planmäßige Personenzug auf der Strecke Münden - Dransfeld - Göttingen fuhr, war er voll besetzt. Zwar war die Lok nicht geschmückt und es gab auch keine Abschiedsfeiern am Bahnsteig, doch viele Menschen spürten, daß an diesem Tag ein Stück Eisenbahngeschichte starb. 124 Jahre alt war die landschaftlich reizvolle, aber bei Lokführern gefürchtete Strecke geworden. Sie hatte in schlechten wirtschaftlichen Zeiten bei ihrem Bau vielen Menschen Arbeit und damit Brot gegeben, auch wenn diese Arbeit für unsere Verhältnisse fast Sklavenarbeit war. In den folgenden Jahrzehnten ernährte die Eisenbahn - besonders in Volkmarshausen - zahlreiche Familien. Sie war nach dem Krieg das wichtigste Verkehrsmittel für Arbeiter und Schüler. Zahlreiche Ereignisse auf der Strecke machten ihre Geschichte interessant.

So z.B. als sich am 14. Mai 1966 fünf führunglose Güterwagen mit Schotter beladen in Scheden beim Rangieren selbständig machten, mit über 100 km/h durch Volkmarshausen donnerten, bei etwa 130 km/h im Mündener Bahnhof entgleisten und ihre Fracht in die Unterführung auf Bahnsteig 2 kippten. Einigen der zahlreichen Fahrgäste mögen diese Gedanken bei der letzten Fahrt durch den Kopf gegangen sein. In Volkmarshausen unbeachtet war die Umwandlung des Haltepunktes Volkmarshausen in eine Bedarfshaltestelle (der Zug hielt nur, wenn jemand zusteigen wollte oder vorher dem Schaffner gesagt hatte, daß er aussteigen wollte).

Unbeachtet blieb auch der Abriß der gemauerten Wartehalle und der Bau einer Wartehalle aus Holz. Die letzte Fahrt durch den Tunnel war ein Höhepunkt der Reise; doch so richtig Sorgen um den Tunnel machte man sich nicht, denn nicht die Strecke sollte stillgelegt werden, sondern der Personenverkehr wurde eingestellt. Solange in Dransfeld noch Basalt gebrochen wurde und solange Hemo Mohr in Scheden noch Futtermittel herstellte, war der Güterverkehr erforderlich und somit der Erhalt des Tunnels gesichert. Außerdem benutzte die Bundeswehr die Werrabrücke und die Bundeswehr würde ja wohl für die Instandhaltung der Werrabrücke, der Nabelschnur für die Strecke, sorgen. Doch es kam anders; bereits 11 Jahre später 1991 wurde die Strecke Scheden - Dransfeld stillgelegt. Als 1992 die Stilllegung der Strecke Münden - Scheden anstand, setzten sich DB-Kunde Hemo Mohr und die Stadt Münden für den Erhalt der Strecke ein.

Die Stadt argumentierte richtig, indem sie die Wichtigkeit eines Gleisanschlusses im Industriegebiet Volkmarshausen hervorhob. Doch ihre Argumente blieben schwach, denn kein Industriebetrieb verlangte einen Gleisanschluß. Man läßt lieber dutzende von Lkws fahren.) Das

endgültige Aus war die Wiedervereinigung. Mit ihr kam die Reduzierung der Bundeswehr und in dieser Maßnahme die Auflösung des Standortes Münden. Folglich mußten auch keine Panzer mehr zum Wasserübungsplatz transportiert werden. Wer sollte jetzt für die Sanierung der Werrabrücke eintreten, wer sie bezahlen? Wenn ich ab und zu auf der Strecke spazieren gehe und über das nachdenke, was ich über sie erfahren habe, haben ich manchmal einen Traum. Man müßte doch, zumindest an Wochenenden im Sommer mit einer kleinen Diesellok (wie sie noch auf dem Gelände der West Zell AG steht) und einigen Wagen bis Scheden fahren, dort die Reisenden mit dem Bus nach Bursfelde bringen (sie könnten auch mit dem eigenen Fahrrad radeln) und dann mit dem Dampfer zurück nach Münden fahren. - Ein Traum -

© Alle Rechte bei Manfred Hartmann, Hann. Münden

