

Die Söhrebahn-AG wird gegründet

Der Braunkohlenbergbau in der Söhre begann 1823 am heutigen Stellbergsee und weitete sich in den nächsten Jahrzehnten aus. Den Abtransport der Kohlen besorgten Fuhrwerke auf schlecht befestigten Wegen. Schon 1842 gab es Pläne, eine Eisenbahnlinie von Kassel über Vollmarshausen nach Körle zu bauen. Zwischen Wellerode und Wattenbach war ein 5 500 Fuß (etwa 1 582 m) langer Tunnel vorgesehen. Vermutlich aus Kostengründen wurden die Pläne nicht verwirklicht.

Auf Initiative des umtriebigen Pfarrers Hermann Dippel, der die Kirchengemeinden Vollmarshausen und Wellerode betreute, gründete sich 1910 die „Söhrebahn Actiengesellschaft“. Die veranschlagten Baukosten in Höhe von rund 1,2 Millionen Mark trugen der Kreis Kassel und private Aktionäre.



Die „Lok 2“ wurde 1912 von der Firma Henschel & Sohn gekauft (Baureihe 92, Baunummer 11102). Es handelte sich um eine vierachsige Tenderlokomotive mit 2 Zylindern und Nassdampf (Dn2t). Sie wurde später in eine Heißdampflok umgebaut.

Weiterhin beteiligten sich als hauptsächliche Nutznießer das Wattenbacher Kohlenwerk, die Casseler Basalt-Industrie und die Fa. Henschel & Sohn sowie die an der Strecke liegenden Gemeinden. Nach zweijähriger Bauzeit rollte am 22. August 1912 der erste Zug auf der 10,6 km langen Strecke.

Neben Kohlen und Basalt transportierte die Bahn auch Holz und landwirtschaftliche Produkte. Für Fahrgäste standen Wagen der II., III. und IV. Klasse zur Verfügung. Insbesondere Arbeiter nutzten die Söhrebahn, um ihren Arbeitsplatz in Kassel zu erreichen. Schüler konnten nun höhere Schulen in Kassel besuchen und Marktfrauen fuhren mit ihren beladenen Kiepen in die Stadt, um ihre Waren zu verkaufen. Die meisten Fahrgäste wurden 1949 transportiert (über 840 000). Durch den aufsteigenden Individualverkehr in den 1960er Jahren nahm diese Zahl stetig ab.

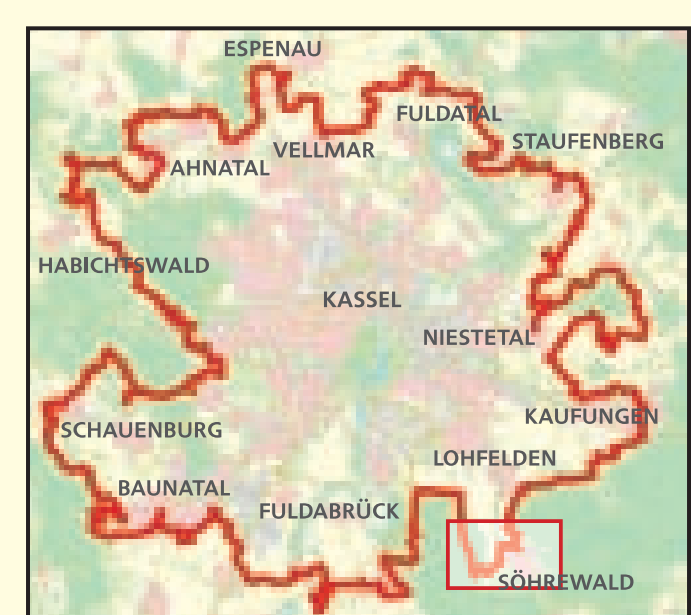


Die „Lok V 4“ der Söhrebahn – hier am Bahnhof Wellerode-Wald – war eine Diesellokomotive der Firma Henschel-Werke GmbH (Baujahr 1958).

Das Ende der Söhrebahn

Aus wirtschaftlichen Gründen wurde der Personenverkehr im September 1966 eingestellt. Als im gleichen Jahr die Zeche Stellberg ihren Kohlentransport per Seilbahn nach einem Brand der Winkelstation Tannengrund einstellte, ging auch der Güterverkehr zwischen Wellerode-Wald und Lohfelden stark zurück. 1970 übernahm die Deutsche Bundesbahn die Söhrebahn GmbH mit 50 Beschäftigten und der Reststrecke Kassel-Bettenhausen – Lohfelden – Waldau. Anschließend wurde die Söhrebahn GmbH liquidiert.

Am 8. März 1971, nach fast sechzig Jahren seit der feierlichen Eröffnung, fuhr der letzte Güterzug auf der Strecke von Wellerode-Wald bis Lohfelden. Die Bahnanlagen wurden später demontiert, die Trasse in einen Rad- und Wanderweg umgewandelt und die Bahnhofsgebäude privatisiert bzw. zum Dorfgemeinschaftshaus (Wellerode-Wald) umgebaut.



Karten © Stadt Kassel, Vermessung und Geoinformation, Nr. 1231, Stand 2012



Text: Dr. Thilo Warneke; Grafische Gestaltung: Birgit Mietzner

