

# Kanonenbahn

**. . . und zwischen den Gleisen wächst das Gras!**

Erinnerungen an ein Jahrhundert Eisenbahnromantik  
zwischen Malsfeld–Spangenberg–Waldkappel

Rolf Gießler

Mit über 100 Abbildungen und Skizzen



# Kanonenbahn

... und zwischen den Gleisen wächst das Gras!

Erinnerungen an ein Jahrhundert Eisenbahnromantik  
zwischen Malsfeld–Spangenberg–Waldkappel

Rolf Gießler

Bilddokumentation mit über 100 Abbildungen und Skizzen  
Mitarbeit: Reinhold Salzmann, Baumbach

Herausgegeben im Selbstverlag Gießler, 1983  
Höhenweg 9, 3509 Spangenberg-Bergheim



### *Impressum*

Herausgeber, verantwortlich i. S. d. P.: Rolf Gießler

Satz, Lithos: Buch- u. Offsetdruckerei A. Bernecker GmbH & Co. KG, Melsungen

Druck, Verarbeitung: Buch- u. Offsetdruckerei H. Munzer OHG, Spangenberg

Textbeiträge: „Der verpaßte Zug“, „Es war einmal . . .“, Technik, Geschichte, Fahrbetrieb:  
Reinhold Salzmann

Anzeigenwerbung, Firmenbetreuung: Klaus J. Weisel, Georg Nentwig

Montage Streckenskizze (Mittelteil): Klaus Spohr

Titelbild und Foto Rückumschlag: Rolf Gießler

Fotos: Erwin Bödicker (3), Rolf Gießler (51), John (Buch: „Das Eisenbahnjahrhundert“) (1),  
Theo Laubach (1), Wolfgang Koch (8), Georg Nentwig (1), Reinhold Salzmann (11), Reinhard  
Wilhelm (1), Privat/Archiv (23)

## VORWORT

*„Als ihre Schienenwege gebaut wurden, war sie das einzige moderne Verkehrsmittel. Sie sollte deswegen möglichst in jedes Dorf fahren. Die Strecken sollten billig zu bauen sein und brauchten keine höhere Geschwindigkeit zuzulassen. Dementsprechend wurde umgebaut, mit Umwegen, mit vielen engen Kurven, in schmalen Tälern, mit nur einem oder zwei Gleisen. Ein Konzept des vorigen Jahrhunderts für die Aufgaben von damals.“  
Doch die Bahn expandierte, die Anforderungen stiegen. Die Folge war, daß immer mehr Nebenstrecken an Bedeutung verloren. Hier begann das große Schienensterben.*

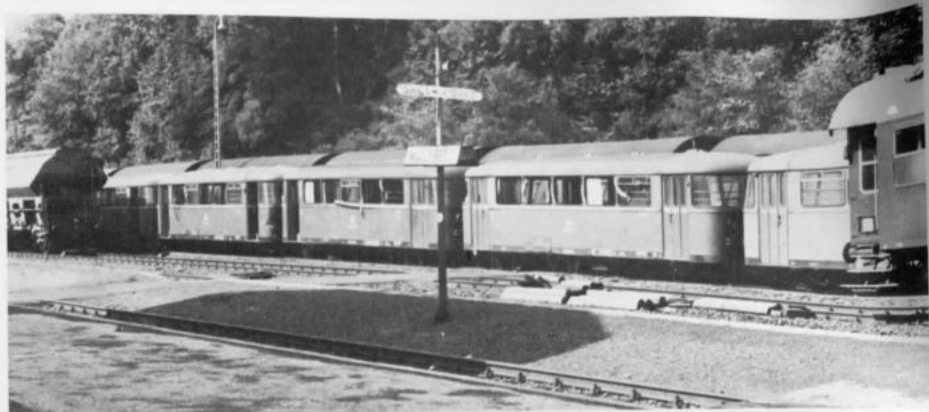
*Die stillgelegten Bahnen enthüllen die unbarmherzige Grausamkeit der rostenden, unbenutzten Schienen, der von Gras und Unkraut überwucherten Bahngleiskörper und kündigen das Unvermeidliche an: daß noch viele Bahnstrecken an anderen Orten in gleicher Weise verwildern würden.*

*Die „Kanonenbahn“ von Leinefelde nach Treysa ist eine solche Bahnlinie. Sie wurde ein raumordnerisches, betriebswirtschaftliches Opfer. So ist nicht viel übriggeblieben von der ehemaligen Ost-West-Verbindung, in die viele Städte und Gemeinden unserer Region manche große Hoffnung auf wirtschaftlichen Aufschwung setzten. Der Rotstift der Verkehrsplaner hat hier nur allzudeutlich Regie geführt. Die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts wurden zur Schicksalsstunde einer Bahn, die als schnelle Verbindung zwischen Berlin und Koblenz einmal an Bedeutung gewinnen sollte. Überall dort, wo das eiserne Band der Gleise unterbrochen und ungenutzt ist, läßt sich die Spurweite der Schienen kaum noch erkennen, ist der Verfall vorprogrammiert.*

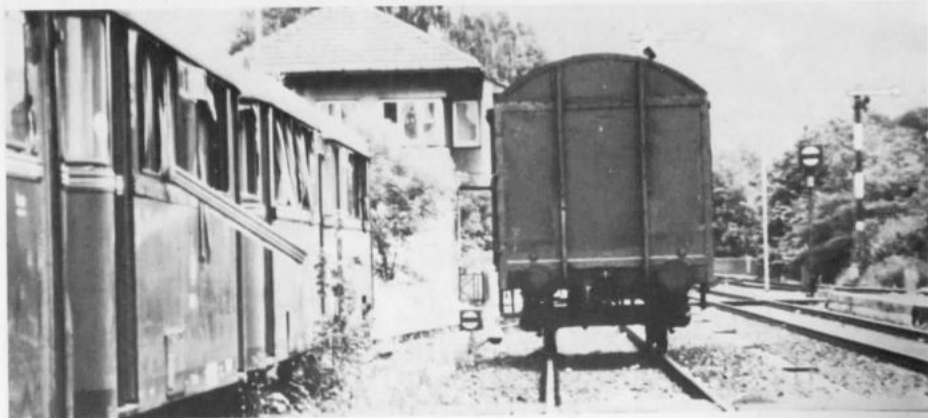
*Das Schicksal eines nur kleinen Abschnitts dieser aus martialischen Gründen angelegten Bahnlinie, die mehr und mehr in Vergessenheit gerät, soll hier beschrieben sein.*

*Der Versuch, durch eine Art Bestandsaufnahme zu zeigen, was nach vielen stolzen und lebhaften Jahren von „unserer“ Bahn übriggeblieben ist, wurde noch von einem weiteren Gedanken getragen: Als würdige Erinnerung an ein Jahrhundert Eisenbahnromantik, das nicht vollständig aus unserem Bewußtsein verschwinden sollte!*

*Rolf Gießler*



*So endet, . . .*



*. . . was einst stolz begann*



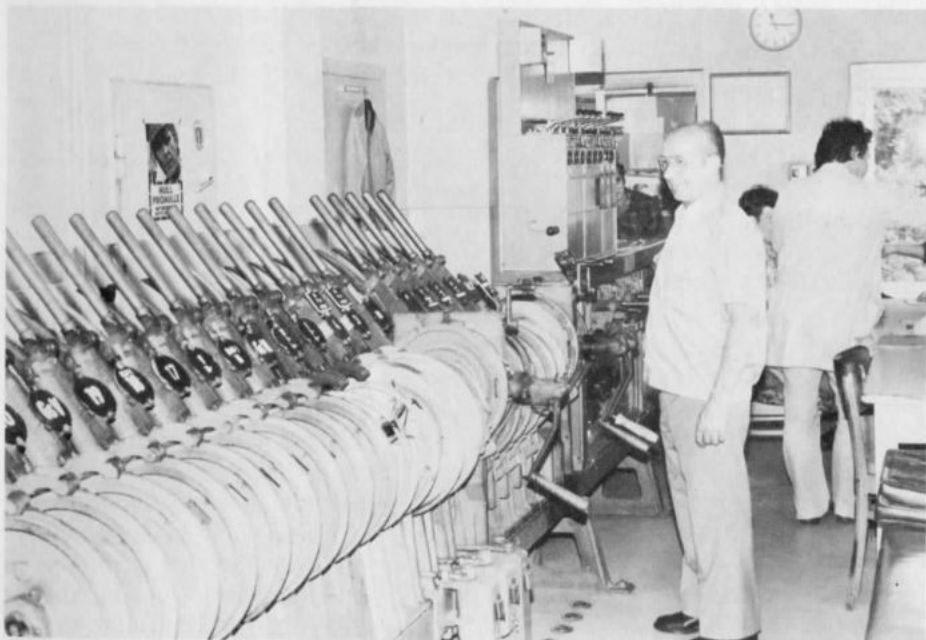
# I. MALSFELD

## Ein Fahrdienstleiter erinnert sich . . .

An einem Freitag des Spätsommermonats September 1982 sitzt ein Mann in dem rechteckigen, doppelstöckigen Stellwerkgebäude unweit des Malsfelder Bahnhofs.

Er schaut wehmütig über die Bahnhofsanlage mit den paar Güterwaggons hinweg auf die heruntergekommenen, ausgedienten, teilweise zertrümmerten Wagen jener roten Schienenbusse, welche einst stolz mit 60 km/h und bis zu 150 PS über die Schienenstränge ratterten.

Der 52jährige Karl Ellenberger – seines Zeichens Fahrdienstleiter in einem der letzten betriebenen Stellwerke in diesem Bereich der alten „Kanonenbahn“, erinnert sich gern an die Entstehungsgeschichte dieser Eisenbahnstrecke zurück, denn schließlich hat er selbst viele Jahre lang deren Entwicklung mitgeprägt . . .



*Fahrdienstleiter Ellenberger wirft einen letzten Blick auf seine Hebelbank im Stellwerk Malsfeld. Die Verbindungsdrähte zu den Weichen und Signalen draußen auf der Strecke sind schon gekappt. Als dieses Foto entstand, wurden die Demontearbeiten im Innern des Stellwerks gerade fortgesetzt.*

Das Land Preußen besaß bis 1866 – neben einigen Privatbahnen – nur ein begrenztes Staatsbahnnetz, dessen Teile im Westen (Westfalen, Saarland) und Osten (Berlin, Pommern, Schlesien) des Landes isoliert voneinander lagen. Mit dem gewonnenen Krieg von 1866 fielen u. a. auch die hessischen Bahnen an Preußen, was einen verbesserten Zusammenschluß des Staatsbahnnetzes zur Folge hatte. Es fehlte aber noch eine Verbindung zwischen beiden Teilnetzen. Der deutsch-französische Krieg brachte weiteren Aufschwung für die Idee dieser Verbindung, da der preußische Generalstab eine strategisch nutzbare Ost-West-Bahnlinie forderte.

Trotz des 1871 gegründeten Deutschen Reiches war die Eisenbahnverwaltung weiterhin Länderangelegenheit, und so stimmte das Preußische Abgeordnetenhaus 1873 der „Eisenbahnvorlage“ der preußischen Regierung (Gesamtvolumen 50750000 Taler) zu.

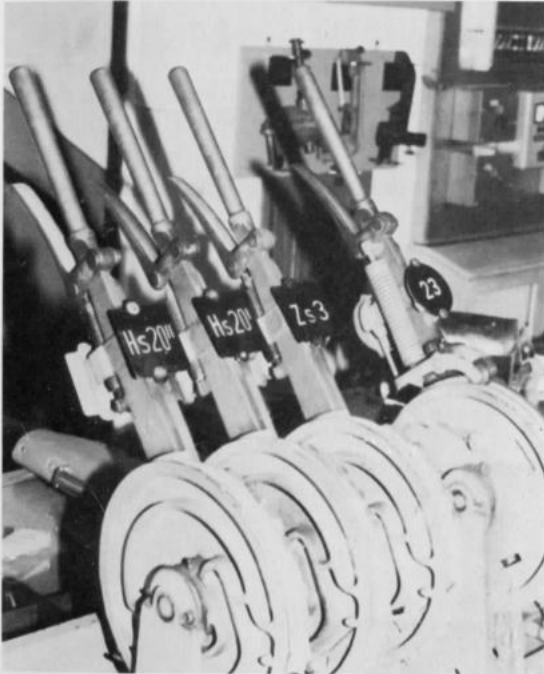
Obwohl ursprünglich geplant, wurde keine völlig neue Strecke gebaut, sondern es wurden „nur“ Lücken zwischen bestehenden Linien gefüllt. So entstand auch die Abkürzungsstrecke von Leinefelde über Eschwege, Niederhone, Waldkappel, Malsfeld nach Treysa (die eigentliche „Kanonenbahn“).

Die Gesamtstrecke der „Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“ nahm ihren Anfang in Berlin und ging über Belzig, Sangershausen, Leinefelde, Dingelstedt (Eichsfeld), Eschwege, Malsfeld, Treysa, Marburg, Lollar, Wetzlar, Koblenz. Diese Strecke hatte als Durchgangsstrecke nie eine sonderliche Bedeutung, stets wurden für Durchgangszüge, etwa von Berlin zum Mittelrhein, nur Teilabschnitte benutzt.



*Signalmast, Schranken und Stellwerk auf dem Verbindungsgleis zur Strecke Kassel – Bebra, als hier noch regelmäßig Personen- und Güterzüge verkehrten.*

Im hessischen Bergland überschreitet die „Kanonenbahn“ die Werra bei Eschwege, führt nach Waldkappel und von dort über Spangenberg nach Malsfeld ins Fuldatal. Hier überquert sie die hessische Nordbahn Bebra – Kassel, kommt dann nach Treysa und trifft schließlich in Treysa auf die Main-Weser-Bahn. Ihr Verlauf in diesem Gebiet entspricht etwa dem der alten Handelsstraße „Durch die Langen Hessen“.



Bereits im Jahre 1872 hatte die „Königliche Eisenbahndirektion Cassel“ die Landräte der Kreise Ziegenhain, Homberg, Melsungen und Eschwege von den in nächster Zeit stattfindenden Vermessungen durch die „Geometer“ in verschiedenen Gemeinden ihrer Kreise unterrichtet. Die Planung im Bereich des nordhessischen Berglandes brachte besondere Probleme mit sich, galt es doch, eine Ost-West-Verbindung, die quer zu den hier mehr in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Flußtälern und Gebirgszügen verlief, zu schaffen.

Hier waren beachtliche Höhenunterschiede im Raum der nördlichen Ausläufer des

Knüllgebirges und des Homberger Hochlandes zu überwinden und das Fuldatal im Raum Melsungen zu durchqueren. Auch die Höhen des Stölzinger Gebirges waren beachtliche Hindernisse, ehe das Werratal bei Eschwege erreicht war.

Am 30. Oktober 1874 wurde mit dem Bau des Streckenabschnittes Treysa – Malsfeld begonnen. In fünfjähriger Bauzeit wurde er fertiggestellt. Ein großes Projekt war der Bau der Eisenbahnbrücke bei Malsfeld, die in 29 m Höhe über dem Flußbett das Fuldatal überquert und eine Länge von 114 m hat.

Auch beim Bau der übrigen Strecke waren erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden. Brücken und Unterführungen waren notwendig. An den Schlußsteinen dieser Straßentunnel sind teilweise auch heute noch die Buchstaben „BCE“ (Berlin-Coblenzer-Eisenbahn) zu lesen.

Im Frühjahr 1879 verkehrten bereits Züge auf Teilen der Strecke. Den Beinamen „Kanonenbahn“ verdankt die Bahn bekanntlich der Tatsache, daß sie in erster Linie aus militärischen Gesichtspunkten entstanden war. Sie sollte im Ernstfall die übrigen West-Ost-Verbindungen entlasten. So rollten zu Beginn des I. Welt-



krieges vor allem Artilleriezüge mit Pioniergerät und schließlich, von Westen kommend, lange Lazarettzüge mit Verwundeten über die Gleise. – Karl Ellenberger ist heute den letzten Tag im Stellwerk Malsfeld. Er schaut zur Uhr und bedient einige der in Reihe angeordneten, großen, eisernen Hebel seiner Hebelbank, welche nach Betätigung draußen auf der Strecke Signale setzen, Schranken öffnen oder schließen, Weichen umstellen, Ein- oder Ausfahrt gewähren.

Alle Arbeitsvorgänge werden minutiös und sorgfältig in das Arbeitsbuch eingetragen – Dienstvorschrift . . .

Zwölf Jahre lang hat Karl Ellenberger hier im Stellwerk Dienst getan. Jahre zuvor in Nieder- und Oberbeisheim, Remsfeld und Homberg tätig, wird der rüstige Fahrdienstleiter nun mit ähnlichem Aufgabengebiet zur Strecke Kassel – Bebra versetzt. Sein Arbeitsplatz an der „Kanonenbahn“ wurde wie der vieler seiner Kollegen wegrationalisiert.

„Das ist eben der Lauf der Zeit“, meint er gelassen, unverbittert, ohne anzuklagen oder zu urteilen.



*Ein Bauzug auf dem Abzweiggleis zur Hauptstrecke Kassel – Bebra. Rechts das Stellwerk im Bereich westlich des Malsfelder Bahnhofs. Die Aufnahme entstand im August 1982.*

Unten auf Gleis zwei fährt indes die türkis-beige, dieselbetriebene Kleinlok vorbei. Ellenberger winkt dem Lokführer, gibt Zeichen und wendet sich seiner Hebelbank zu. Noch einmal gibt es Arbeit für den scheidenden Stellwerksbeamten in Malsfeld . . .

Wir stören ihn bei seiner letzten Amtshandlung nicht . . .

Unser Blick gleitet über die im Abendsonnenlicht glitzernden, noch blanken Schienen.

Wie bald schon werden sie Rost angesetzt haben?

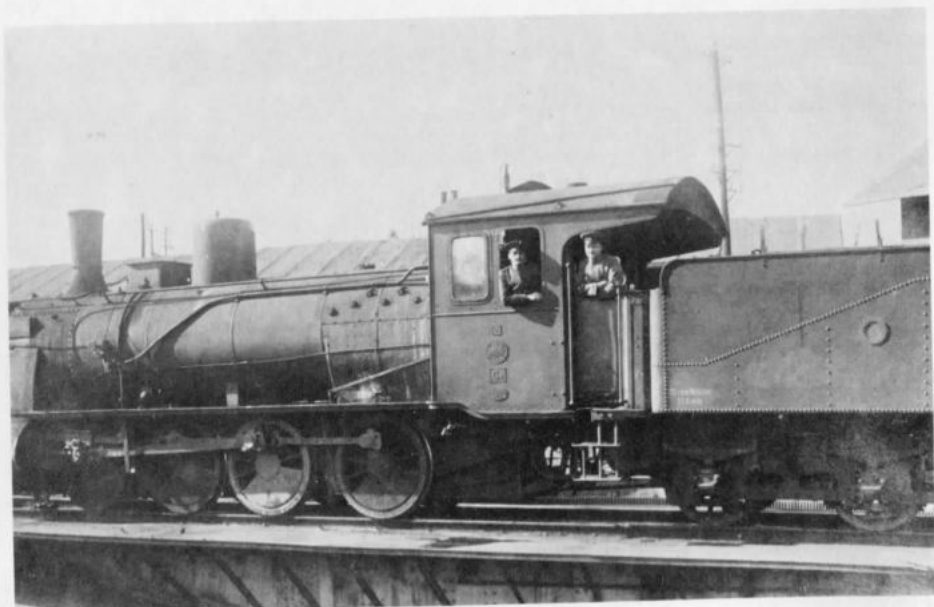


*Lokomotivführer, Heizer, Bremser, Schaffner, Schirmmeister, Kontrolleure, Bahnmeister, Maschinenmeister, Expedienten, Packmeister . . . Gut zwei Dutzend „Eisenbahner“ hatten sich 1906 für den Fotografen vor den preußischen Personenzug mit einer Dampflokomotive der Baureihe P 2 im Bahnhof Malsfeld in Positur gestellt.*

## Mit „Volldampf“ über die Kanonenbahn

Denkt man zurück an all die Jahre regen Bahnbetriebs auf der eingleisigen Strecke, an das Leben in und um den Bahnhöfen, an all den notwendigen, betriebstechnischen Aufwand, an die unentbehrlichen Signal- und Sicherungseinrichtungen, an die schnaubenden Dampflok und die gemächlich dahinratternden Schienenbusse, so stehen sie oftmals etwas im Hintergrund: Die Menschen, Zeitgenossen, Bahnbediensteten, die ihre Arbeitskraft über Jahre in den Dienst der Bahn stellten, ja, denen der Beruf auf und an den Gleiskörpern nicht selten zum Lebensinhalt geworden ist. Solch ein Eisenbahner mit Leib und Seele, gewissermaßen ein „Veteran der Schiene“ ist Oberlokfürer i. R. Heinrich Ludwig. Der 94jährige Malsfelder erinnert sich noch sehr gut zurück an seine nahezu 50 Jahre an der Bahn, davon 25 Jahre im aktiven Lokführerdienst, in denen er gern mit „Volldampf“ über den eisernen Schienenstrang zwischen Treysa, Malsfeld und Waldkappel pendelte.

Heinrich Ludwig trat am 1. August 1906 in den Dienst der Eisenbahn. Er erlernte das Schlosserhandwerk (Voraussetzung für den Lokführerberuf) und war im Hauptausbesserungswerk Kassel tätig. Schließlich fuhr er als Heizer und Reservelokführer, bevor er seine erste selbständige Fahrt als Lokführer auf der Strecke Kassel – Hannover machte.



*Ein Foto aus dem Privatalbum von Oberlokfürer a. D. Heinrich Ludwig (im Führerstand rechts): In einer Zeit, als er noch als Heizer fuhr, entstand diese Aufnahme einer G 7-Lokomotive auf der Drehscheibe.*

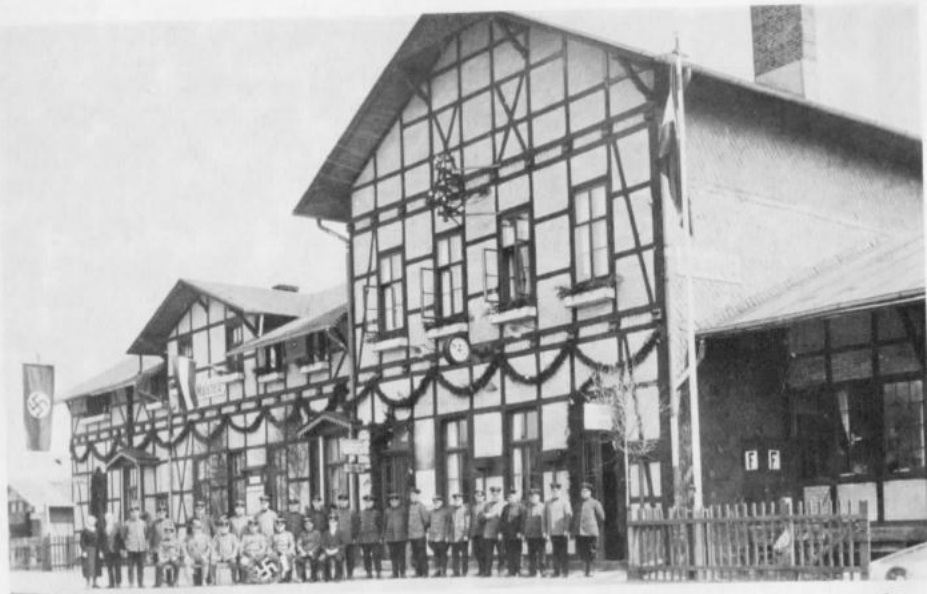


*Gruppenbild mit Zivilist: Vor dem Portal des Malsfelder Bahnhofs hat sich die uniformierte Eisenbahnercrew neben dem zivilgekleideten Bahnmeister Schwenk eingefunden. Rechts neben dem Bahnmeister sitzt der damalige Bahnhofsvorsteher Stein. Oberlokführer Ludwig, auf dem Foto direkt hinter Bahnmeister Schwenk, war ein „Eisenbahner mit Leib und Seele“. Obwohl z. B. eine Uniform für seinen Beruf laut Dienstvorschrift keine Pflicht war, stand er stets korrekt gekleidet mit Schlips, Kragen und Dienstmütze im Führerstand seiner Dampflokomotiven. Eine vorbildliche Dienstauffassung, wie sie über Begriffe wie Disziplin und Pflichterfüllung hinaus in jenen Jahren eigentlich vielen Eisenbahnern aller Tätigkeitsbereiche eigen war . . .*

Auf diese Fahrt ist der Ruheständler besonders stolz, finden solche „Antrittsfahrten“ gewöhnlich doch erst einmal auf Rangierstrecken statt.

1953 endete nach fast einem halben Jahrhundert das Berufsleben des rüstigen Eisenbahners. Von seiner Zeit an der „Kanonenbahn“ erzählte uns Heinrich Ludwig, daß im Lokbahnhof Malsfeld immer sechs Lokpersonale und drei bis vier Lokomotiven stationiert waren. Im Schnitt fuhren sechs Züge pro Tag in eine Richtung. Kombinierte Personen/Güterzüge wurden oft sogar fahrplanmäßig eingesetzt. Der Oberlokführer erinnert sich daran, daß der erste Zug gegen 5 Uhr morgens fuhr, der letzte so gegen 21 Uhr. Die Fahrkarte kostete nach seinen Angaben von Malsfeld nach Spangenberg 20 Pfennige, von Melsungen nach Kassel 60 Pfennige.

Zur Ausstattung des Lokbahnhofs Malsfeld gehörten zwei Wasserkräne, Bekohlungsanlagen (Kohlenbunker), ein Lastenaufzug sowie ein dreiständiger Lokomotivschuppen mit Werkstattanbau, der erst Anfang der siebziger Jahre abgerissen wurde.



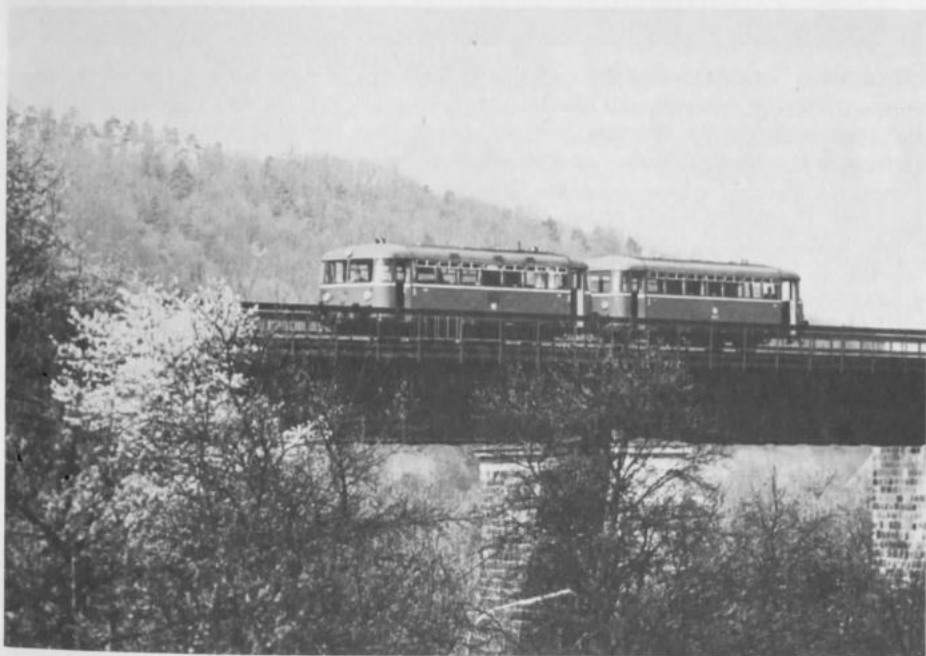
*Girlanden- und Fahnen schmückten am „Tag der nationalen Arbeit“ in den dreißiger Jahren u. a. auch den fachwerkbunten Bahnhof Malsfeld. Die Zeit hinterließ ihre Spuren. Die formschöne Außenuhr und die große Fahrplantafel verschwanden, das Gebäude verwitterte, die Fachwerke verblaßten . . .*



*Dieser alte Streckenfernsprecher stand zwischen der hohen Fuldabrücke und der Einfahrt zum Bahnhof Malsfeld. Rechts im Bild an der Weiche steht Oberleitungsmeister Kaspar Schäfer. Er war seinerzeit für die Fernmeldeunterhaltung des Streckenabschnitts Ziegenhain Nord bis zum Tunnel Bischofferode zuständig.*

## Als die Malsfelder Brücke zertrümmert wurde

Im letzten Monat des II. Weltkrieges ereignete sich an der sich steil über die Fulda erhebenden Malsfelder Eisenbahnbrücke folgende Katastrophe: Am 24. März 1945 rollte ein schwerer Güterzug von Malsfeld Richtung Treysa. Bis zum Beisheimer Tunnel steigt das Gelände. Schwere Züge wurden diese Steigung mit zwei Lokomotiven gezogen (Vorspann) oder mit einer zusätzlichen Lok am Zugschluß nachgeschoben (Druck). Da in dem Zug auch durch die Kriegswirren nach Deutschland gekommene ausländische Waggons eingestellt waren, konnte an dem Tag nur mit Vorspann gefahren werden. Die schwerbeladenen letzten Waggons rissen plötzlich ab. Die in einem solchen Falle sonst zwangsweise wirkende Druckluftbremse griff nicht! Die gelösten Wagen des Zuges rollten im abfallenden Gelände nach Malsfeld zurück! Hier waren auf die Hiobsbotschaft hin sofort alle Weichen umgestellt worden. Doch es half nichts mehr. Mit über 100 km/h Geschwindigkeit rast der Zug durch den Malsfelder Bahnhof zur Brücke. Dort sprang ein mit Langholz beladener Wagen aus dem Gleis, legte sich



*Ein nicht mehr wiederkehrender Augenblick: Dieser offenbar aus Richtung Eschwege in Malsfeld einfahrende Triebwagen war jedoch ein Zug aus Treysa, der auf der 114 m langen Fulda-Brücke bei Malsfeld, wenige Tage vor der Einstellung des Personenverkehrs im Frühjahr 1981, rangierte.*



*„Dieses Haus ist kein Bahnhof!“ . . . Wie recht „Susi & die Rockets“ mit ihrem Schlager doch haben, der zuweilen aus den Lautsprechern der Musikbox in der Gaststätte des Bahnhofs Malsfeld tönt, können sie nicht ahnen. Denn seit Juni 1981 ist jenes hellbeige, verwitterte Bahnhofsgebäude – einst Zentrum des Schienenverkehrsknotenpunktes an der Peripherie Malsfeld – einer der vielen, leerstehenden, ungenutzten „Geisterbahnhöfe“ an der alten „Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“-Linie. Die Gaststätte wird vornehmlich von den Einheimischen frequentiert, denn nur hin und wieder wartet hier ein Reisender auf einen Zug der Strecke Kassel – Bebra.*

quer zur Brücke, und die Wucht der nachrollenden Waggons riß alles in die Tiefe, einen ganzen Teil der Brücke mitnehmend. Die Brücke war in Trümmern! Drei Jahre dauerte es, bis die Brücke wieder aufgebaut war. Bald nach dem Unglück war aber schon ein behelfsmäßiger Steg neben der Brücke über die Fulda errichtet. Die von und in Richtung Spangenberg – Waldkappel verkehrenden Züge fuhren bis an die Unglücksstelle heran, die Passagiere stiegen aus und gelangten über diesen Steg an das andere Ufer, wo sie beim Bahnhof Malsfeld die Fahrt mit den dort bereits wartenden Zügen fortsetzen konnten. Im Oktober 1948 wurde die Brücke wieder für den Verkehr freigegeben.

Das Malsfelder Brückenbauwerk war im Januar 1982 Gegenstand einer Stellungnahme des hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik, in der es u. a. auch um die geplante Stilllegung des Güterverkehrs Malsfeld – Spangenberg ging. „Seitens der Bahn besteht nach einer möglichen Betriebseinstellung keine Notwendigkeit und kein Interesse an einer Erhaltung der Brücke“, heißt es da.

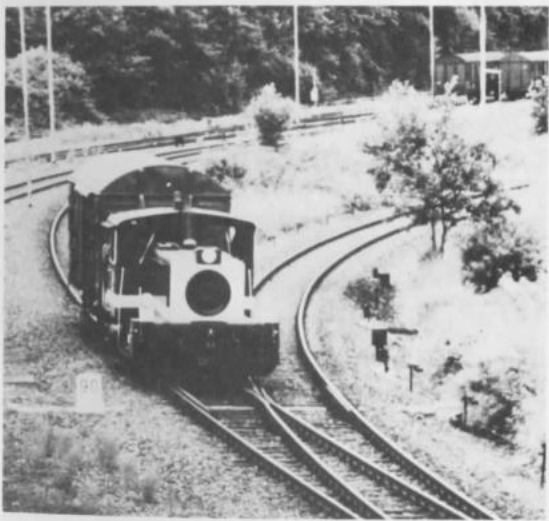
Die Denkmalpflege wiederum ist anderer Ansicht. Sie spricht von einem „besonders augenfälligen, historischen Dokument“ für die seinerzeit angelegte Bahnstrecke. Das Bauwerk prägte in besonderer Weise die Landschaft, und ihre weit gespannten, genieteten Eisenkonstruktionen stellten für die damalige Zeit besondere Ingenieurleistungen dar.

Das „Schicksal“ der Brücke ist also ungewiß, die Kostenfrage wird aber auch hier denkmalpflegerischen Belangen Grenzen setzen.

Nach siebenjähriger Bauzeit ist die Brücke am 15. Mai 1879 mit der Strecke Niederhone – Waldkappel – Malsfeld eingeweiht worden. Der Bau der fast 30 m hohen Eisenbahnbrücke war mit einigen Schwierigkeiten verbunden. Am 10. Oktober 1877 stürzte so z. B. deren erster Pfeiler ein.

Heute rattern nur noch hin und wieder ein paar Güterwaggons über das in die Brücke eingebettete Gleis, die DB sieht nach einer etwaigen Betriebseinstellung des Güterverkehrs keine Notwendigkeit zur Erhaltung des Bauwerks.

## Erhöhte Verkehrssicherheit auf Nebenstrecken



Das „Melsunger Tageblatt“ berichtete in seiner Ausgabe vom 28. Januar 1957 unter der Überschrift „Triebfahrzeuge der Bundesbahn erhalten neue Beleuchtung“: Wie die Pressestelle der Bundesbahndirektion Kassel bekanntgibt, fahren ab 1. Februar alle auf den Nebenstrecken verkehrenden Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn bei Dunkelheit als Spitzensignale anstelle der bisher verwendeten zwei Laternen dreileuchtende Laternen, die etwa in Form eines „A“ angeordnet sind. Dadurch soll erreicht

werden, daß bei parallelem Verlauf von Bahn und Straße oder bei sehr schrägen Kreuzungen entgegenkommende Eisenbahnfahrzeuge eindeutig als solche zu erkennen sind und nicht mit Straßenfahrzeugen verwechselt werden können. Die Bundesbahn erhofft sich hiervon eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit von Triebfahrzeugen an den Bahnübergängen. Im Kreise Melsungen erhalten die Triebfahrzeuge auf der Nebenstrecke Eschwege – Waldkappel – Malsfeld die neue Beleuchtung.





*Im Bahnhof Malsfeld am 25. Mai 1974 gegen 20.30 Uhr: Der Schein trügt. Was eher nach einer fröhlichen Zusammenkunft aussieht, hat einen „traurigen“ Anlaß. Denn man ist an diesem Abend das letzte Mal mit dem Schienenbus über die eingleisige Strecke zwischen Spangenberg und Malsfeld gefahren. Mit Trauerkranz und Blumenschmuck wurde Abschied von dem liebgewonnenen Verkehrsmittel genommen. Heimatfreund Wilhelm Salzmann, Spangenberg, (vierter von links) sprach im Namen aller das Bedauern über diese Beschränkung im Personennahverkehr aus und erinnerte noch einmal an die fast 100jährige Geschichte der Bahn. Aus dem Salzmannschen Fotoalbum stammt die hier wiedergegebene Aufnahme, die Reinhard Wilhelm seinerzeit schoß.*



*Eisenbahnknotenpunkt Malsfeld: Hier kreuzen sich die „Hessische Nordbahn“ Kassel – Bebra und die „Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“ zwischen Malsfeld und der Domäne Fahre. Von Eisenbahnfreund Reinhold Salzmänn, der auch den unwiederkehrenden Augenblick einer Schienenbusfahrt über die Fuldabrücke festhielt, stammt diese Aufnahme der „Zugkombination“ beim Bahnhof Malsfeld. Vor dem mittleren Brückenpfeiler befand sich bis in die 60er Jahre ein Treppenaufgang und ein Lastenaufzug. Unten: Ein Bauzug und die Rangierlok „Köf“ beim Abzweig zur Strecke Kassel–Bebra beim Bahnhof Malsfeld.*



## II. MALSFELD – SPANGENBERG

Güterverkehr: Erhaltung der Strecke nicht vertretbar!

Als die Personenbeförderung Malsfeld – Waldkappel 1974 eingestellt wurde, war die DB-Zusicherung zum Fortbestand des Güterverkehrs bis nach Spangenberg ein eher schwacher Trost. Immerhin aber waren Gleise und Bahnhof nicht von einem Tag auf den anderen vollkommen nutzlos geworden. Signale, Weichen, Brücken, Waggons prägten weiterhin das Landschaftsbild, auch wenn die roten Schienenbusse fehlten. Knapp zehn Jahre nach Beendigung des Personenverkehrs auf der Nebenbahnstrecke bangt man nun auch um die Aufrechterhaltung des Schienengüterverkehrs. Dieser ist mit knapp 220 Waggons pro Jahr (1980) – die über den sieben Kilometer langen Schienenstrang nach Spangenberg rollten – nicht mehr kostendeckend.

Bundesverkehrsministerium und Bundesbahn kamen um eine neuerliche Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht umhin. Das Resultat wurde in einer Stellungnahme des Landrats im März 1983 publiziert:

„Die Teilstrecke Malsfeld – Spangenberg ab Anschluß ‚Pfieffewiesen‘ bis einschließlich Bahnhof Spangenberg ist, so die DB, wegen ihres geringen



Verkehrsaufkommens nicht wirtschaftlich, eine Erneuerung der Bahnanlagen (Kosten: 4 Millionen DM) sei erforderlich, die Erhaltung der Strecke nicht vertretbar, der Betrieb soll eingestellt werden.“

Die Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindung in das Industriegebiet ‚Pfieffewiesen‘ scheint dagegen im Augenblick nicht in Frage gestellt. Zwischen 1200 und 1300 Waggons versorgen jährlich vornehmlich die beiden Melsunger Unternehmen Edeka und Sonntex – zusätzlich zu der Lkw-Anlieferung – auf dem Schienenwege mit erforderlichen Gütern.



*Noch werden täglich etliche Güterwaggons über dieses Anschlußgleis von Melsungen über Malsfeld zum Industriegebiet „Pfieffewiesen“ rangiert. Eine Einstellung des Güterverkehrs ist hier von der DB nicht vorgesehen, sofern sich das Verkehrsaufkommen nicht verringert. Das Wagenladungsaufkommen bis nach Spangenberg ist indes in den letzten Jahren zurückgegangen. Der Betrieb soll eingestellt werden. Um den Stilllegungszeitpunkt hinauszuschieben, hat die Bundesbahndirektion Frankfurt/M. das Gleis durch das Einziehen von Spurschwellen so hergerichtet, daß es mit verminderter Geschwindigkeit noch etwa 2 Jahre befahrbar sein wird.*





*Bei Rangierarbeiten im Industriegebiet „Pfieffewiesen“*



## *Es war einmal . . .*

. . . vor etwa zwanzig Jahren ein Reisender, der nahm für den Weg von der Kreisstadt Melsungen nach Spangenberg die Bahn. In Melsungen bestieg er einen Personenzug, der ihn das Fuldatal entlang schnaubend in fünf Minuten nach Malsfeld brachte. Unser Reisender stieg dort am unteren Bahnsteig aus, wo ihn eine Lautsprecheransage begrüßte. Die Durchsage war recht lang; es wurden immerhin zwei Umsteigemöglichkeiten – eine nach Treysa und eine nach Eschwege – angekündigt. Nachdem unser Zeitgenosse jetzt zu seiner Beruhigung festgestellt hatte, daß er noch einige Minuten Zeit hatte, sah er dem Bahnbeamten zu, der eine mit Stückgut beladene Karre in den Fahrstuhl am Bahnsteigende, am Fuße des Brückenpfeilers, bugsierte. Dann machte er sich daran, die große Treppe, die den unteren Bahnsteig mit dem oberen verband, zu erklimmen. Oben angekommen sah er den Bahnbeamten mit seinem Karren wieder, wie dieser die Tür der blechernen Fahrstuhlbude am oberen Treppeneende schep-pernd ins Schloß warf.

Unser Reisender wandte sich nun nach links, würdigte den alten, ungenutzten Lokschuppen nur eines kurzen Blickes und schlenderte zu den zwei roten Schienenbussen, die vor dem Bahnhofsgebäude warteten. Der Triebwagen auf Gleis eins trug im mittleren Seitenfenster ein Schild: „Eschwege“, das war der richtige nach Spangenberg. Da sich unser Mann für die paar Minuten bis zur Abfahrt in den Wagen setzen wollte, versuchte er, die klemmende Falttür zu

*Der Beschluß und der Vollzug zum Abriß der Bahnstation Adelshausen erfolgte unter heftigen Protesten der Adelshäuser Bürger. Sie hatten ihre Station größtenteils selbst aufgebaut und im Oktober 1948 feierlich eingeweiht.*





*Wenn Natur und Technik aufeinandertreffen, gibt es selten Kompromisse. Nicht immer gelingt es, den eisernen Schienenstrang so malerisch wie im Pfeiffe- und Fuldataal in die Landschaft einzubinden. Die Spurweite der „Kanonenbahn“ präsentiert sich hier besonders eindrucksvoll beim Blick durch eine der Öffnungen in der Brüstung der Adelshäuser Bahnbrücke. Die Bahnsteigkante ist im Vordergrund rechts noch sichtbar.*

öffnen, was ihm mit etwas Kraftaufwand auch gelang. Im Wagen selbst saßen schon ein paar Reisende, meist ältere Leute. Auf dem Bahnsteig unterhielten sich die Schaffner und Triebwagenführer, sie schienen sich gut zu amüsieren, denn ihr Lachen klang bis in die Wagen.

Der Zeiger der Bahnhofsuhr rückte stetig weiter, die Bahner bestiegen nun ihre Fahrzeuge. Der Triebwagenführer öffnete rasselnd den Rolladen, der das „Armaturenbrett“ verschlossen hatte, holte aus seiner Ledertasche einen metallenen Hebel und steckte ihn zwischen die Knöpfe und Armaturen seines Bedienpultes. Später würde er mit diesem Hebel „die Gänge“ seines Triebwagens „schalten“. Nun klemmte er den Fahrplan an die Frontscheibe, stellte die Tasche beiseite und setzte sich in seinen Sitz. Brummend startete der Motor und ließ das ganze Fahrzeug erzittern. Zwei Schüler, die sich noch ein Eis durch das Fenster der Bahnhofswirtschaft hatten reichen lassen, sprangen noch schnell in den Wagen, dann ging die Fahrt los.

Klappernd wurde die Weiche am Ausfahrtssignal überquert, und schon dröhnten die Stahlträger der Fuldabrücke unter den Rädern. Der Schaffner begann die

Fahrkarten zu kontrollieren, kurz darauf kündigten Bimmeln und Hupen den Bahnübergang der B 83 an, und am Ende der Pappelreihe, die den Bahndamm säumte, waren schon die ersten Häuser von Adelshausen zu sehen. Quietschend hielten dann die Wagen am Häuschen bei der kleinen Straßenüberführung. Unser Reisender konnte beobachten, wie eine Frau ausstieg, ein Mann stieg in den zweiten Wagen zu. Dorthin begab sich jetzt auch der Schaffner, um dort die Karten zu kontrollieren bzw. dem eben zugestiegenen Fahrgast eine Fahrkarte zu verkaufen. Brummend rollte der Schienenbus weiter durch das Pfeiffetal, vorbei am Backsteingebäude des alten Bahnhofs Mörshausen. Einige Minuten später wurde Mörshausen erreicht, das schmucke helle Bahngebäude fiel in der Reihe der Häuser an der langgezogenen Kurve deutlich auf. Fahrgäste waren keine zu sehen, niemand stieg ein, niemand stieg aus – so wartete der Schaffner allein auf dem Bahnsteig, bis er pünktlich die Abfahrt signalisierte. Bimmeln und Hupen übertönten das Motorengebrumm des anfahrenden Triebwagens, denn gleich hinter dem Bahnsteig wurde eine Straße überquert.



*Dort, wo sich in knapp 60 m Entfernung einmal die geplante Schnellbahntrasse und die „Kanonenbahn“ nahezu rechtwinklig kreuzen werden, steht er ehemalige Haltepunkt Adelshausen/Mörshausen. Erst als in diesen beiden Orten 1948 eigene Wartehallen eingerichtet wurden, verlor der „Doppelbahnhof“ seine Funktion für den Bahnbetrieb. Das Gebäude wird nun privat genutzt, die derzeitigen Bewohner des „Alten Haltepunktes“, wie dieser Ort heute auch postalisch heißt, sind weder an das Wasser- noch an das Stromnetz angeschlossen, sie „versorgen“ sich selbst.*





*Unweit des „Alten Haltepunktes“ wird in ein paar Jahren genau an der markierten Stelle unmittelbar neben dem „Kanonenbahn“-Gleiskörper einer der dreizehn, 60 m hohen Pfeiler der Schnellbahnbrücke der Trasse Hannover – Würzburg errichtet.*

Die beiden Schüler konnten sich offenbar nicht einigen, in welcher Richtung sie sitzen wollten: klappte der eine die mit grauem Kunstleder bezogene Lehne um, protestierte sein Kamerad lautstark und versuchte, die Lehne wieder zurückzuklappen. Der Schaffner bereitete der Auseinandersetzung kurze Zeit später ein Ende, dann nahm er auf seinem Sitz vorn neben dem Fahrer Platz. Dort unterhielten sich die beiden, während der Triebwagen am Waldrand entlangbrummte. Über ihnen, am oberen Rand der Frontscheibe, war ein kleines Schild angebracht, das darauf hinwies, daß das Sprechen mit dem Triebwagenführer untersagt sei.

Ab und zu konnte unser Reisender die Autos auf der Straße nach Spangenberg auf der gegenüberliegenden Talseite sehen, auch das Spangenberg Schloß war nun schon in Sicht. Der Zug ließ die letzten Bäume hinter sich, bremste und hielt dann an einer unscheinbaren, kleinen grauen Wartehalle. Das große weiße Schild daneben gab Aufklärung: der erst kürzlich eröffnete „Bahnhof“ Bergheim war erreicht. Eine ältere Frau stieg aus, und als der Schienenbus beim Anfahren die Straßenbrücke überquerte, sah man die Frau den geländerbewehrten Fußweg zur Straße Richtung Dorf hinuntergehen.

Nur wenige Meter noch rollte der Triebwagen auf einem Damm hoch über dem Tal, dann tauchte er in einen Einschnitt ein. Rechts waren kurz ein Kalkofen und ein paar Loren zu sehen, als sich der enge Einschnitt schon wieder öffnete. Über unserem Reisenden huschten die Konturen einer kleinen Stahlbrücke hinweg, während unter ihm die Räder über die Weiche rumpelten, die den Zug zum Bahnsteig 2 des Spangenberg Bahnhofs lenkte. Unser Zeitgenosse hatte sein Ziel erreicht. –

Folgt man dem Schienenstrang vom „Alten Haltepunkt“ ein paar hundert Meter in östlicher Richtung, kommt man bei km 84.0 zum Hp Mörshausen. Das traurige Schicksal, welches andere Haltepunkte an der Bahnlinie ereilte, ist an diesem Gebäude scheinbar vorübergegangen. Die ehemalige Station ist gut erhalten, sie wird als Wohnhaus genutzt.



## Der Mensch soll es gemütlicher haben . . .

Vor dem mit Girlanden geschmückten Bahnhäuschen, das Bundesbahn und Gemeinde an der Eisenbahnbrücke auf der Bahnstrecke Malsfeld – Eschwege errichtet hatten, hatte sich am Dienstag, 27. November 1957, die Bergheimer Bevölkerung zahlreich eingefunden. Die Bundesbahn war durch Bahnmeister Schaub und Delinski von Homberg und Bahnmeister Wagner, Malsfeld, vertreten. Die Stadt Spangenberg, zu dessen Bahnhof 80 Jahre lang die Gemeinde Bergheim kam, wenn sie verreisen wollte, vertrat Bürgermeister Schanze.

Unter dem Motto: „Der Mensch soll es gemütlicher haben, und um dem Fortschritt der Zeit gerecht zu werden, hat die Bundesbahn die Errichtung der Haltestelle Bergheim unterstützt“, sagte Bahnmeister Schaub, der der Gemeinde zu dieser Haltestelle gratulierte.

Bürgermeister Wilhelm Kümmel dankte der Bundesbahn, dem Bauunternehmen Fritz Fett und allen anderen, die an der Errichtung der Haltestelle beteiligt waren. Dann rollte aus Richtung Spangenberg der erste Schienenbus an und hielt erstmalig in Bergheim. Jubelnd wurden die ersten Fahrgäste, Pfarrer P. Teicher und der Bergheimer Georg Albert, begrüßt, die aus dem Schienenbus auf der neuen Station Bergheim ausstiegen. Bürgermeister Georg Schanze zeigte das große Ereignis auf, daß, nachdem 80 Jahre lang die Bahn das stille Dorf umfuhr, der Schienenstrang die Gemeinde mit der ganzen Welt verbindet. Dankbarkeit und Freude im Herzen fanden sich die Bergheimer am Abend des ereignisreichen Tages zusammen und verlebten diesen schönen Freudentag gemeinsam.

(Aus: „Spangenger Zeitung“, 29. November 1957)



nd  
ge  
er  
ter,  
re-  
de  
  
em  
der  
de  
  
ner  
igt  
elt  
ert  
der  
das  
hr,  
eit  
nen



*Der Zug, auf den die junge Dame zu warten scheint, ist abgefahren. Und das schon seit fast 10 Jahren, als der Personenverkehr von der Schiene auf die Straße verlagert wurde.*



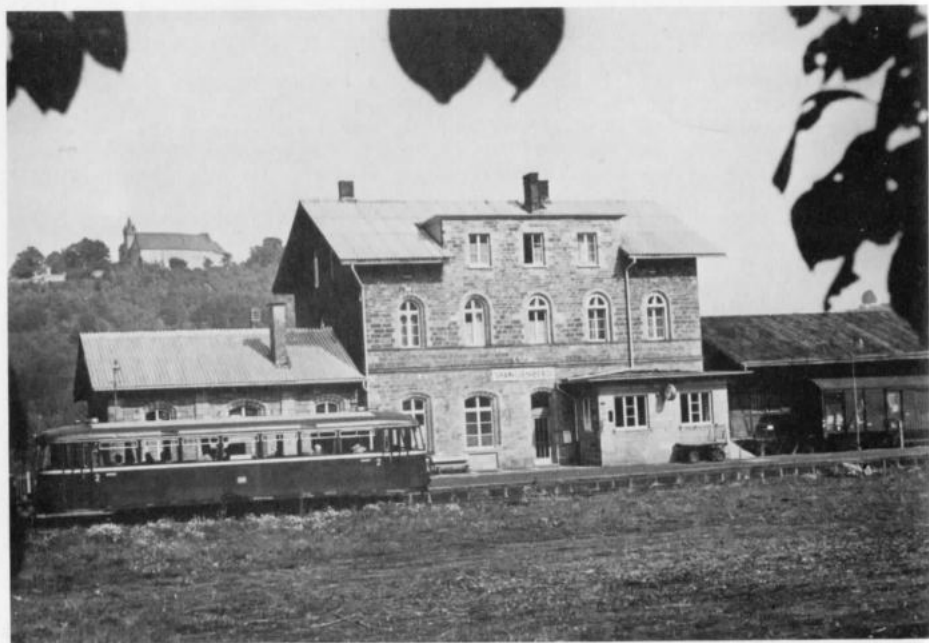
*„Hbf Bergheim“: Als „Hauptbahnhof“ deklarierten Spötter den kleinen Haltepunkt des Spangenberg Stadtteils. Gewiß, die Wartehalle war den Anforderungen entsprechend nicht sehr groß, die Gemeinde aber stolz, als sie 1957 eingeweiht wurde.*

### III. SPANGENBERG

#### Bahnhof Spangenberg im Wandel der Zeiten

Der 15. Mai 1879 wurde für Spangenberg, die Orte des Pfieffetals und weiter bis Waldkappel zum historischen Festtag: Der erste Zug befuhr diese Strecke. Frühmorgens um 7 Uhr traf der erste Personenzug, von Eschwege kommend, mit Laub und Blumen bekränzt im Bahnhof Spangenberg ein. Bürgermeister, Stadtrat, Vertreter der Behörden und die Bevölkerung wohnten diesem Ereignis bei und vernahmen die kurze Rede des damaligen Stadtoberhauptes Siebald, in der er auf die Bedeutung dieses historischen Tages für die Stadt Spangenberg gebührend hinwies. Um 9 Uhr wurde ebenso freudig der erste Gegenzug, von Malsfeld kommend, in Spangenberg empfangen.

Der erste Fahrgast, der in Spangenberg einstieg, war der Schuhmachermeister Justus Siebert, der in Eschwege Leder einkaufen wollte. Der erste Bahnhofsvorsteher hieß Gottlieb Schwerdtner, der erste Bahnmeister Adolf Sippel.



*Von Malsfeld kommend, fährt ein Schienenbus im Bahnhof Spangenberg ein. Die Aufnahme entstand Ende der sechziger Jahre.*



*Diese schwere, fünfsichtige Dampflokomotive der Baureihe 50 ist eine der größten Lokomotiven, die je im Bahnhof Spangenberg eingefahren sind.*

Manche Bahnbedienstete sind seit dieser Zeit mit dem Bahnhof Spangenberg verbunden, viele Züge sind über die heimischen Schienen gerollt. Wer hat aber noch vor 15 Jahren geglaubt, daß diese Bahn ihr 100. Jubiläum nicht mehr begehen würde?

Noch 1961 sind am Spangenerger Bahnhofsgelände durchgreifende Änderungen vorgenommen worden. Der zunehmende Stückgutverkehr hatte es notwendig gemacht, den Güterschuppen mit einem Betonfußboden zu versehen und mit einer modernen Waage auszustatten. Vor allem aber mußte der Frachtschalter verlegt und vergrößert werden.

Der Zugang zu den Bahnsteigen wurde in das Gebäude verlegt, so daß die Reisenden nicht mehr gezwungen waren, die Ankunft der Züge im Freien abzuwarten.

Für den Reise- und Frachtverkehr wurde in der Empfangshalle je ein separater Schalter angelegt, Fahrpläne und Plakate verschwanden aus den Glasschränken. Vitrinen, in denen die Spangenerger Geschäftswelt ihre Waren anbot, wurden aufgestellt und das Oberteil der Wände mit moderner Reklamemalerei versehen. Mit einigen Bänken und einem Schreibpult wurde der Umbau abgerundet und das Warten auf die Züge angenehmer gestaltet als seither.

Im Zuge der Rationalisierung der Nebenstrecke Treysa – Eschwege wurden im gleichen Jahr auch die Signalanlagen im Bahnhof Spangenberg umgebaut. Die beiden Signalmasten in Richtung Waldkappel und Malsfeld wurden eingezogen und dafür sogenannte Rückfallweichen eingebaut. Diese Weichen – übrigens die ersten im Direktionsbezirk – bedeuteten nicht nur eine Vereinfachung der Bedienung, sondern auch eine Verbesserung und gewährten letztendlich vor allem erhöhte Sicherheit.



*Ein Blick vom Schloßberg auf die Anlage des Spangenger Bahnhofs: Eindrucksvoll erschien selbst den kriegsgefangenen englischen Offizieren auf dem Schloß die glatte Fahrt der Züge durch die hessische Landschaft. Sie beobachteten jeden Zug aufmerksam vom ersten Auftauchen am Horizont bis zum Halt auf dem Bahnhof und der Weiterfahrt bis zum Verschwinden.*



*Der stillgelegte Bahnhof Spangenberg von der Nordwestseite. Das Foto wurde im Frühjahr 1983 aufgenommen.*

Was im Mai 1879 hoffnungsvoll begonnen hatte, endete im Mai 1974: Am 25. Mai fuhr der letzte Zug, mit Trauerflor gezeichnet, die Strecke Eschwege – Waldkapfel – Spangenberg – Malsfeld. Und wieder war es Mai, als 1981 der letzte Schienenbus die Strecke Malsfeld – Treysa befuhr.

Leider hat die Bahn die auf sie gesetzten Hoffnungen für einen wirtschaftlichen Aufschwung nicht ganz erfüllt, wenngleich ihr ein Anteil an der industriellen Entwicklung nicht abgesprochen werden kann. So gab sie auch dem Handel in Stadt und Land gewisse Auftriebsmomente und sorgte nicht zuletzt für lustige Begebenheiten, auf die wir an anderer Stelle zurückkommen.



Die Eisenbahnbrücke in der Louis-Salzmänn-Strasse, bei den alten Spangenbergern als die „Eiserne Brücke“ bekannt: Als die Brücke entstand, war Spangenberg noch ein Handwerk- und Kleinbauernstädtchen und die Brücke genügte voll und ganz den damaligen Ansprüchen. Doch mit ihrer geringen Traglast war sie immer öfter den kritischen Blicken der Lkw-Fahrer ausgesetzt, welche ihre schwere Fracht in das Industriegebiet Dörnbach befördern wollten. Denn diese Brücke war die einzigste Zufahrt, auch zu den Siedlungen Galgenberg und Gemeindeberg. Ein 1979 geschaffener, schienengleicher Übergang als Zufahrt zum Industriegebiet östlich der Spangengerger Bahnhofsanlage entlastete die „Eiserne Brücke“, unter der in über 90 Jahren so mancher Zug pendelte.

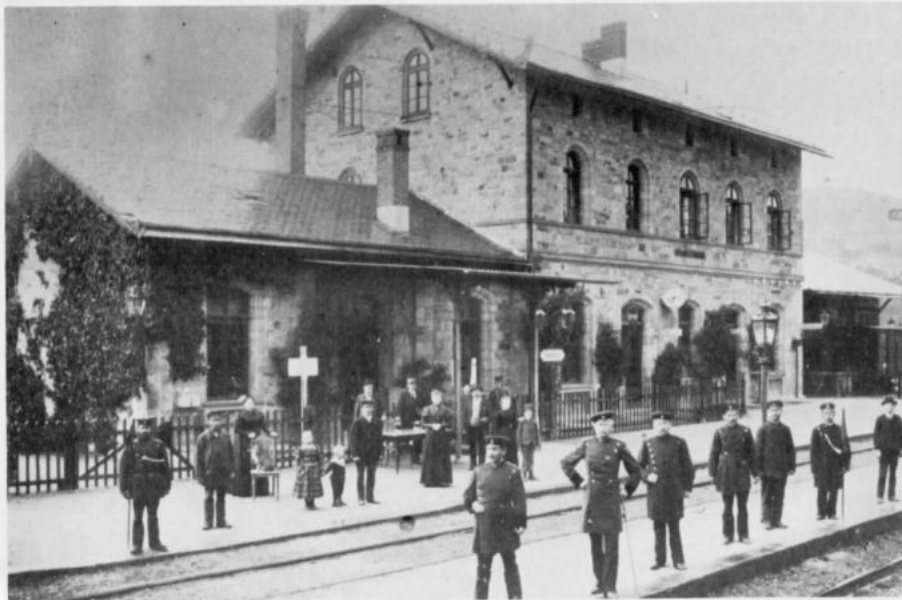


## Skandal im Zonenrandgebiet

Fast an der gesamten Bahnlinie kam es wegen der Planungen um die Stilllegung zu Einsprüchen und Protesten. Städte, Gemeinden, Industriebetriebe legten im Einklang mit Vereinen, Verbänden und Politikern aller Parteien ihr Veto ein. Vergeblich!

Das Bundeskabinett stimmte im Sommer 1973 der Stilllegung der Strecke für den Personenverkehr zu.

Bereits als im Dezember 1969 die Planungen der Bundesbahn bekannt wurden, die Stückgutabfertigung Spangenberg zu schließen, hagelte es Proteste. Stadtverwaltung und Parteien einerseits und die Bundesbahn andererseits kämpften in endlosen Diskussionen um die Realisierung ihrer jeweiligen Vorstellungen. Die „Spangenberg Zeitungen“ jener Tage sind voll von Stellungnahmen, Leserbriefen, sachlichen und weniger sachlichen Artikeln. Schlagzeilen wie „Spangenberg's Wirtschaft wird abgewürgt“, „Skandal im Zonenrandgebiet“ oder „Kritik an Neuordnung des Stückgutverkehrs“ spiegelten die Empörung über den Bundesbahnbeschluss wider.

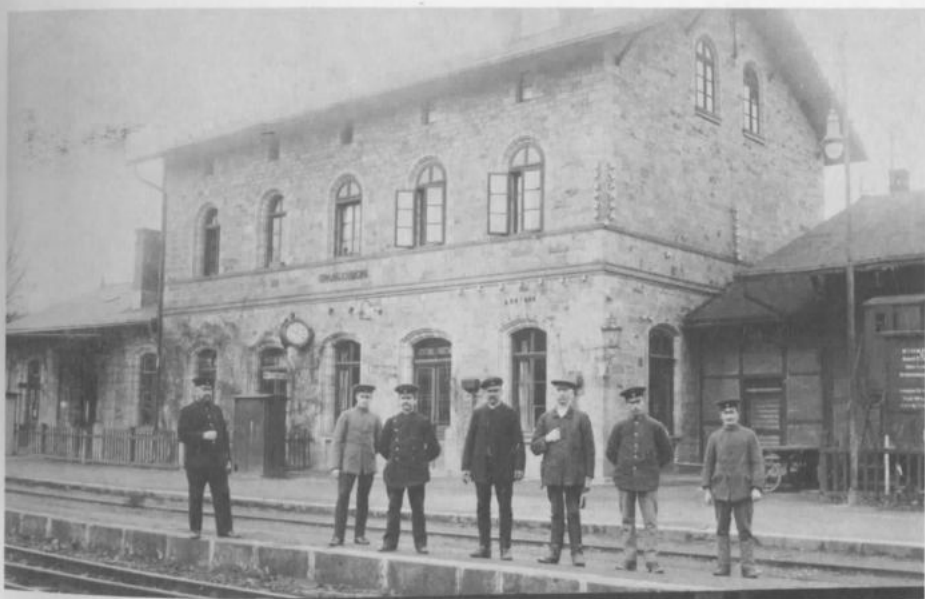


*Der erste Spatenstich für den Bau der „Kanonenbahn“ in der Gemarkung Spangenberg wurde am 1. August 1875 vollzogen. Am 22. Januar 1879 passierte nach 4½ Jahren Bauzeit die erste Dampflokomotive als Vorstreckenmaschine Spangenberg. Unsere Aufnahme entstand um die Jahrhundertwende und zeigt stolze Bahnbeamte in ihren martialischen Uniformen sowie wartende Fahrgäste im Spangenberg Bahnhof. Interessant das Signal am rechten Bildrand.*

Ein Einwohner Spangenberg überließ uns freundlicherweise einen Stoß Schriftverkehr, der seinen persönlichen Kampf um die Erhaltung der Güterabfertigung dokumentiert. Er, sowie andere engagierte Bürger korrespondierten mit Behörden, Politikern, dem Bundeskanzleramt, der Bundesbahndirektion, dem Bundesverkehrsministerium. Ohne Erfolg!

Die Güterabfertigung, über die zuletzt 9,9 t Stückgut täglich abgewickelt wurden, mußte im Rahmen einer Reorganisationsmaßnahme der Deutschen Bundesbahn am 1. Juni 1970 eingestellt werden.

In einer Stellungnahme der Bundesbahndirektion Kassel vom 4. Februar 1970 heißt es dazu u. a.: „Im Bezirk der Bundesbahndirektion Kassel werden von den 104 Bahnhöfen 74 die Abfertigungsmöglichkeit für den Stückgutverkehr verlieren. Die Infrastruktur Nordhessens wird dadurch unserer Meinung nach nicht beeinträchtigt, im Gegenteil: Rund 1300 abseits der Schiene liegende Städte und Gemeinden werden ab 1. Juni 1970 in den regelmäßigen Stückgutservice der Bundesbahn einbezogen werden. Zu den Bahnhöfen, die künftig kein Stückgut mehr abfertigen können, gehört auch Spangenberg, das Melsungen angeschlos-



Wie sehr sich doch die Bilder gleichen: Immer wieder wurden solche Erinnerungsfotos von den Eisenbahnern jener Jahre geschossen. Oftmals wird man, wie bei dieser Aufnahme, nur beim Blättern in Privatalben fündig. Hier sehen wir u. a. Bahnhofsvorsteher Johann Peter Theune (links). Dieser war am 1. April 1908, von Winterberg kommend, in den Dienst des Bahnhofs Spangenberg als Bahnhofsverwalter getreten und ging 1924 als Oberbahnhofs- vorsteher in den Ruhestand.

sen wird. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß ausschließlich der Stückgutverkehr betroffen ist. Der Personenverkehr, der Gepäck- und Expreßgutverkehr und vor allem der Wagenladungsverkehr werden Spangenberg ebenso erhalten bleiben wie selbstverständlich auch die Güterabfertigung mit ihrem Personal . . .“

Schon vier Jahre und drei Monate später erfolgte dann die Betriebseinstellung der Personenbeförderung auf der Linie Malsfeld – Spangenberg – Waldkappel. Nach der Stilllegung des Schienenbusverkehrs blieb der Bahnhof Spangenberg noch ein halbes Jahr durch Bundesbahnobersekretär Willi Geyer zur Erledigung letzter, anfallender Arbeiten besetzt. Im November 1974 wurde von der Bundesbahndirektion Kassel die Versetzung des Obersekretärs verfügt. Der Schaltdienst im Bahnhof Spangenberg wurde für immer eingestellt.



*Fast 100 Jahre hat die „Kanonenbahn“ dem Pfieffetal seine besondere Note verliehen, wenn ihre Züge zu allen Tageszeiten und zu jeder Jahreszeit sich hindurchwanden, ihre Lokomotiven schwarzen Rauch ausstießen, lange Rauchfahnen hinter sich herzogen und die idyllische, ländliche Ruhe mit hallenden Pfeifsignalen aus niedrigen Schornsteinen unterbrachen.*

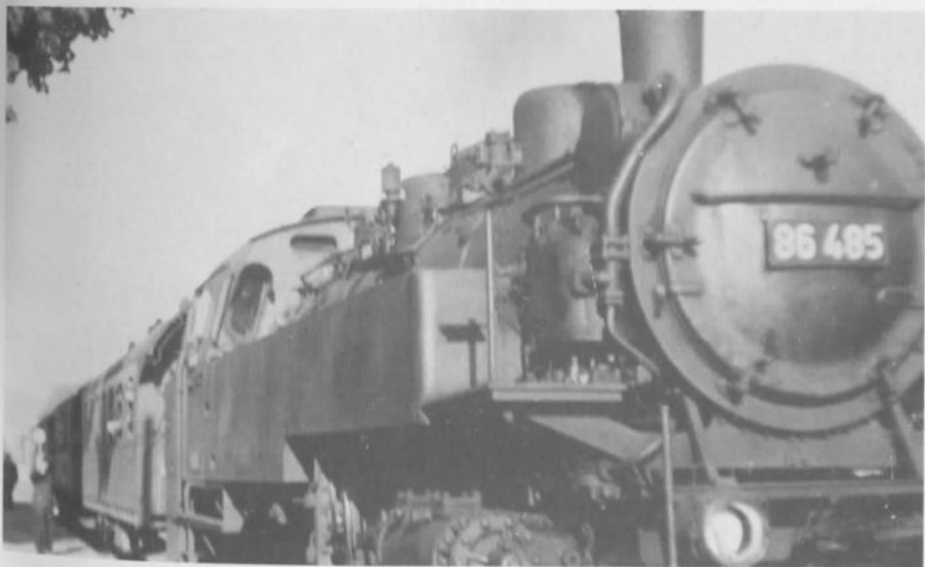
gut-  
kehr  
lten  
Per-

lung  
pel.  
berg  
ung  
des-  
lter-



*Karl Lichau, Spangenberg, der fast 25 Jahre im Dienst der Bahn an den Bahnhöfen Spangenberg, Malsfeld und Burghofen stand, erzählt uns, daß in Spangenberg ständig eine Kleinlok stationiert war, für die es auch einen Lokschuppen gab.*

*In den fünfziger Jahren entstand die Aufnahme der 86er Dampflokomotive im Bahnhof Spangenberg. Die Dampflok mußten aber schon bald den Schienenbussen weichen. Die beiden Aufnahmen haben neben dem dokumentarischen Wert für Karl Lichau auch eine gewisse persönliche Bedeutung: Beide Male gibt er mit erhobener Kelle das Abfahrtsignal für die Ausfahrt aus dem Bahnhof Spangenberg.*



wenn  
ihre  
s und  
einen

## Der „verpaßte“ Zug

### Eine wahre Begebenheit

Anfang der fünfziger Jahre fuhr frühmorgens ein kurzer Zug nach Malsfeld: Abfahrt 5.56 Uhr. Der Zug bestand nur aus einer Tenderlokomotive und einem Wagen, meist ein Abteilwagen.

Im letzten Abteil stand Louis Schönewald und bimmelte bei jedem Übergang mit der Handglocke zum Fenster hinaus, wenn der Zug mit dem Wagen voraus fuhr. Eines Morgens waren vier Spangenbergler wieder auf dem Weg zur Arbeit nach Melsungen, wie immer auf die letzte Minute. Als sie um die Bahnhofsecke kamen, dampfte der Zug schon unter der „Eisernen Brücke“ davon. Die Männer sahen auf die Uhr: Sie zeigte erst 5.55 Uhr.

Sie riefen dem Bahnbeamten zu: Da, sehen Sie mal schnell auf die Uhr!“ Kein Zweifel, der Zug war zu früh gefahren.

Die Männer machten dem Bahnbeamten Vorwürfe und malten ihm die Konsequenzen in den schwärzesten Farben. Der bedrängte Bahnbeamte gab schließlich nach, rief in Mörshausen an und von dort kehrte der kurze Zug nach Spangenberg zurück, um die Zurückgelassenen abzuholen.



*In der Zeit, in der die obenstehende kleine Geschichte spielt, war die „Eisenbahnwelt“ noch in Ordnung. Die Aufnahme zeigt den „voll funktionstüchtigen“ Bahnhof des idyllischen Kleinstädtchens Spangenberg.*



*Eisenbahnviadukte fügen sich teilweise malerisch in die Landschaft ein. Hier der Brückenbogen über der Pfiiffe im Bereich des jetzigen Erholungszentrums Spangenberg.*



*Die „Kanonenbahn“ kreuzt die Landesstraße 3227 im Bereich des alten Bahnwärterhäuschens Spangenberg. Der Übergang war mit einer Schranke versehen, bevor am 20. Mai 1957 hier eine Blinklichtanlage in Betrieb genommen wurde.*

## IV. SPANGENBERG – WALDKAPPEL

### Endstation Beieröde

Eine entscheidende Veränderung durch den Bau der Eisenbahn erfuhr das Landschaftsbild auch im Bereich der Beieröde, wo Lande- und Vockebach in die PfiEFFe münden.

Wie gegen fast alle Eisenbahnbauten des 19. Jahrhunderts wehrten sich auch gegen diese Strecke die Grundbesitzer, Bauern und Fuhrleute vergeblich. So sehr die Bauern jeden Landverlust bedauerten, so gern waren sie plötzlich doch zur Arbeit für die neue Bahnlinie bereit, die vielen Menschen in Stadt und Land gutbezahlte Arbeit bot. Handwerker, Tagelöhner und Handlanger aus Spangenberg und den umliegenden Dörfern verschafften sich durch ihre Mitarbeit ein Zubrot. Die Bauern fuhren mit ihren Wagen Steine. Es gab Arbeit an allen Ecken und Enden. Unter den zahlreichen Handwerkern, die z. B. die Brücke Beieröde 1878/1879 bauten, waren der Maurermeister Schwalm und Schmiedemeister Brink, dessen Sohn wir einige nette Erinnerungen an den Bau der Brücke verdanken.

Jahre zuvor war die Eisenbahn geplant gewesen, die Kataster Spangenbergs geben uns Auskunft über die Landübertragung von den einzelnen Grundstücksbesitzern an die Eisenbahn. Die Arbeiten wurden seinerzeit durch Lose an die einzelnen Unternehmer vergeben.

Maurermeister Schwalm baute die Brücke in der „Beiredde“ und Schmied Brink machte die Hacken, Picken, Stemm- und Chaviereisen scharf.





*Die unkrautüberwucherte Schottertrasse läßt ab dem ehemaligen Haltepunkt Beieröde den Verlauf des einstigen Bahnkörpers kaum noch erkennen.*

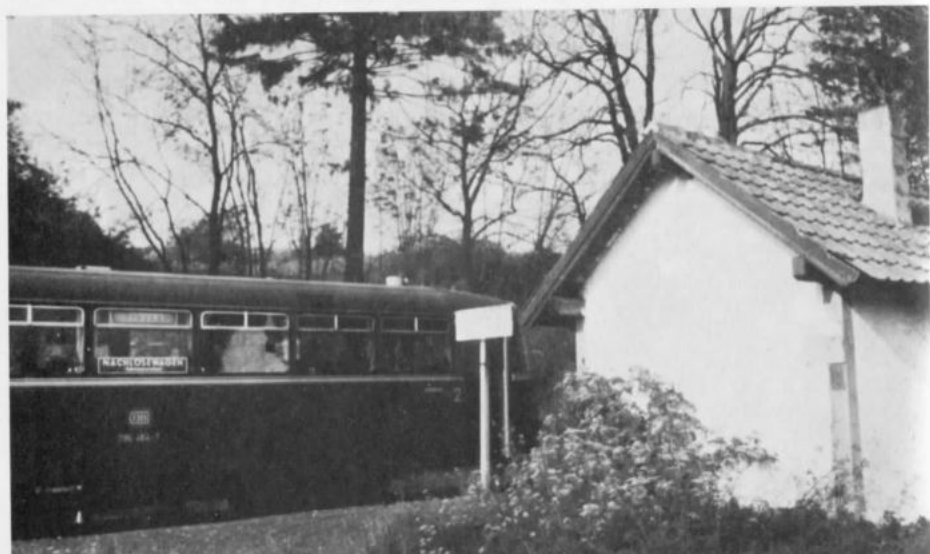


*Ein Blick durch die Verstrebrungen der längst verschwundenen Beieröde-Brücke. Deutlich erkennt man, bis wohin der gesamte Schienenstrang von Waldkappel bis zur Beieröde herausgenommen wurde.*



Im Zusammenhang mit dem Bau dieses Streckenabschnittes wird immer wieder gern die Geschichte vom „Besenhermen“ erzählt: Er lebte im heutigen Spangenberg Stadtteil Bischofferode, war ein sparsamer, bescheidener Mensch, und die Lockrufe der Bahn stießen bei ihm auf taube Ohren. Er blieb, was er war: Besenbinder. Er hatte Bärenkräfte und wäre beim Bahnbau sicherlich von großem Nutzen gewesen, doch unbeirrt zog er von Dorf zu Dorf. Von den Bahnbauern hatte er eine schlechte Meinung: „Die kennen nur Flüche und Schlechtigkeiten und versaufen alles, was sie verdienen.“ – Eines Tages war „Hermen“ mit gewaltiger Besenlast zu einem Auftraggeber, einem reichen, als geizig verschrienen Bauern gewandert und setzte dort seine Last ermüdet ab. Im Wohnzimmer saßen alle um den Kaffeetisch. Der Magen knurrte ihm, als er die „Isenkuchen“ sah, die sich alle schmecken ließen. Doch niemand hatte ihn zum Mitessen aufgefordert. Da hatte der Besenbinder eine Idee: „Dä ässet die Isenkuchen aber närrisch.“ „Närrisch? Wie esset dä se denn?“ kam die Frage zurück. Und „Hermen“ trat an den Tisch, rollte die sieben letzten „Eisenkuchen“ zu einer dicken Rolle zusammen, schob sie zwischen seine Zähne und sagte mit vollem Mund: „Sääht, so ässe mä se!“

Wer konnte damals das Schicksal erahnen, welches die so mühsam errichtete „Isenbahn“ schon Ende des 20. Jahrhunderts ereilen sollte? Gleise wurden demontiert, Viadukte abgebrochen, Straßen entsprechend angegliedert. Die fast



*Ein Schienenbus ist im Haltepunkt Beieröde eingefahren. Wolfgang Koch, Oberrieden, der selbst z. Z. an einem Buch über die „Kanonenbahn“-Gesamstrecke arbeitet, stellte uns freundlicherweise neben einigen anderen Fotos diese unwiederbringliche Aufnahme für unsere Dokumentation zur Verfügung.*



*Mit Spannung erwartet: Der erste Zug fuhr am 6. Oktober 1949 im Haltepunkt Pfieffe ein. Die Lokomotive – dem Anschein nach eine Maschine der Baureihe 56<sup>2</sup> – durchfuhr an diesem Tage das Band, um kurz darauf zu halten und die ersten Passagiere in Pfieffe ein- oder aussteigen zu lassen.*

100 Jahre alte „Kanonenbahn“-Brücke in der Beieröde hatte ihren Sinn durch die Stilllegung eingebüßt. Ende der 70er Jahre wurde die Brücke abgerissen, die Bahnschneise durch die Aufschüttung unterbrochen, welche heute die Straße Richtung Vockerode-Dinkelberg trägt.

Der Viadukt, welcher unweit hiervon den Gleiskörper über die Straße Spangenberg – Pfieffe leitete, fiel 1977 der Spitzhacke zum Opfer. Das gleiche Schicksal ereilte den Viadukt, der am Ortsausgang Bischofferode die Straße unter der Bahntrasse herführte.

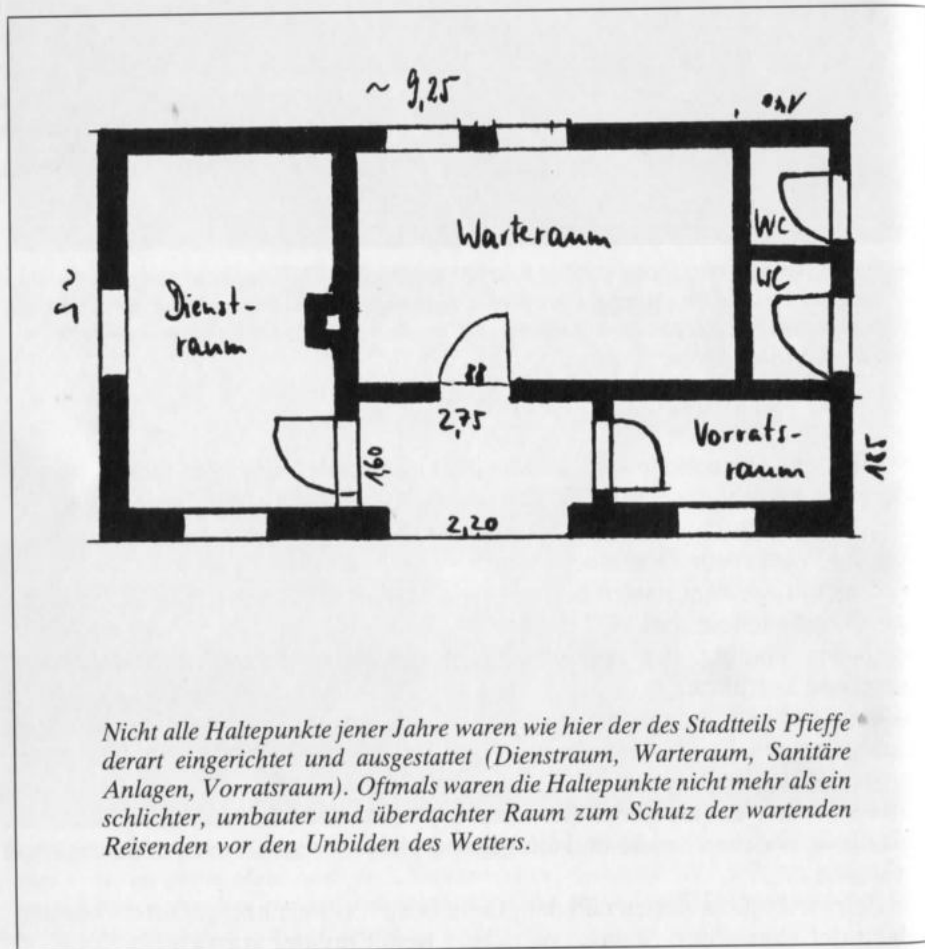
Als im einstigen Arbeitsdienstlager Beieröde ein Krankenhaus eingerichtet wurde, erschien die Errichtung eines Haltepunktes sinnvoll. Später hielten Züge hier nur noch „bei Bedarf“.

Der verwitterte Haltepunkt Beieröde stand noch acht Jahre nach der Betriebs-einstellung zwischen Straße und Gleiskörper, bevor er im Sommer 1982 abgerissen wurde . . .

Die Zeit bleibt nicht stehen und der „Gute Born“, ein kleiner, gefaßter Brunnen unweit der ehemaligen Station, plätschert weiter munter vor sich hin . . . !

## Vom Haltepunkt Pfieffe

Fast 20 Jahre – von 1948–1967 – war Edwin Hedrűch, Pfieffe, als Angestellter bei der Bahn. Er war vornehmlich im Haltepunkt des heutigen Spangenberg Stadtteils beschäfftigt, wo in jener Zeit auch Expreßgut und Gepäck abgefertigt wurde. Zur Einweisung führte er ein mehrwöchiges Praktikum im Bahnhof Spangenberg durch, dem Pfieffe unterstellt war. Hedrűch war nach eigenen Erzählungen bei jedem Zug anwesend und wurde unter Berücksichtigung des Anteils an verkauften Fahrkarten entlohnt. Unsere Skizze zeigt den Grundriß des Haltepunkts Pfieffe im Maßstab 1:100. Das Gebäude wurde 1947/1948 unter Selbsthilfe der Gemeinde errichtet. Heute gehört das Gebäude zum Gelände des Sportschützenvereins Pfieffetal.



*Nicht alle Haltepunkte jener Jahre waren wie hier der des Stadtteils Pfieffe derart eingerichtet und ausgestattet (Dienstraum, Warterraum, Sanitäre Anlagen, Vorratsraum). Oftmals waren die Haltepunkte nicht mehr als ein schlichter, umbauter und überdachter Raum zum Schutz der wartenden Reisenden vor den Unbilden des Wetters.*



*Diese beiden gegenübergestellten Aufnahmen sprechen für sich und veranschaulichen allzudeutlich das Schicksal vieler anderer Bahnhöfe und Wartehallen unzähliger stillgelegter Eisenbahnlinien: Oben der schmucke, saubere Pfeiffer Haltepunkt im Jahre 1966, unten das leerstehende, heruntergekommene Stationsgebäude im Frühjahr 1983 . . .*



## *Nostalgie*

*Ein Fremdenführer erklärt den Leuten,  
was diese und jene Bauwerke bedeuten.  
Hier gibt es was, einst brandaktuell,  
und folgendes erklärt er, gelernt hat er's schnell:*

*Hier sehen Sie, so vernimmt man verwundert,  
noch Schienen, auf denen die Bahn  
beinahe ein ganzes Jahrhundert,  
zuerst mit Dampf und dann defizitär  
Personen und Vieh und noch vieles mehr  
oder weniger billig und fix  
zum Beispiel Expresß- und Stück-  
güter beförderte, hin und zurück,  
sozusagen für jedermann.  
Doch das war ja wohl nix.*

*Die Schwellen vermodern, das ist modern,  
wen kann dieses schon genießen  
nennt es: Vermodernisieren!  
Denn wer hörte wohl noch nie  
von dem Schlagwort: Nostalgie?  
Blinkanlagen und Schienen verrosten  
ganz natürlich und ganz ohne Kosten  
und Letzteres vernehmen wir gern.*

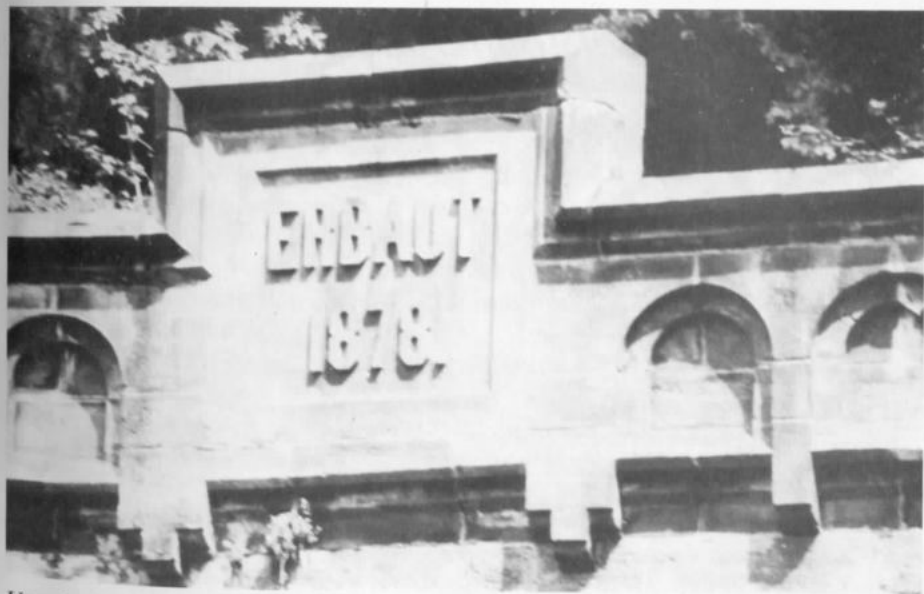
*Der arme kleine „Sauerampfer“,  
der Züge sah, doch keinen Dampfer,  
ist jetzt gänzlich arm und schrumpelt,  
weil auch kein Zug vorbei mehr rumpelt.  
Jetzt fahren nur Busse und dann vielleicht nur'n Bus.  
Ist dann endgültig „geregelter“ Schluß?*

*Helmut Söchting*

## Bischofferode bekommt „zweite“ Haltestelle

Als man 1877/1878 den Haltepunkt Bischofferode, etwa 1 km von Bischofferode und ebensoweit von dem Nachbardorf Pfeiffe für die beiden Gemeinden erstellte, dachte man noch nicht an die heutigen Straßenverkehrsverhältnisse. Der Haltepunkt lag an einer scharfen S-Kurve und versperrte somit am schienengleichen Übergang jede Sicht. Das Gebäude mußte 1957 einer Anordnung der Straßenverkehrsbehörde weichen, welche die „Gefahrenquelle Haltestelle“ beseitigt wissen wollte.

Der Gemeinde Bischofferode war dies recht, lag doch zum einen die Haltestelle relativ weit vom Dorf entfernt, zum anderen hatten die Pfeiffer bereits ihren selbständigen Haltepunkt. So beteiligte sich Bischofferode gern mit 2000,- DM an dem 10000-DM-Projekt „Neubau einer Haltestelle“ und zwischen der Gemeinde (allen voran Bürgermeister Berge) und der Bundesbahn kam es zu einem Beschluß, über den wir im „Melsunger Tageblatt“ vom 31. Januar 1957 lesen: „Die Gemeinde gibt einen Zuschuß zu den Gesamtkosten und verzichtet auf die Errichtung der ursprünglich von ihr geforderten Abortanlagen für diese Wartehalle. Die Wartehalle soll auf dem Bauplatz an der Mostebrücke mit drei geschlossenen Seitenwänden und einer vierten Seitenwand nach dem Bahnkörper in Brusthöhe errichtet werden. Die Befestigung des Bahnsteiges und der Bau einer Treppe an der Böschung, die zum Dorfe führt, sowie die Verlegung der Signale übernimmt die Bahn.“



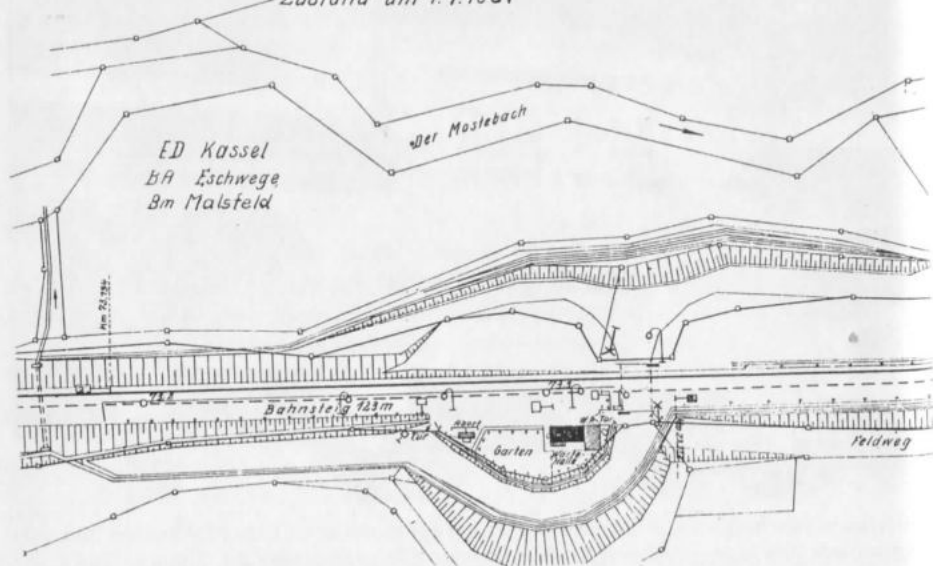
*Unweit von Bischofferode erhebt sich das Portal des durch den Eisberg führenden Tunnels. Die in Stein geschlagene Jahreszahl kündigt vom Entstehungsjahr des Tunnels: 1878.*



Der 1957 errichtete zweite und wesentlich kleinere „Hp Bischofferode“. Leider stand uns bei der Drucklegung keine Aufnahme des ursprünglichen Haltepunktes zur Verfügung. Ein entsprechendes Foto fehlt daher auch in der Streckenverlaufskarte mit den Ursprungsstationen im Mittelteil. Es gelang jedoch, eine Gleisbauskizze dieses alten Haltepunktes aus 1951 zu erlangen, die wir hier wiedergeben.

## Haltepunkt Bischofferode (Kr. Melsungen)

Zustand am 1.1.1951





*Vom Hp Bischofferode wechselte Fdl Heinrich Kaiser zum Bahnhof Malsfeld, wo 1966 diese Aufnahme des langjährigen Bischofferöder Schrankenwärters (Sohn von Adam Kaiser, der ebenfalls in Bischofferode Dienst geleistet hatte) entstand.*

## Zweigleisiger Ausbau in der Planung

Bis auf wenige Teilstrecken wurde der geplante, zweisepurige Ausbau der „BCE“-Strecke nie realisiert.

Zu den wenigen Abschnitten, die zeitweise zweisepurig betrieben wurden, zählt die Strecke Malsfeld – Oberbeisheim. In einem Schreiben des Regierungspräsidenten Cassel vom 16. März 1906 wird mit folgendem Wortlaut zu einer Bereisung eingeladen: „Zur Bereisung der Bahnstrecke Malsfeld – Oberbeisheim anlässlich der Vollendung des zweigleisigen Ausbaus dieser Strecke habe ich Termin auf Dienstag, den 27. März d. Js. nachmittags 3¼ Uhr – Zusammenkunft auf dem Bahnhof Malsfeld – anberaumt.

In meinem Auftrage werden der Geheime Baurat Dittrich und der Regierungsrat Schumann den Termin wahrnehmen.

Die Königliche Eisenbahndirektion wird zu der angegebenen Stunde auf dem Bahnhof Malsfeld einen Sonderzug bereithalten.

Ich stelle Ihnen anheim, an der Bereisung teilzunehmen. Jedenfalls ersuche ich die Bürgermeister der beteiligten Gemeinden und die Interessenten von der Bereisung mit dem Anheimgeben in Kenntnis zu setzen, zwecks Vorbringung etwaiger Beschwerden und Wünsche, welche sich auf die zum Zwecke des zweigleisigen Ausbaus auf der Strecke vorgenommenen Änderungen beziehen, den Sonderzug an den betreffenden Punkten zu erwarten.“



6547 Cassel, den 9. Juni 1874.

Ihre landespolizeilichen Prüfung des Jahres  
justiz des Eisenbahndirektion Berlin -  
Coblenz, im hiesigen Regierungsbezirk  
haben wir von 23. bis 29. Juni (incl.) l. J.  
abhalten und wird die Prüfung im Sinne  
von der Grenze des Regierungsbezirks  
aufgeführt ab erfolgen. Es sind fünf, ausserordn.  
genannte, Eisenbahnen, mit unterworf.  
Überwachung, unsere Commission (des Grossen  
Regierungs- Raths Schwarzenberg und des  
Grossen Regierungs- und Bauhofs Lange)  
für die Durchkreuzung nötig machen,  
am 23. Juni von Tinn von der Grenze  
bis nach Waldkappel,

am 24. Juni von Waldkappel bis  
Spangenberg,

am 25. Juni von Spangenberg bis Beire,  
förth,

am 26. Juni von Beireförth bis Werdwig,

am 27. Juni von Werdwig bis Treysa,

am 29. Juni von Kirchheim bis Fronhausen

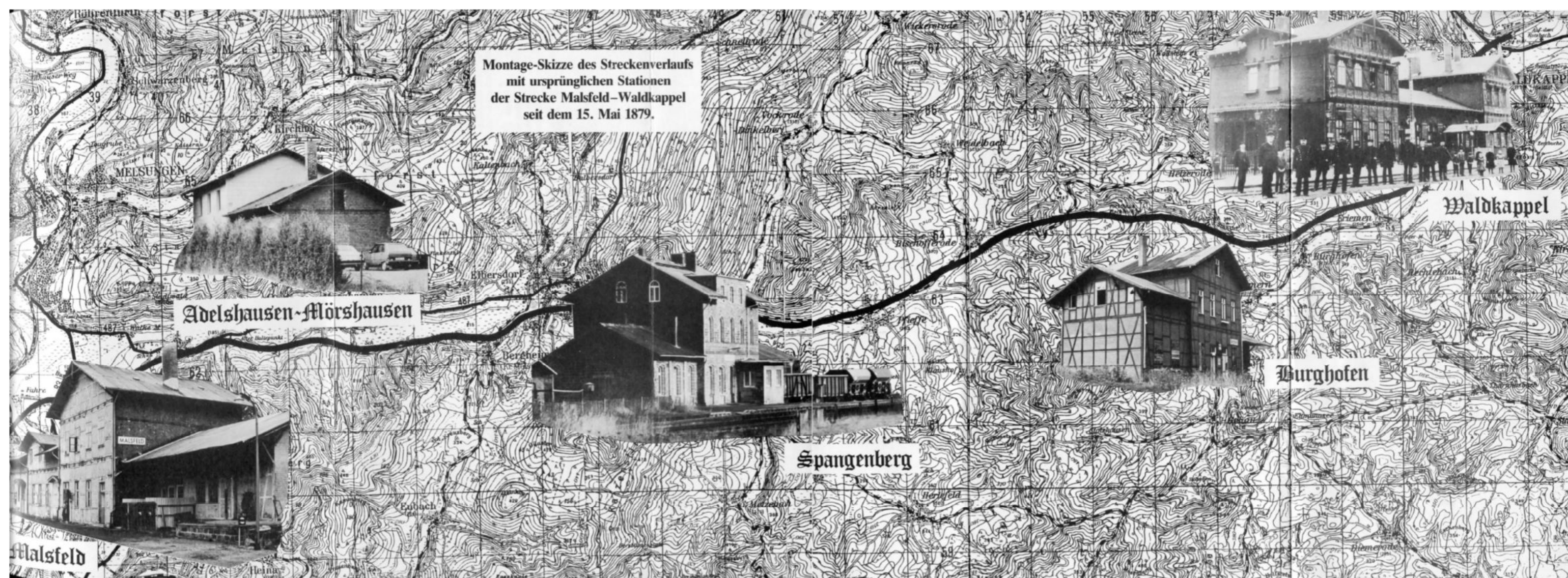
beginnen werden und für die Ortsvorstände  
bestimmte Befehl ist bereits in Aussicht gestellt.

Im Einzelnen Landverlei

am 26. von den Bött für die Kreisverlei

Eschwege, Korbach, Kirchheim, und 6. u. 27. die  
Moldungen, Ziegenhain, Marburg.

Montage-Skizze des Streckenverlaufs  
mit ursprünglichen Stationen  
der Strecke Malsfeld-Waldkappel  
seit dem 15. Mai 1879.



Adelshausen-Mörshausen

Spangenberg

Burghofen

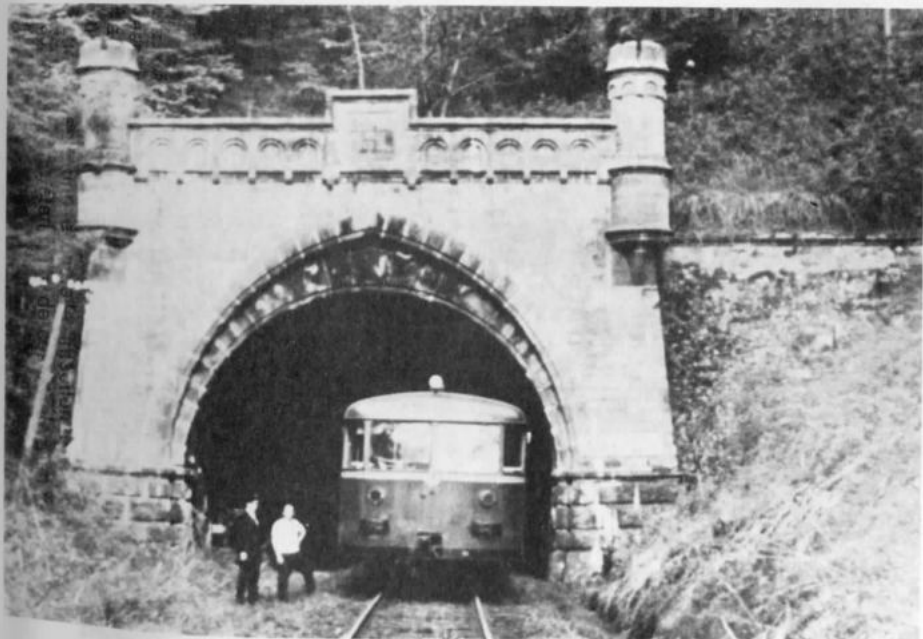
Waldkappel

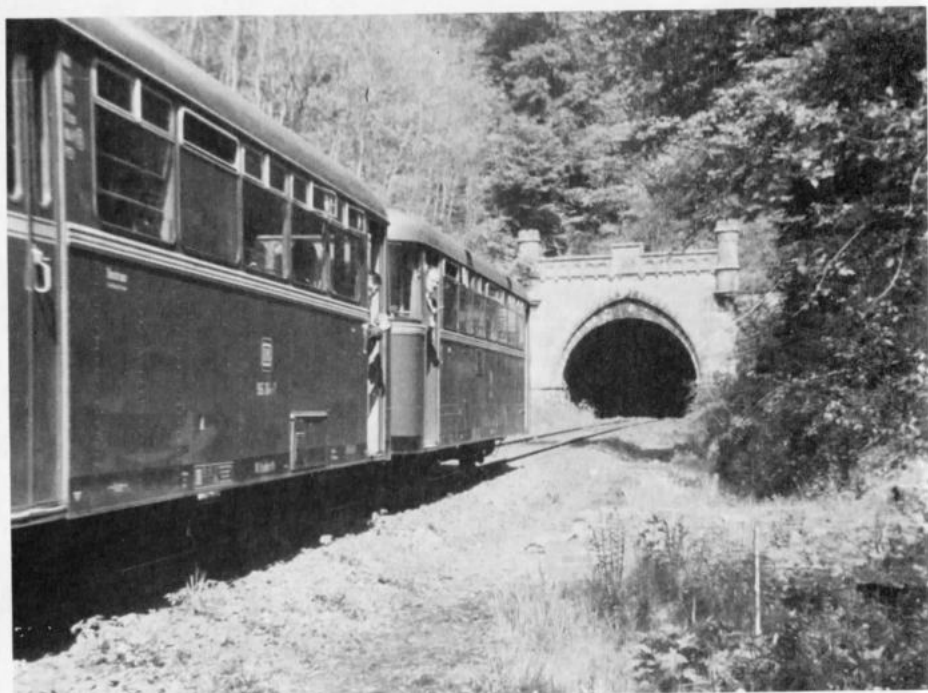
Malsfeld

Eine Einladung zur „landespolizeilichen Prüfung“ enthält die nebenstehende Urkunde vom 9. Juni 1874. Aus dem Schriftstück geht hervor, daß der Streckenabschnitt Waldkappel – Spangenberg am 24. Juni und der Bereich Spangenberg – Malsfeld – Beiseförth am 25. Juni 1874 von dem „Commissarium“ bereist wurde. Bereits in einem Schreiben vom 2. November 1872 hatte die „Königliche Regierung“ geometrische Aufnahmen in den Gemarkungen von Treysa über Malsfeld und Waldkappel bis Oberhone angekündigt und um Unterstützung zur Gewährleistung eines reibungslosen Ablaufs der Vermessungsarbeiten gebeten.

## Im Tunnel am Fuße des Eisbergs

Vor ein paar Jahren noch durchfuhren wir sie mit dem Schienenbus: Die anderthalb Kilometer lange Tunnelröhre zwischen dem Spangenberg Stadtteil Bischofferode und der zu Waldkappel gehörenden Ortschaft Burghofen. Doch war dem Schienenfahrzeug, immer der eisernen Fahrspur folgend, der Weg jeweils vorgegeben. Wir jedoch mußten unser Ziel per pedes erreichen, als wir an einem sonnigen Herbsttag zum Tunnel aufbrachen . . . Von Bischofferode aus folgten wir dem Verlauf eines geschotterten Waldweges, parallel der über den Eisberg führenden Landstraße. Nach ein paar hundert Metern tauchte sie dann plötzlich auf, die gesuchte, scheinbar mit dem Berg festverbundene Steinfassade. Beeindruckend, unheimlich: Der Tunnel!





*Samstag, 25. Mai 1974: Ein letztes Mal fährt der 3-Uhr-Zug, aus Richtung Spangenberg kommend, in den Tunnel ein. Die Aufnahme entstand bei einem kurzen Stopp für die Fotografen.*

Wir bahnten uns einen Weg durch dichtes Busch- und Blattwerk. Die permanente Stille wurde von aufgeschreckten, furchtsam umherflatternden Vögeln, dem Knacken der vertrockneten Zweige unter unseren Sohlen und dem stetigen Plätschern eines reichlich wasserführenden Baches unterbrochen. Noch ein paar Schritte, und wir standen vor dem durch seine Monumentalität beeindruckenden Tunnelportal.

Wo sich einst eiserne Schienen im Sonnenlicht spiegelten und sich unzählige Lokomotiven, Schienenbusse und Güterzüge ihren Weg durch die lange Schneise vor dem Tunnelportal bahnten, bewunderten wir nun die Leistungen der Ingenieure des vorigen Jahrhunderts. Sie hatten es mit ihrer Aufgabe, den Schienenstang durch den 583 m hohen Eisberg zu führen, nicht leicht. Die Architekten ihrerseits stellten ihr phantasievolles Können unter Beweis, indem sie die Portale anstatt zu erwartender schlichter, ausschließlich zweckdienlicher Bauweise mit stark historisierenden Formen und türmchenartigen Aufbauten schmückten.

Aus Sicherheitsgründen wurden nach der Stilllegung beide Tunnelöffnungen zugemauert und schwere, eiserne Tore eingelassen. Dennoch gelangten wir

durch einen aus der Verriegelung gebrochenen Türflügel in das gespenstige Dunkel des 1878 erbauten Tunnels. Er war ein Jahr später mit dem inzwischen einsturzgefährdeten Tunnel Oberbeisheim – Remsfeld (911 m) eingeweiht worden.

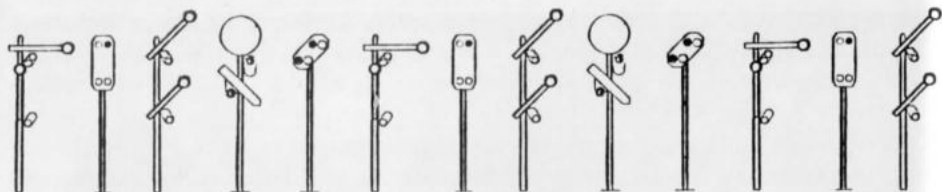
Kalte, feuchte Luft umfing uns. Nach ein paar Metern erfaßte der Lichtkegel unserer Taschenlampe das einzige „Fundstück“ in dem Tunnel, der bekanntlich hinter dem Bischofferöder Portal eine leichte Kurve beschreibt: Ein altes, verrostetes Autowrack. Schon wenig später beendeten wir unsere Exkursion in der über 100 Jahre alten Tunnelröhre, in welcher beim Bau auch so mancher italienische Gastarbeiter seine Schweißtropfen vergossen hat.

In das helle Licht des Tages zurückgekehrt, bestaunten wir die unermüdlich plätschernde Quelle zur Rechten des Tunnelvorplatzes. Ihr kühles Naß quillt aus den Tiefen des Eisberges hervor und fließt kaskadenartig die hohe Böschung hinab.

Als wir die stille, einsame Stätte am Fuße des Berges verließen und den steilen, dichtbewachsenen Bahndamm hinaufkletterten, war es uns, als vernähmen wir das ferne Klingen des Hupsignals der einst in den Tunnel einfahrenden Züge . . . Eine Empfindung illusorischen Charakters, welche noch lange Zeit unser Wegbegleiter bleiben sollte . . .



Beide Tunnelportale, von denen das westliche etwas aufwendiger als das östliche gestaltet ist, wurden von der Bundesbahn durch schlichte Backsteinvermauerung gesichert. Trotzdem haben beide Portale über all die Jahre wenig von ihrer Imposanz verloren. Links: Das Tunnelportal Richtung Bischofferode, rechts die Fassade des Tunnels im Fischbachtal, Richtung Burghofen.



## Vermischtes

... Am Rande des Schienenstrangs ...

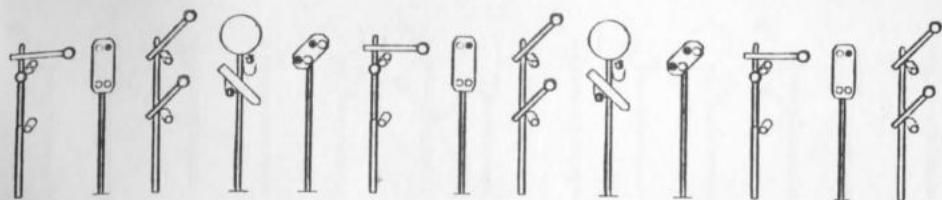
Am 7. September 1880, abends 8 Uhr, passierte der damalige preußische Kronprinz Friedrich, der spätere Kaiser, Spangenberg, um sich in das Kaisermanöver bei Eschwege zu begeben. Es war auch ein kurzer Aufenthalt auf Bahnhof Spangenberg gemeldet worden. Aus diesem Anlaß hatte die Stadt die alte Bergfeste und den Bahnhof illuminiert. Bürgermeister, Stadtrat und die Spitzen der Behörden standen auf dem Bahnsteig, um den hohen Herrn zu begrüßen. Doch leider fuhr „Seine Königliche Hoheit“ vorüber, ohne anhalten zu lassen. Die Spangengerer machten lange Gesichter, hatten das Nachsehen – und schimpften.

\*

Eine Dampflokomotive war an einem heißen Julitag 1959 Ursache für einen unerwarteten Einsatz der Mörshäuser Freiwilligen Feuerwehr: Durch einen Funken aus dem Schornstein der Lokomotive kam es aufgrund der herrschenden großen Trockenheit zwischen Mörshausen und Adelshausen zu einem Waldbrand, der jedoch bald durch schnellen Einsatz der Feuerwehr unter Kontrolle gebracht werden konnte! (Spangenger Zeitung, Juli 1959)

\*

„Eine Eisenbahn ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen beziehungsweise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, tierischer oder menschlicher Muskeltätigkeit, bei geeigneter Ebene auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung usw.) bei dem Betrieb des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützlicher, oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist!“ (Aus den „Urteilen des Reichsgerichts“, Band 1)



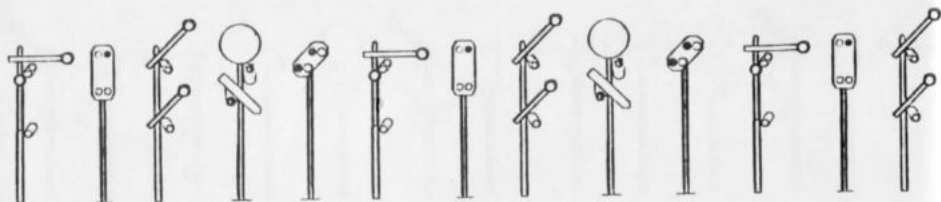
Ein ungewöhnlicher Unglücksfall ereignete sich 1959 am Bahnübergang im Spangenberg Dörnbach: Eine Bewohnerin wurde trotz Pfeifen und Läuten des Lokomotivführers von einer Diesellok erfaßt. Die Frau blieb aber glücklicherweise so zwischen den Gleisen liegen, daß die Lok sowie Waggon darüberfahren, ohne äußere Verletzungen zu verursachen. Der Schreck saß der jungen Frau jedoch so in den Gliedern, daß sie vorsorglich von einem hinzukommenden Kraftfahrer sofort in das Melsunger Stadtkrankenhaus geschafft wurde.

(Spangenberg Zeitung, März 1959)



Ursprünglich – so wird erzählt – sollte der Haltepunkt, der dann bei Bischofferoode errichtet wurde, in Pfiiffe gebaut werden. Eingedenk des gerade beendeten Krieges gegen Frankreich stimmten die Pfiiffer Gemeindevertreter aber gegen diesen Plan, da sie befürchteten, daß die Franzosen auf diese Art einfacher und schneller nach Pfiiffe kommen könnten . . .





Es war zu der Zeit, als die erste Eisenbahn von Waldkappel nach Spangenberg fuhr. Damals war der Bahnsteig überfüllt mit Menschen, die allesamt staunten, wie der Zug ohne sichtbaren Antrieb durch Mensch oder Tier einlief. Plötzlich rief ein Mann ganz laut: „Dä dörfst sprechen, was dä wuld; es sinn doch Päre drinne.“ (Es sind doch Pferde in der Lok!)



Es sind schon einige Jahrzehnte her, da war Otten Adam, Spaßmacher und hauptberuflich Schuhmacher, im Wartesaal des Bahnhofs Spangenberg. Ob er nur ein Schnäpschen trinken wollte oder auf einen Zug wartete, ist nicht mehr festzustellen. Neben ihm war aber auch ein fremder, gut angezogener Herr in der Wartehalle. Er sah sich aufmerksam im ganzen Wartesaal um. Besonders blieb sein Blick immer wieder auf den Buchstaben BCE in der Rückwand der Bänke haften. Schließlich fragte er unseren bekannten Herrn Adam Siebert: „Entschuldigen Sie bitte, aber können Sie mir vielleicht sagen, was diese Buchstaben BCE bedeuten?“ Dem alten Spaßmacher genügte ein Blick an die Decke, um die richtige Lüge parat zu haben. Etwas stotternd, aber schlagfertig, antwortete er: „Das sind die drei Spangenger Wirt Bertram, Colbe und Engel, die haben die Bänke gestiftet!“ Ob der fremde Herr das geglaubt hat oder ob Otten Adam ihn dann doch richtig aufgeklärt hat, beides ist möglich gewesen.

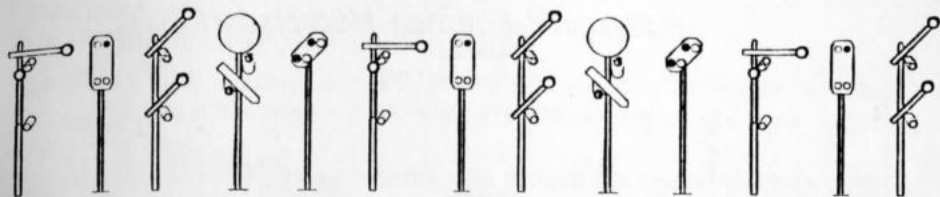
Dabei hatte der lustige Adam noch nicht einmal ganz gelogen. Wirte mit den Namen gab es in Spangenberg tatsächlich. Bertram war „Goldner-Löwe“-Wirt, Colbe war eine Pachtwirtschaft und Engel hatte seine Wirtschaft in der „Alten Post“.



Ein Mensch mit Phantasie und Erzählgabe war der Pfeiffer „Stinns Heiner“ (eigentlich Heinrich Mell). Dieser war seit den dreißiger bis in die fünfziger Jahre hinein Streckenläufer auf der Strecke Waldkappel – Malsfeld. Jeweils Malsfeld – Spangenberg bzw. Waldkappel – Spangenberg waren seine Tagestouren. In Pftzings Wirtschaft in Pfeiffe gab er dann oft seine „wahren Erlebnisse“ zum besten. So zum Beispiel dieses:

Einmal war „Stinns Heiner“ wieder auf seiner Tour von Waldkappel nach Spangenberg und verließ gerade den Westausgang des Bischofferöder Tunnels. Da hörte er ein Geräusch und wie er sich umdreht, sieht er oben auf der Mauerbrüstung des Tunnelportals einen angeschossenen Hirsch. Da er auch mit





der Jagd befaßt war, wollte er sich der Sache annehmen und den Hirsch abstechen. Er legte seinen schweren Schraubenschlüssel beiseite, zog seinen Hirschfänger aus dem Stiefel und kraxelte die Böschung hoch. Oben angekommen, wehrte sich der Hirsch aber, und so begann ein „erbitterter“ Ringkampf: „Ma' lach (lag) ich unnerm Hersch, dann lach he widder uff me druff!“ Dann hatte sich auch noch das Geweih in seinem Hosenträger verfangen, so konnte er mit seinem Hirschfänger nichts Rechtes anfangen. Schließlich hatte der Heiner so lange gerungen und gedrückt, bis der Hirsch über die Brüstung auf die Schienen gestürzt sei. Gott sei Dank war der Hosenträger gerissen, sonst wäre er mit dem Hirsch runtergestürzt.

Ein anderes Mal trat „Stinns Heiner“ wieder aus dem Tunnel, da sah er, wie vier Rehe auf dem Gleis saßen und Karten spielten. „Do honn ich awer minnen Schruiwenschlüssel genommen und honn'en zweschen de Rehe geschmessen. Du, do flochen (flogen) awer de Trümpe (Trümpfe)!“

\*

Als die neue Eisenbahn fuhr, hatte es einige Wochen auffallend stark geregnet. Heute soll die Raumfahrt daran schuld sein, damals war es die Eisenbahn: ein ansonsten braver Bauersmann aus dem Schemmergrund, der Angst um seine Ernte hatte, spektakelte damals: „Das kimmet alles nur von dem verreckten Dampf, den die neie Isenbahne in die Luft macht!“

\*

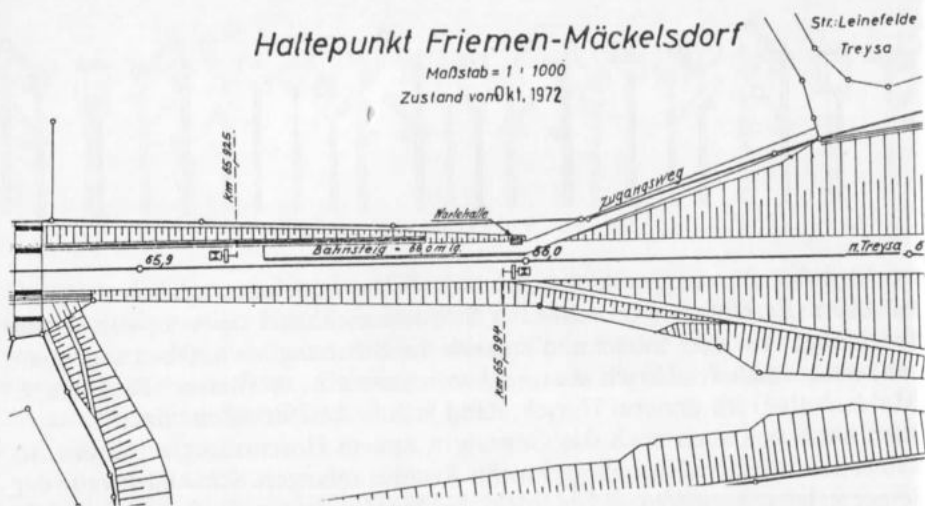
Und auch dies gab es damals: Die „Spangenberg Zeitung“ brachte 1910 folgende Meldung: „Nach einer kürzlich ergangenen Bestimmung der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. sind Schornsteinfeger im Arbeitsanzuge von der Mitfahrt im Personenwagen unbedingt auszuschließen, weil sie den Mitreisenden lästig auffallen. In den übrigen Zügen können sie nur dann Beförderung finden, wenn sie ihre Unterbringung im Packwagen beantragen . . .“

\*

Bis die erste Bahn fuhr, war der Verkehr von und nach Spangenberg von einer täglich verkehrenden Personen-Post von der Bahnstation Altmorschen über Spangenberg nach Hess. Lichtenau durchgeführt worden. Die „Alte Poststraße“ über den Galgenberg nach Bergheim erinnert heute noch an diese Zeit. Für die Bahnpoststrecke war bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1952 übrigens das Postamt Treysa betriebsleitendes Postamt.

## Haltepunkt Friemen-Mäckelsdorf

Maßstab = 1 : 1000  
Zustand von Okt. 1972



Diese Gleisbauskizze zeigt im Maßstab 1:1000 die Lage des Haltepunktes Friemen-Mäckelsdorf.



Zwischen Waldkappel und Burghofen wurde Anfang der fünfziger Jahre der Haltepunkt Friemen-Mäckelsdorf errichtet. Unser Foto zeigt eine Wandergruppe an dieser Station beim Zusteigen in den Schienenbus im Sommer 1970. Haltepunkt und Schienenstrang verschwanden, was blieb war eine lange Schneise und mächtige, verwaiste Bahndämme.

## Ein Bahnhof stirbt den Flammentod

Ein letztes Mal machte der seit der Eröffnung der Bahnlinie bestehende Bahnhofsveteran Burghofen 1980/1981 in der Waldkappler Lokalpresse Schlagzeilen.

Grund dafür war der „warme Abriß“ des großen Fachwerkbahnhofs. Aus den Artikeln geht hervor, daß der alte Bahnhof Objekt einer Großübung der heimischen Freiwilligen Feuerwehr war, nachdem die Stadtverwaltung die Anweisung zum Niederbrennen des Gebäudes gegeben hatte. Die Opposition im Waldkappler Stadtparlament hatte daraufhin heftige Kritik daran geübt, daß zugelassen wurde, in der bewaldeten Gegend und in der Nähe eines Wohnhauses eine solche Maßnahme durchzuführen.

Die Kontroverse wurde fortgesetzt, als der Trümmerberg des ehemaligen Bahnhofs monatelang auf dem öffentlich zugänglichen Bahnhofsgelände eine Gefahrenquelle darstellte. Die damals noch intakten Kellergewölbe sowie ein offener, etwa 15 m tiefer Brunnen verlockten die dort regelmäßig spielenden Kinder zu „Entdeckerstreifzügen“, obwohl jederzeit die Möglichkeit eines Einsturzes der Trümmer bestand.

Auf „Entdeckungsreise“ war vor dem Abriß des baufälligen Gebäudes bereits ein eisenbahnbegeisterter Zeitgenosse gegangen. Er fand neben einem alten Fahrplan einen Plan des Reichbahndirektionsbezirks Kassel nach der Neuabgrenzung, Stand 1. November 1945, welcher den Bereich der Maschinenämter Kassel, Marburg und Fulda umfaßt.





*Verriegelte Fensteröffnungen, zertrümmerte Scheiben, eingetretene Türen, undichte Dachabdeckung: Die Bilder dokumentieren den häßlichen Zustand des leerstehenden, ruinösen Burghofener Bahnhofsgebäudes.*

Dieses vergilbte Papier, welches auf der Innenseite einer alten Schreibtischtür klebte, ist eines der wenigen „geretteten“ Stücke aus der Burghofener Bahnhofsrüine.

Heute findet man hier nichts mehr. Die Lichtung um den einstigen Bahnsteig ist von Trümmern und Unrat befreit; Gras und Unkraut überwuchern die Bahnsteigbefestigung. Das Gelände gleicht einer einsamen Waldwiese. Wie andernorts, erinnert auch hier nur noch der geteerte, als Allee angelegte Zufahrtsweg und als „Bahnhofsstraße“ bezeichnet, an vergangene, schöne, bewegte Jahre, die Burghofen mit seiner Bahn erlebt hat.



*Ein Bild aus Tagen, als der Bahnhof Burghofen noch als solcher genutzt wurde: Das Portal zur Bahnsteigseite mit Weichenhebel, FM-Kasten und mechanischer Außenuhr.*

## V. WALDKAPPEL

### Abschied von der „Kanonenbahn“



Mit einem „Trauerzug“ und anschließender Beerdigung nahm die Bevölkerung der Stadt Waldkappel am 19. Mai 1974 Abschied von der knapp 100 Jahre bestehenden Bahnverbindung zwischen Waldkappel und Malsfeld.

Die Einstellung des Bahnbetriebs war im Zusammenhang mit dem Durchstich des Bahndammes zugunsten der Umgehungsstraße B 7 erforderlich geworden. Mehrfach hatten Waldkappler Bürger durch Eingaben an Bundes- und Landesbehörden trotzdem die Stilllegung zu verhindern versucht.

Der Stammtisch „Rotes Horn“ Waldkappel bereitete eine Protestaktion vor, als die endgültige Einstellung des Bahnbetriebs mit Fahrplanwechsel Mai 1974 beschlossen war. Mit Frack, Zylinder und Trauerflor ausgestattet, marschierte der „Trauerzug“ der Stammtischler zum Waldkappler Bahnhof, wo mit einer „Trauerfeier“ Abschied von der „Kanonenbahn“ genommen wurde.

Nach kurzem Gedenken, nach „Grabreden“ und Kranzniederlegung neben einem nachgebildeten Sarg, in dem das Modell einer Lokomotive lag, trat die „Trauergesellschaft“ die letzte sonntägliche Fahrt nach Malsfeld an.

An den einzelnen Stationen verteilten die Bürger Nachrufe und plakatierten die verschiedenen Haltepunkte. „Die Bahn hat ihre Schuldigkeit getan“, „Hört Ihr Leute, laßt Euch sagen, die Stilllegung liegt uns sehr im Magen“ oder „Eine Heilung der Krankheit, die man wirtschaftliche Schwindsucht nennt, ist ausgeblieben“, hieß es wörtlich. Die Stammtischler wollten mit ihrer Protestaktion verdeutlichen, daß ihr diese Stilllegungsmaßnahme nicht einerlei war. Einmütig konstatierten sie: „All denjenigen, die auf den Tod hingearbeitet haben, sowie den Vollstreckern, möchten wir unser Bedauern aussprechen, indem wir ihnen für ihre grausige Tat politisches Fehlverhalten bescheinigen!“



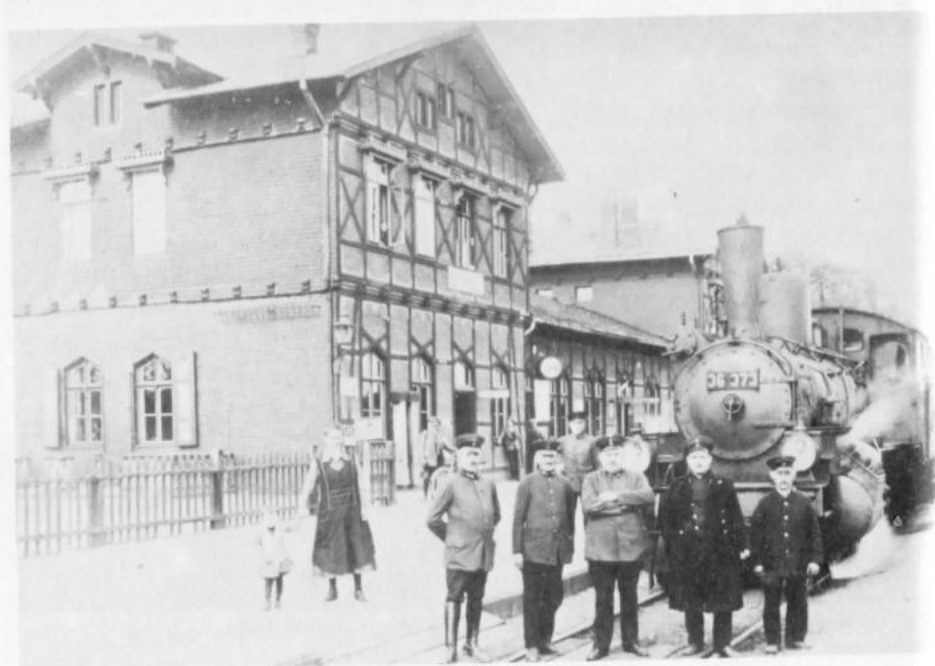
*Der alte Bahnhof Waldkappel wurde in den letzten Kriegstagen 1945 total zerstört, als ein vor dem Bahnhof abgestellter Munitionszug von amerikanischen Tieffliegern beschossen wurde und explodierte. In Waldkappel erinnert man sich heute noch sehr gut an das Unglück und auch an den vergeblichen Versuch, den Zug zum Schutz noch schnell in den Bischofferöder Tunnel zu rangieren.*



*Nach dem Krieg wurde dieses Bahnhofsgebäude in Waldkappel errichtet. Bis zur Stilllegung der Strecke Waldkappel – Malsfeld erfüllte er eine „Doppelfunktion“, einmal für diese Strecke und zum anderen für die Verbindung Kassel – Eschwege. Links im Bild die beiden Prellböcke, bei denen die Gleise in Richtung Malsfeld bis zur „Beieröde“ bei Spangenberg enden.*



Tausende von Eisenbahnfreunden bewunderten vor einigen Jahren einen von Kasseler Eisenbahnenthusiasten zusammengestellten Museumszug, welcher im nordhessischen Bergland auf eine über 250 km lange Rundreise gegangen war. Ganz klar, daß der „Oldtimerzug“ auch ein Stück „Kanonenbahn“ passierte. Auf unserem Foto gibt Fahrdienstleiter Heinrich Vollmann in Waldkappel – hier in einer alten preußischen Uniform mit Kaiser-Wilhelm-Bart – gleich das Abfahrtsignal für den historischen Sonderzug, gezogen von einer Dampflok der Baureihe 24. In den dreißiger Jahren befuhren Lokomotiven dieses Typs auch den beschriebenen Streckenabschnitt.



Vor dem mächtigen ehemaligen Waldkappler Fachwerkbahnhof ließ sich das Lok- und Bahnhofspersonal vor rund 60 Jahren vor einer Dampflokomotive der Baureihe 36 fotografieren.





*Der letzte Schienenbus steht ab-fahrtbereit. Noch einmal nehmen Waldkappler Bürger die Möglich-keit wahr, über das Gleis nach Malsfeld zu fahren.*



*Ein Fahrdienstleiter erinnert sich: Unweit des Bahnhofs Waldkappel stand dieses Stellwerk, in dem Heinrich Vollmann so manche Stunde Dienst leistete. Der Waldkappler Fahrdienst-leiter weiß heute noch davon zu berichten, wie er selbst Hand mit anlegte, als das Schicksal des Gebäudes besiegelt war und der Abriß anstand.*

## *Es ist schmerzlich, Dich liegen zu sehen . . .*

„Kanonenbahn!“ Wir sind gekommen, um Abschied von Dir zu nehmen. Fast ein Jahrhundert hast Du im Dienste der Menschheit gestanden. Dein Weg führte von hier in mühsamer Strecke, von der Landschaft geprägt, bergan gen Westen. Bestückt mit stählernen Schienen hast Du den pulsierenden Strom des regen Verkehrs verspüret.

Unendlich viele Mal, an Stationen vorbei, hast Du Menschen auf rollenden Rädern sicher ans Ziel geleitet. Selbst einen Tunnel nennst Du Dein eigen.

Schlechte und gute Zeiten sind ins Land gegangen. Krieg und Frieden.

Du bist heil geblieben und hast geduldig den Verkehr über Dich ergehen lassen. Doch seit langem ist es still um Dich geworden. Von Menschenhand bist Du einst erbauet. Jedoch hat man Dich nun verlassen und geopfert. Es ist schmerzlich, Dich liegen zu sehen, so stille. Es war nicht unser Wille.

Aber sie werden kommen und werden herausreißen das ehrene Band der Gleise aus Deiner getreuen Erde. Sie werden Deinen Damm durchstoßen und Raum schaffen für andere Wege.

Neue Wege kommen und alte werden gehen. Doch laß fahren dahin. Sie haben keinen Gewinn. „Ein neues Verkehrsnetz will ich Euch geben!“, spricht die Regierung und deren Wille geht oft andere Wege.

Laßt uns nicht klagen. Die Zukunft gehört dem Fortschritt. So laßt uns hingehen und die letzte Reise auf der „Kanonenbahn“ antreten.

(„Grabrede“ des Stammtisches „Rotes Horn“ anlässlich der Stilllegung der Bahnlinie Waldkappel – Malsfeld im Mai 1974)



Der Stammtisch „Rotes Horn“ nahm mit einer „Beerdigung“ beim Bahnhof Waldkappel 1974 Abschied von der „Kanonenbahn“. Mit schwarzen Zylindern, Trauerfloren und Nachrufen protestierten sie gegen die Stilllegung.



*Die Westansicht des Bahnhofs Waldkappel mit Prellböcken und Abstellgleisen.  
Unten: Diese alte Steinbogenbrücke leitete die Schienentrasse über die durch Waldkappel  
führende Landstraße.*



## VI. Und zwischen den Gleisen wächst das Gras...

Schon 1966 sah ein Stufenplan der Bundesbahn die Stilllegung des Streckenabschnittes Malsfeld – Waldkappel vor. Nach einer längeren Aussprache kamen die Vorstandsmitglieder jedoch zu der Auffassung, daß es unverantwortlich wäre, diese Strecke stillzulegen, da nach den gegebenen Betriebsverhältnissen (auf dieser Strecke durften keine schweren Dampfzüge fahren) die Strecke als betriebssicher angesehen werden könne und außerdem der Bahnhof Spangenberg nicht als defizitär gelte. Die Eisenbahner äußerten den Wunsch, daß sich die zuständige Landesbehörde dieser Angelegenheit annehmen und einer Streckenstilllegung im Zonenrandgebiet widersetzen möge. Und, wie man weiß, konnte die Stilllegung noch ein paar Jahre hinausgezögert werden . . .

Einige Zeit später aber spürt man von dem Leben, von der regen Betriebsamkeit an dem Gleiskörper, an den Haltepunkten und Bahnhöfen nichts mehr. Verstummt sind die hellen Stimmen der sich um die Fensterplätze balgenden Kinder, verstummt sind die Rufe der Schaffner: „Malsfeld, hier Malsfeld“, verstummt ist das gleichmäßige, monotone Brummen der Triebwagenmotoren. Die Stationen stehen leer, sind zum Teil abgerissen, Viadukte, Brücken, Tunnel haben größtenteils ihren Sinn verloren. Signaleinrichtungen wurden abgebaut, Schienenstränge veröden, zwischen den Gleisen wächst Gras und Unkraut.



*Und zwischen den Gleisen wächst das Gras: Im Bereich des einstigen Haltepunktes Mörshausen ist die Vegetation zwischen den hölzernen Schwellen besonders stark ausgeprägt. Ähnlich sieht es bei einem der zahlreichen, schienen-gleichen Übergänge unweit von Mörshausen aus (Foto nebenstehend).*



Unsere Fotos verdeutlichen die Vergänglichkeit aller Dinge und dokumentieren das traurige Ende nur eines vieler Streckenabschnitte an der gesamten Linie. Anderen Teilstücken geht es nicht anders: Der Personenverkehr zwischen Malsfeld und Treysa wurde 1981 eingestellt, der Schienenabschnitt Oberbeisheim – Malsfeld wird auch vom Güterverkehr nicht mehr genutzt, er ist unwirtschaftlich geworden. Der Tunnel bei Oberbeisheim ist stark einsturzgefährdet, die Schienenstränge wurden herausgenommen, die Tunnelröhre wird zugeschüttet.

Der zweite Tunnel der Strecke zwischen Treysa und Waldkappel, der fast 1500 m lange Tunnel unter dem Eisberg, ist zugemauert, die verzierten Tunnelportale trutzen den Unbilden des Wetters. Die ehemalige Bahntrasse in der Schneise vor dem westlichen Tunnelportal gleicht einem geschotterten Feldweg, nicht selten trifft man hier auf Spaziergänger. Einstige Bahnstrecke? Kaum zu glauben. Dann doch eher ein von hohen, bewachsenen Wällen umsäumter, schattiger Spazierweg . . . Ja, das ist aus „Ihr“ geworden. Hier Spazierweg, dort Baugelände, hier als Fahrradweg vorgesehen, dort als Straßenträger eingeplant.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch die „Zweckentfremdung“ der Bahnstrecke im Spangenberg Stadtteil Pfielke. Wo zu Kriegszeiten Waffen, Munition und militärisches Gerät transportiert wurden, werden heute Waffen für friedliche Wettkämpfe abgefeuert: Ein Pfielker Schützenverein erwarb ein Stück Bahnland, baute Schützenhaus und KK-Schießstand darauf und nutzt die beiden Bahndämme als Schutzwall . . .



*Beim Bahnhof Waldkappel wird der alte „Kanonenbahn“-Schienenstrang oft als Abstellgleis genutzt.*

*Alte Prellböcke mit Schutzsignal „Halt“ im Bahnhof Spangenberg.*



Andernorts wurden entlang der Strecke ebenfalls bahneigene Grundstücke an Städte und Gemeinden veräußert. Mit jedem Meter verkauften Land und mit jedem Teil herausgenommenen Gleis geht ein Stück Romantik verloren. Die Buchstaben „BCE“, die einst die Schlußsteine der Straßentunnel zierten und in den Personenwagen in den Riemen für das Öffnen und Schließen der Fenster eingestanzt waren, findet man heute in ihrer Form nur noch in den Rückenlehnen der stabilen Eichenbänke, von denen je eine aus den Wartesälen heraus von den Städten Homberg, Eschwege und Spangenberg „gerettet“ wurden.



*Die hölzernen Schwellen verrotten, das Gleis vom Industriegebiet Pfeiffewiesen bis nach Spangenberg ist in einem schlechten Zustand. Von einer notwendigen, aber kostenintensiven Sanierung wurde bisher abgesehen.*

# VII. TECHNIK, GESCHICHTE, FAHRBETRIEB

Von Reinhold Salzmann

Die „Berliner-Coblenzer-Eisenbahn“ bestand aus vielen kleineren Teilstücken. Von Planung und Organisation her wurde der Abschnitt Leinefelde (Thüringen) – Treysa als zusammengehöriger Abschnitt gesehen. (Die alte Tafel mit den Abfahrtszeiten auf dem Malsfelder Bahnhof wies bis in die sechziger Jahre Züge in Richtung Treysa bzw. Eschwege/Leinefelde aus.)

Für diesen Abschnitt wurde durch Preußisches Gesetz vom 25. März 1872 die Bau- und Betriebsgenehmigung erteilt, auch die Streckenkilometrierung begann in Leinefelde bei km 0 und endet heute noch bei Kilometer 130 an dem entsprechenden Bahnsteig im Bahnhof Treysa. Die einzelnen Teilabschnitte wurden von der „Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung“ wie folgt in Betrieb genommen:

Leinefeld – Eschwege	(45,91 km)	am 15. 5. 1880
Eschwege – Niederhone	( 3,29 km)	am 31. 10. 1875
Niederhone – Malsfeld	(40,41 km)	am 15. 5. 1879
Malsfeld – Treysa	(40,39 km)	am 1. 8. 1879

## Die Bahnhöfe

Der uns hier interessierende Streckenabschnitt Waldkappel – Malsfeld hatte ursprünglich vier Bahnhöfe und zwei Haltepunkte:

### *Bahnhöfe:*

Waldkappel	bei km 62,26
Burghofen	bei km 68,50
Spangenberg	bei km 79,98
Malsfeld	bei km 89,61

### *Haltepunkte:*

Bischofferode	bei km 73,31
Mörshausen	bei km 85,40

Die Bahnhöfe waren immer mehrgleisig angelegt, mindestens – wie in Burghofen – zwei Durchgangsgleise mit Bahnsteigen für Überholung oder Zugkreuzung und ein Gleis zu Güterschuppen und Rampe. Burghofen war der kleinste der Bahnhöfe; 1929 war er z. B. als „Bahnhof 4. Klasse“ eingestuft, das heißt in



der niedrigsten Kategorie, während die drei anderen Stationen „Bahnhöfe 3. Klasse“ waren, die mehr Güter- und Personenverkehr zu bewältigen hatten und daher auch besser mit Personal ausgestattet waren.

Das Jahr 1948 brachte bezüglich der Haltepunkte eine Reihe von Änderungen: es wurden zusätzliche „Hp“ eingerichtet:

Pfieffe (1949)	bei km 75,03
Beieröde	bei km 77,4
Mörshausen	bei km 84,07
Adelshausen	bei km 86,27

Für die nun in Ortslage befindlichen Haltepunkte Adelshausen und Mörshausen wurde der alte, „auf freier Strecke“ liegende Haltepunkt Mörshausen aufgehoben. Zwischen Waldkappel und Burghofen wurde dann Anfang der fünfziger Jahre mit dem Haltepunkt Friemen-Mäckelsdorf bei Kilometer 65,982 (nahe des großen Dammes mit dem Straßenviadukt) eine weitere Zustiegmöglichkeit eingerichtet, und im Jahre 1957 bekam Bergheim „seinen Bahnhof“.



*Ein Leckerbissen für den Uniform-Fan: Helmut Degethoff, Grebenstein, trägt hier den Uniform-Mantel eines „Königlichen Ober-Schaffners 1906“ der „Königlichen Eisenbahn-Direktion Cassel“. Damaliger Preis der kompletten Uniform: 81,- Mark!*

Auch die Bischofferöder bekamen ihre Station in die Ortsmitte verlegt. Hier wurde exakt bei km 72,779 ein unbesetzter Haltepunkt errichtet, der den alten „Hp“ ersetzte. Dies fiel der Deutschen Bundesbahn um so leichter, da nun dort auch keine Schranke mehr beim Übergang der Kreisstraße bedient werden mußte, sie wurde durch ein automatisches Blinklicht ersetzt, der Bahnbedienstete wurde eingespart, das Gebäude mußte dem Straßenbau weichen. Die Haltepunkte waren nur für die Abwicklung von Personenverkehr eingerichtet und in der Anfangszeit (in den fünfziger Jahren) „besetzt“, teils mit Bahnbeamten (Bischofferode, Mörshausen), teils wurde der Fahrkartenverkauf auf Agenturbasis abgewickelt.

Alle diese neu eingerichteten Stationen ermöglichten es den Bewohnern der anliegenden Ortschaften, bequem und ohne längere Anmarschwege den Zug zu erreichen. War man in den früheren Jahren wie selbstverständlich davon ausgegangen, daß dem Bahnreisenden auf dem Lande auch ein Anmarschweg von mehreren Kilometern zum nächsten Bahnhof zuzumuten sei, so mußte die Bahn jetzt, auch unter dem Eindruck der zunehmenden Motorisierung, ihren Kunden im wahrsten Sinn des Wortes „näher“ kommen.

Der Wandel im Verkehrsaufkommen spiegelte sich auch in der sich wandelnden Bedeutung der Bahnhöfe wider: Burghofen wurde in den fünfziger Jahren zu einem „nichtselbständigen Bahnhof“ degradiert, während Malsfeld zum „Bahnhof 2. Klasse“ befördert wurde. Auch waren in den letzten Jahren die Haltepunkte alle unbesetzt, selbst im Bahnhof Spangenberg gab es bei Ende des Personenverkehrs keine Fahrkarten mehr zu kaufen, es gab sie im Zug oder bei der Stadtparkasse.

## Technik und Fahrbetrieb

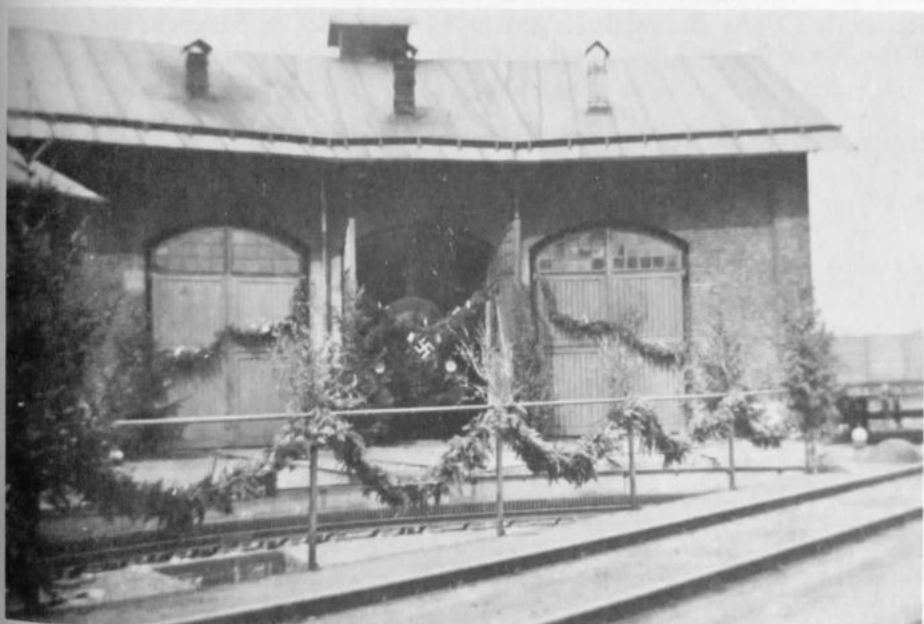
Obwohl Trassen, Brücken und Tunnel zweispurig geplant waren, wurde der Abschnitt Waldkappel – Malsfeld nur einspurig ausgebaut. Die Bahn war als Hauptbahn konzipiert, d. h. nicht so enge Kurven, höhere Zuggewichte, höhere Geschwindigkeiten und aufwendigere Sicherheitsanlagen als bei sogenannten Nebenbahnen. Wegen des schwierigen Geländes waren jedoch zwischen Eschwege und Treysa auch Steigungen bis 1:50 (d. h. 1 m Steigung auf 50 m Strecke) zugelassen (sonst nur 1:100).

Nach dem I. Weltkrieg wurde aber dieser Abschnitt zu einer Nebenbahn herabgestuft. Während der Nacht, etwa zwischen 22 und 5 Uhr, herrschte Ruhe auf der Strecke. Die Übergänge waren nur bei den wichtigsten Straßen (jetzige B 83/Sommerberg sowie Landstraße Spangenberg – Waldkappel) durch Schranken gesichert, dort stand dann ein Schrankenwärterhäuschen (z. B. „Geßners Bude“ am westlichen Ortseingang PfiFFE, 1982 abgerissen), ebenso am Sommerberg – oder ein größeres Bahngelände am östlichen Ortsausgang Spangenberg

(Bahnwärterhäuschen/„Deists Bude“, der Kriegsversehrte Georg Deist war hier nach dem Weltkrieg erster Schrankenwärter) – sowie der Haltepunkt Bischofferode. Der Übergang in der Ortslage Pfieffe (Nähe Haltepunkt) war in den dreißiger Jahren unbeschränkt, aber auch durch einen Bahnbeamten gesichert, später durch ein Läutewerk. Weitere Schranken standen im Fischbachtal am östlichen Ausgang des Bischofferöder Tunnels, zwischen Bergheim und Mörshausen, in Mörshausen und beim „Alten Haltepunkt“ Mörshausen.

Die Züge wurden früher durch Glockenzeichen der neben dem Gleis stehenden, mannshohen Läutewerke gemeldet, der Bahnbedienstete wußte dann, aus welcher Richtung ein Zug kam. Vor unbeschränkten Übergängen wurden die Lok- bzw. Triebwagenführer durch Tafeln zum „Läuten“ und „Pfeifen“ aufgefordert. Signale gab es nur im Bereich der Bahnhöfe, sie wurden später in Spangenberg (1961) und Burghofen auch abgebaut.

Im Gegensatz zur Strecke Malsfeld – Treysa hatte der Abschnitt Waldkappel – Malsfeld nur wenige Gleisanschlüsse für gewerbliche Betriebe. Ein Blick in die Gleispläne von 1951 und 1973 zeigt folgendes Bild:



Die damals für Schlepptenderlokomotiven erforderlichen Wendemöglichkeiten waren in Treysa, Malsfeld, Eschwege-West, Eschwege und Leinefelde vorhanden. Hier gab es Drehscheiben und Behandlungsanlagen. Unter Foto zeigt den dreistöckigen Lokschuppen mit Drehscheibe im Bahnhof Malsfeld, anlässlich einer Erste-Mai-Feier in der NS-Zeit geschmückt.

*Anschlußgleise 1951  
im Bereich Spangenberg:*  
– Sägewerk Overthun  
– Spangenberg Holzindustrie/  
Weberei Salzmann  
– Kalksteinbruch Fa. Pfetzung

*Sonstige Anschlußgleise:*  
Anschluß Domäne Fahre

*Anschlußgleise 1973  
im Bereich Spangenberg:*  
– (jetzt) Fa. Appel & Söhne  
– wie 1951

– abgebaut  
– Fa. Assmann, Baustoffe

*Sonstige Anschlußgleise:*  
abgebaut  
Anschluß Industriegebiet  
Pfieffewiesen

Ein Nebengleis an der Ostauffahrt der Malsfelder Brücke wurde nach dem II. Weltkrieg als Übungsgelände von der Bahnpolizei genutzt. Holzstapel waren jahrzehntelang das charakteristische Kennzeichen der Lagerplätze des Spangenberg Bahnhofsgebietes: Langholz, Schnittholz, Papierholz, Grubenholz, wohl über lange Zeit das wichtigste Transportgut. Der Kalksteinbruch Pfetzung hatte während der Saison im Frühjahr und Herbst ein Verkehrsaufkommen von etwa 5–7 Waggons täglich, die Fa. Salzmann erhielt Lumpen und andere Rohstoffe. Die Fa. Braun, deren Anschluß von dem der Fa. Salzmann abzweigte, lieferte besonders während des II. Weltkrieges große Menge an Blutersatzstoffen und anderen medizinischen Produkten.

In den letzten Jahren des II. Weltkrieges (ab 1943) legte man in den Bischoffshausen Tunnel ein zweites Gleis, um den Zügen mehr Schutz vor Fliegerangriffen geben zu können. Die Gleisanlagen in den Bahnhöfen wurden von Zeit zu Zeit auch den Verkehrsgegebenheiten angepaßt. So wurden in Burghofen Gleise abgebaut, in Malsfeld wurde während des letzten Krieges durch eine Verlängerung des Ladegleises hinter dem Lokschuppen eine direkte Verbindung zwischen der Strecke Kassel – Bebra und der „Kanonenbahn“ nördlich des Bahnhofs hergestellt, die aber 1951 schon wieder abgebaut war.

## Zugfolge

Auf der „Kanonenbahn“ herrschte zum Teil reger Nebenbahnbetrieb. Eröffnung der Bahn 1879 fuhren auf dem Abschnitt Malsfeld – Treysa drei Züge täglich in jede Richtung (z. B. ab Malsfeld um 7.57, um 1.26 und um 20.13 Uhr) dazu ein Güterzug. Ähnlich dürfte wohl auch die Zugfolge auf dem Teilschnitt Waldkappel – Malsfeld gewesen sein.

Das Kursbuch aus dem Jahre 1910 weist für die Strecke 185 Leinefelde – Treysa im Abschnitt Waldkappel – Malsfeld 6 Züge in die eine Richtung und 5 Züge in Gegenrichtung aus. Der erste fuhr um 3.43 Uhr ab Waldkappel, passierte Spangenberg um 4.14 Uhr und erreichte Malsfeld

4.27 Uhr. Der letzte Zug fuhr abends um 8.45 Uhr (sprich 20,45) ab Malsfeld und war um 9.36 Uhr (= 21.36) in Waldkappel.

Ein Blick in den Fahrplan des Jahres 1930 verdeutlicht, daß der Abschnitt zwischen Malsfeld und Treysa der meistbefahrenste war. Hier verkehrten insgesamt 12 Personenzüge, 10 Durchgangszüge und 2 Nahverkehrszüge. Ebenfalls 12 Personenzüge, aber nur 2 Nahgüterzüge pendelten bei nur einem Durchgangsgüterzug zwischen Malsfeld und Waldkappel.

Der Sommerfahrplan 1941 zeigt für die Strecke „201 m Leinefelde – Eschwege West – Malsfeld – Treysa und zurück“ folgendes Bild: 7 Zugpaare (Züge pro Richtung) in beide Richtungen, dazu eine Verbindung Waldkappel – Spangenberg – Waldkappel an Wochentagen – 18.47 Uhr ab Waldkappel, Spangenberg an 19.13 Uhr, Spangenberg ab 19.18 Uhr, Waldkappel an 19.44 Uhr.

Gegen Ende des II. Weltkrieges herrschte auf der „Kanonenbahn“ eine besondere Situation: Die Flutwelle der zerstörten Edertalsperre hatte 1943 die Trasse der Main-Weser-Bahn (Kassel – Treysa – Frankfurt) in Mitleidenschaft gezogen. Die „Kanonenbahn“ hatte nun den Zugverkehr, der gewungenermaßen beschädigte Strecken und die zerstörten Knotenpunkte meiden mußte, zu verkraften. Es gab nun keine Nachtruhe mehr, rund um die Uhr lief der Zugverkehr, mit Zügen aller Art, einschließlich Schnellzügen.

Abfahrt in der Richtung nach:							
Kassel		Bebra		Treysa		Eschwege Leinefelde	
				Vorm.	Nachm.	Vorm.	Nachm.
	14 <sup>12</sup>				14 <sup>17</sup>		
5 <sup>01</sup>	16 <sup>29</sup>	0 <sup>17</sup>	15 <sup>41</sup>				
	18 <sup>15</sup>	6 <sup>10</sup>	17 <sup>00</sup>	5 <sup>49</sup>	17 <sup>04</sup>	6 <sup>05</sup>	14 <sup>17</sup>
5 <sup>40</sup>	20 <sup>27</sup>		17 <sup>11</sup>	7 <sup>17</sup>	18 <sup>20</sup>	6 <sup>35</sup>	17 <sup>04</sup>

An dieser Tafel, wie sie in ähnlicher Form früher in jedem Bahnhof hing, scheint die Zeit spurlos vorübergegangen zu sein. Die Aufnahme stammt aus dem K. E. Maedel-Buch: „Das Eisenbahn-Jahrhundert“ und entstand 1965 im Bahnhof Malsfeld.

Die Fahrplanstruktur der letzten Jahre sah etwa so aus: Es fuhren ab Malsfeld etwa 8 bis 9 Züge in Richtung Waldkappel, mit Schwerpunkten morgens (3 Züge zwischen 6.00 und 8.00 Uhr für Schüler und Pendler und abends 3 Züge zwischen 17.00 und 18.30 Uhr), dazu Züge gegen 10.30 und 14.15 Uhr (dieser Zug beförderte besonders die aus Melsungen heimkehrenden Schüler) und 22.00 Uhr. Der letzte Fahrplan der Kursbuchstrecke „525 Eschwege – Malsfeld – Treysa“, gültig vom 30. September bis 25. Mai 1974, wies noch acht Verbindungen in der oben geschilderten Zeitfolge auf.

## Die Unfälle

In Zusammenhang mit dem letzten Weltkrieg stehen auch die drei bekanntesten Unfälle, die sich auf der Strecke Waldkappel – Malsfeld ereigneten. An einem Sonntagmittag im Herbst 1944 erhielt ein aus Waldkappel kommender Zug für den Bahnhof Spangenberg „Einfahrt frei“, obwohl ein im Bahnhof wartender Zug mit seiner Richtung Waldkappel stehenden Spitze in das Durchfahrtsgleis ragte. Bei dem Zusammenstoß waren viele Verletzte zu beklagen, darunter auch viele Mütter und Kinder, die evakuiert werden sollten.

Im Frühjahr 1945 wurde ein im Bahnhof Waldkappel stehender Munitionszug von Tieffliegern beschossen und zur Explosion gebracht. Hektische Versuche, den Zug noch in den Tunnel bei Bischofferode in Sicherheit zu bringen, schlugen fehl. Das alte Waldkappeler Bahnhofsgebäude wurde dabei total zerstört.

Der dritte Unfall war der Einsturz der Malsfelder Brücke, ebenfalls im Frühjahr 1945. Darüber finden Sie Näheres im I. Kapitel.

## Demontage

Nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Waldkappel und Malsfeld mußte der Bahnkörper an vielen Stellen dem Straßenausbau weichen. Die Viadukte bei Waldkappel, in Bischofferode, in PfiEFFE, im Vocketal und die Brücke über die Bahn beim Haltepunkt Beieröde fielen der Spitzhacke zum Opfer, der Bischofferöder Tunnel wurde zugemauert. Die Gleise wurden von Waldkappel bis zur Beieröde abgebaut, der Schotter an Privatfirmen verkauft, das Trassengelände bis zum Tunnel ging an die Stadt Spangenberg, die es zum Teil weiterverkaufte. In PfiEFFE wird ein Geländeeinschnitt jetzt als Schießstand genutzt (vgl. Kapitel VI). Das Gleisstück Spangenberg – Beieröde wurde von der Bundesbahn jahrelang als Abstellplatz für alte Güterwagen benutzt: wahrlich eine Zierde der Landschaft.

Auch die Bahngelände sind fast alle, zum Teil im wahrsten Sinn des Wortes spurlos, verschwunden:

- Hp Friemen-Mäckelsdorf abgerissen
- Bahnhof Burghofen 1980 „offiziell“ angezündet und abgerissen
- Hp Bischofferode abgerissen

- Alter Hp Bischofferode Ende der fünfziger Jahre abgerissen
- Hp PfiEFFe im Besitz des örtlichen Schützenvereins
- Schrankenwärterhäuschen Übergang westlich PfiEFFe („Geßners Bude“) 1982 abgerissen
- Hp Beieröde Mai/Juni 1982 abgerissen
- Schrankenwärterhaus Übergang östlich Spangenberg („Deists Bude“) Privatwohnhaus
- Hp Bergheim steht noch
- Hp Mörshausen Privatwohnhaus
- Alter Hp Mörshausen/Adelshausen Privatwohnhaus
- Hp Adelshausen Mitte der siebziger Jahre abgerissen.

Die wenigsten Haltepunktgebäude wurden in den letzten Jahren ihrer Existenz unterhalten oder gepflegt und sahen dementsprechend auch aus (Ausnahme: Mörshausen).

Auch vom Lokbahnhof Malsfeld stehen keine baulichen Zeugen mehr. Drehscheibe, Kohlenbunker und Wasserkräne verschwanden in den fünfziger und sechziger Jahren, der Lokschuppen folgte Mitte der siebziger Jahre. Nur noch das „neue“, in den dreißiger Jahren an der Überführung über die „Friedrich-Wilhelm-Nordbahn“ (Strecke Kassel – Bebra) gebaute Stellwerk steht einsam zwischen den alten Waggons, die die Bundesbahn dort immer wieder abstellt.



*Charakteristisches Bild bei den Bahnhöfen Spangenberg und Burghofen waren lange Jahre etliche Holzlagerplätze, wie auch aus den Gleisbauskizzen jener Jahre hervorgeht. So wurde neben Schnitt-, Brenn-, Papier- und Langholz auch Grubenholz für das Ruhrgebiet aus diesen Orten ein wichtiges Transportgut. Auch Eisenbahnschwellen, die gleich auf den Holzplätzen zugeschnitten wurden, kamen zur Verladung.*

## Die Lokomotiven und Triebwagen

Von ihrer Inbetriebnahme bis zum Entstehen der Deutschen Reichsbahn (1920) wurde die „Kanonenbahn“ von der „Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung“ betrieben. Betriebstechnisch für die Strecke Leinefelde – Treysa war das Betriebsamt Eschwege zuständig, hinsichtlich der Triebfahrzeuge lag die Zuständigkeit beim Betriebswerk Treysa. Dieses in Betriebswerk angeschlossen war bis Ende des II. Weltkrieges der Lokbahnhof Malsfeld. Hier waren in der Regel drei bis vier Lokomotiven stationiert, dazu je Lok zwei Personale (ein Personal = Lokführer und Heizer), die umschichtig die Maschinen fuhren.

Die Zugläufe reichten bis Treysa bzw. Eschwege oder Waldkappel, es gab auch durchgehende Züge zwischen diesen Endpunkten.

Malsfeld besaß einen dreiständigen Loksuppen mit einer Werkstatt, davor eine kleinere Drehscheibe, die anfangs per Hand, später per Druckluft von den Loks angetrieben wurde. Laut Aussagen alter Eisenbahner paßte eine preussische Personenzuglok der Baureihe P 8 gerade auf diese Scheibe. Sie hatte etwa 16 m Durchmesser. Dazu gehörten noch zwei Kohlenbunker und zwei Wasserkräne – für Dampfloks unerlässlich.

Bis weit in unser Jahrhundert hinein waren preussische Lokomotivtypen für die „Kanonenbahn“ kennzeichnend. Um die Jahrhundertwende wurden besonders die Baureihen P 2 – eine Personenzugschleptenderlok mit zwei angetriebenen Achsen – und G 3 – eine Güterzugschleptenderlok mit drei angetriebenen Achsen – neben Tenderloks eingesetzt. Durch ein Foto belegt ist auch eine preussische Personenzuglok der Baureihe P 4<sup>2</sup>, die, von der Reichsbahn übernommen, in Baureihe 36 umbezeichnet wurde und zwischen den Weltkriegen auf der „Kanonenbahn“ im Einsatz war.

Auch die Aufnahme vom Loksuppen in Malsfeld aus den dreißiger Jahren zeigt die Vorderfront einer preussischen Lokomotive. In dieser Zeit traf man auf der Strecke auch Maschinen der von der Reichsbahn beschafften „Einheitslokomotiven“, die die alten Länderbahnloks ergänzen und ablösen sollten. Dazu gehörte z. B. die Baureihe 24 (vgl. Foto an anderer Stelle).

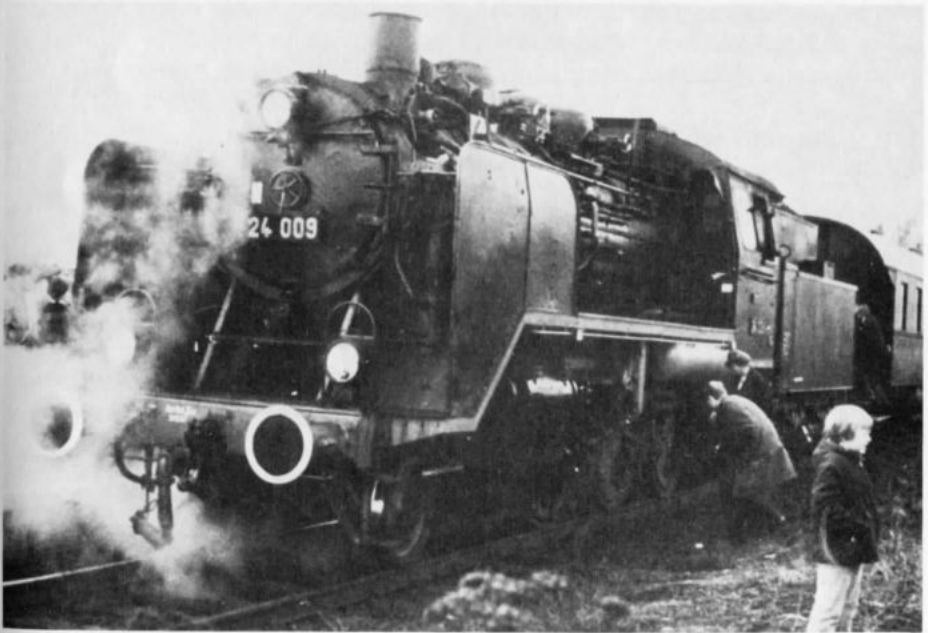
Im Jahre 1931 erhielt zum Beispiel das Bahnbetriebswerk Treysa fünf neue, von Henschel gelieferte Lokomotiven dieser Baureihe (24064–24068), die nun die Hauptlast des Zugverkehrs zu bewältigen hatten. Im Herbst 1934 kamen auch die beiden von Borsig gebauten Sonderkonstruktionen der Baureihen 24, 24069 und 24070 nach Treysa. Diese Maschinen arbeiteten zu Versuchszwecken als „Mitteldrucklokomotiven“ mit einem auf 25 kp/cm<sup>2</sup> erhöhten Dampfdruck (damals sonst üblicher Druck 12–16 kp/cm<sup>2</sup>). Neben den Einheitstenderlokomotiven der Baureihen 64 und 68 standen mit den Baureihen 55, 56 und 57 weiterhin „alte Preußen“ im Dienst. In Kriegszeiten, und hier besonders in den letzten Jahren des II. Weltkrieges, nahm man es mit manchen Vorschriften bei der Bahn nicht mehr so genau. Hauptsache, die „Räder rollten für den Sieg“. So benutzten Lokomotiven die Strecken, die für den Oberbau eigentlich unzulässig schwer



waren. So die Baureihen 38<sup>10</sup> (preußisch P 8), schwere Güterzugloks Baureihe 44 sowie Schnellzugloks der Baureihen 01 und 03. Ein von uns befragter Eisenbahner erinnerte sich noch heute an das flau Gefühl, das ihn beschlich, als er einmal drei als „Leerzug“ gekoppelte Loks, zwei 01er und eine 44er, auf den Weg zur Malsfelder Brücke schickte: ob die das wohl aushalten würde?

Seit jenen Jahren gehörten auch die Güterzugloks der Baureihen 50 und 52 zum Bild der „Kanonenbahn“. Eine Lok der Baureihe 50 im Spangenberg Bahnhof ist durch ein Foto dokumentiert, es ist dies eine größere, fünfsichtige Maschine, die aber auf den nicht schwerbelastbaren Nebenstrecken eingesetzt werden konnte.

Für Rangierzwecke besaß der Spangenberg Bahnhof seit den 30er Jahren eine kleine Motorlok der Baureihe Köf I (mit dazugehörendem Lokschuppen), die einige Jahre später durch eine stärkere Lok der Baureihe Köf II ersetzt wurde. Diese Lok beförderte in den Jahren 1945–1948 im „Wendzugverkehr“ (Zug mit 1–2 Wagen bis Malsfeld/Brücke Lok voraus, zurück nach Spangenberg Wagen voraus) auf dem Abschnitt von Spangenberg bis zur zerstörten Malsfelder Brücke auch Personenzüge. Die Fulda mußten die Reisenden dort auf einem schwankenden Holzsteg überqueren, wobei man sich bei Hochwasser auch nasse Füße holen konnte.



*Die „Kanonenbahn“ war mit den Lokomotiven der Einheitsbaureihe 24 eng verbunden. Hier die Lok 24 009, die heute von einer privaten Organisation betriebsfähig gehalten wird, während einer Sonderfahrt in Waldkappel.*

Dampflokomotiven beförderten auch nach dem II. Weltkrieg die Güterzüge, bis dann die wenigen noch zu bewegenden Güterwagen auch von den dieselbetriebenen Kleinlokomotiven des Bahnhof Melsungen (Baureihen 322/323/324 und 331/332/333) bewältigt werden konnten. Dies sind wohl auch die letzten Lokomotiven, die in den Bahnhof Spangenberg einfahren werden.

Im Personenverkehr wurden die Dampflok schon Anfang der fünfziger Jahre durch die roten Schienenbusse der Baureihe VT – Verbrennungstriebwagen – 95, später in Baureihe 795 umbezeichnet, ersetzt. Mit einem Motor- und einem Beiwagen, oder – zu den Stoßzeiten des Schüler- und Berufsverkehrs, das gab es auch mal! – als doppelte Garnitur mit zwei Motorwagen, die zwei Beiwagen zwischen sich genommen hatten, brummt sie von Haltepunkt zu Haltepunkt, zwischendurch an den Übergängen bimmelnd und hupend – im „Bahndeutsch“ „läutend“ und „pfeifend“.

Betriebstechnisch und von den Betriebskosten her bedeuteten die Schienenbusse einen erheblichen Fortschritt: der Verkehr wurde beschleunigt, die Kosten sanken enorm. Nur ein „Fahrer“ war nötig, der sich – vereinfacht gesagt – morgens nur ins Fahrzeug setzt, den Schlüssel herumdreht und losfährt. Eine Dampflok brauchte dagegen mehrstündige aufwendige Vorbereitungen und Nachbereitungen, um sie auf die Strecke schicken zu können.

Auch wäre ein Haltepunkt wie Bergheim zur Dampflokzeit kaum denkbar gewesen: auf den paar Metern von bzw. bis Spangenberg wäre die in der Beschleunigung schwerfälligere Lok kaum „auf Touren“ gekommen. So aber waren kürzere Abstände zwischen den Stationen möglich, man konnte sich nun auf den grauen Kunstledersitzen mit den klappbaren Rückenlehnen mit 60 km/h durchs Pfieffetal schaukeln lassen.



*Mit den Schienenbussen endete die Ära der Personenbeförderung auf weiten Strecken der „Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“. Die fortschrittlichen roten Dampflok-Nachfolger wurden in den siebziger Jahren nach und nach ins Depot gefahren. Neue Verkehrs-Technologien wie Schnell- und Schwebbahnen werfen unverkennbare Schatten auf die letzten Jahre des 20. Jahrhunderts, in denen traditionsreiche Bahnen nicht mehr zählen. Schneller, moderner, wirtschaftlicher heißt die Devise der Zukunft. Was sind dagegen Empfindungen, Erinnerungen, Illusionen an ein Stück verrosteten Schienenstrang, den man schon bald unter dem natürlichen Bewuchs nicht mehr erkennen wird?*



Diese Erinnerungsschrift ist stellvertretend für alle ehemaligen Bahnbediensteten an diesem Abschnitt der „Kanonenbahn“ meinem Ur Großvater, dem Eisenbahner Louis Schönewald †, gewidmet.

Der Verfasser



### *Quellennachweis:*

„Hundert Jahre Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“, Otto Vesper

„Die Kanonenbahn“, Nötizen der Eisenbahnfreunde Kassel e. V.

„Die Malsfelder Brücke und die Kanonenbahn“, Waltari Bergmann

„Der Weg in die Zukunft“, Informationsschrift der Deutschen Bundesbahn

Gleisbauskizzen: Archiv des Modellbahnclubs Kassel e. V.

Vereinsarchiv des Stammtischs „Rotes Horn“, Waldkappel

Privatarchiv Wolfgang Koch, Oberrieden

Melsunger Tageblatt vom 28. 1. 1957 und 31. 1. 1957

Diverse Publikationen in der „Werra Rundschau“, der Kreisteil Ausgabe der HNA und „Waldkappel Aktuell“ über den Bahnhofsbrand in Burghofen

Diverse Publikationen in der HNA (Kreisteil Melsungen) über u. a. Betriebs- und Streckenstilllegungen Treysa – Malsfeld im Personenverkehr sowie über die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs zwischen Malsfeld und Spangenberg.

Diverse Publikationen in den „Spangenger Zeitungen“ der sechziger und siebziger Jahre. Angaben, Hinweise, Schilderungen vieler ehemaliger Bediensteter des beschriebenen Streckenabschnitts.

*Der Verfasser dankt für Unterstützung, Bereitstellung von Fotos und Mitarbeit:*

Petra Bernhardt, Röhrenfurth  
Erwin Bödicker, Eschwege  
Martin Hederich, Waldkappel  
Horst Hildebrand, Waldkappel  
Kegelclub „Pudelkönige“ Spangenberg  
Wolfgang Koch, Oberrieden  
Karl Lichau, Spangenberg

Heinrich Ludwig, Malsfeld  
Alfred Römhild, Malsfeld  
Elfriede Salzmann, Spangenberg  
Reinhold Salzmann, Baumbach  
Martha Theune, Spangenberg  
Heinrich Vollmann, Waldkappel

Thyssen Henschel, Kassel:

## **DIE SIGNALE AUF FORTSCHRITT GESETZT!**

Thyssen Henschel, ein Begriff für hochwertige Investitionsgüter und zukunftsweisende Technologien, ist ein Unternehmen im starken Verbund der Thyssen-Gruppe.

Das 1810 gegründete Unternehmen begann 1848 mit der Fertigung von Lokomotiven. Der ersten Lokomotive „Drache“ folgten bis heute nahezu 33000 Lokomotiven unterschiedlicher, zweckentsprechender Bauart. Darunter sind zahlreiche Entwicklungen, die als Meilensteine im internationalen Lokomotivbau gelten. Heute lösen Henschel-Lokomotiven bei Eisenbahnen in der ganzen Welt sicher und zuverlässig Aufgaben im Reise- und Güterzugverkehr. Sowohl dieselhydraulische, dieselektrische als auch elektrische Henschel-Lokomotiven sind auf den Schienen der Welt zu Hause.

An Ägypten bis Zaire, das ABC der Länder, in denen Henschel-Lokomotiven unter verschiedensten Einsatzbedingungen laufen, ist der Vertrauensbeweis in die Leistungsfähigkeit von Henschel-Lokomotiven, die weltweit höchste Maßstäbe setzen.

So entwickelte und baute das Unternehmen mit der Baureihe E 103 nicht nur die schnellsten Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn, oder mit 3974 kW (5400 PS) die stärksten jemals in Serie gebauten dieselhydraulischen Lokomotiven der Welt für die Volksrepublik China, sondern leitete auch durch die Entwicklung von Lokomotiven mit Drehstromleistungsübertragung einen Wendepunkt in der Lokomotivtechnik ein.

Und mit zukunftsweisenden Konstruktionen für den Schnellverkehr werden bereits heute bei Thyssen Henschel die Forderung nach kürzeren Reise- und Transportzeiten, mehr Komfort und größerer Umweltfreundlichkeit, realisiert. Die Signale der Zeit stehen auf Fortschritt – auf freie Fahrt für Henschel-Lokomotiven.

---

# HOTEL STÖHR

RESTAURANT — CAFE

**DAS TANZLOKAL AM PLATZE**, anheimelnde Räume, gemütliche Atmosphäre

**JEDEN SAMSTAG TANZ** (an anderen Tagen auch auf Wunsch)  
Vollautomatische Kegelbahn, hauseigenes Kino, Fremdenzimmer mit zeitgemäßer Ausstattung. Im Ausschank Biere bekannter Häuser. Räume für Familienfeiern.

**3509 SPANGENBERG, Am Markt, Telefon (0 56 63) 3 62**

---

# Möbelhaus RODE

---

**Fachgeschäft**

**für Dekorationen u. Fußbodenbeläge**

---

**Spangenberg-Elbersdorf**

**Ruf (0 56 63) 2 65**

---

*Ihr Partner für den Bau*

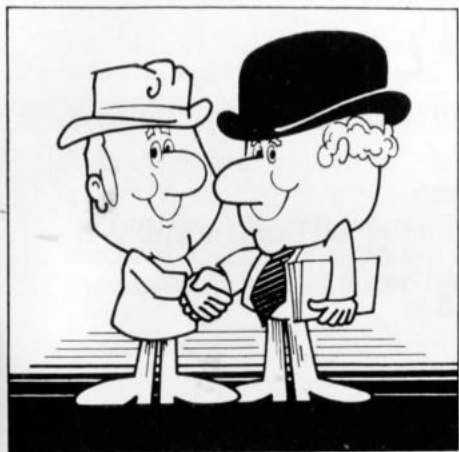
schnell — zuverlässig — preiswert

**SBDM**

**spangenberg  
baustoffmarkt**

Esseweg 6  
Industriegebiet  
Hellerbach  
Telefon  
(0 56 63) 8 19

---



## Wir bieten Ihnen Partnerschaft

Unsere Bank gehört zur großen genossenschaftlichen Gruppe; sie gehört den Kunden, die Bank-Teilhaber sind. Das ist Partnerschaft im echten Sinn.

Alles, was mit Geld zu tun hat, bekommen Sie bei uns aus einem Haus. Wir arbeiten Hand in Hand mit unseren Zentralbanken, unserer organisationseigenen Bausparkasse und Versicherung, mit Hypothekenbanken und Instituten für Investment- und Immobilienanlagen. Unser Verbund ist Ihr Verbündeter in Sachen Geld.



## Ihre Sache ist unsere Sache

Als genossenschaftliche Bank haben wir ein besonders enges Verhältnis zu unseren Kunden. Deshalb bemühen wir uns um die beste Lösung Ihrer Probleme.



# Volksbank + Raiffeisenbank Melsungen eG

---

HOTEL »**Goldener Löwe**«

Gutbürgerliche Küche, Saal und Nebenzimmer für Vereins- und Familienfeiern.

2 Bundeskegelbahnen

Moderne Fremdenzimmer mit Dusche und WC

Inh. Adolf Böttiger

Telefon (05663) 253

**3509 Spangenberg**



---

## Horst Hildebrandt

Textilien - Wolldepot - Maßschneiderei

regelmäßig Verkaufsschau des ADLER-Bekleidungswerkes

**3445 Waldkappel**

**Friemer Straße 4 - Telefon (0 56 56) 2 34**



Zuverlässigkeit und Leistung  
in Spangenberg und Umgebung

Ihr Blumenhaus

**A. Zenker**

Neustadt 25

3509 Spangenberg · Tel. (05663) 1396



---

Verkehrt, im Zug der Zeit, zur Zeit  
kein Zug mehr hier und weit und breit,  
so denkt der Mensch, der sich darob beschwert;

Verkehrt!

Geh' mit der Zeit, doch geh' nicht fort  
und treib' als Zeitvertreib bei uns am Ort  
Sportschießen hier, als Super-Trim-dich-Hit:

Mach mit!



---

BLUMENHAUS

*Brigitte*

Mühlenstraße 15  
**3509 Malsfeld-Beiseförth**  
Telefon (0 56 64) 18 19



---

Seit 24 Jahren  
der Familienbetrieb für Sauberkeit!

**Wäscherei und Chemische Reinigung**  
**Schüßler**

3508 Melsungen, Burgstraße 13, Tel. (05661) 2646  
Mitglied des Deutschen Textilreiniger Verbandes DTV

**V·A·G**

# **Autohaus N. Blackert**

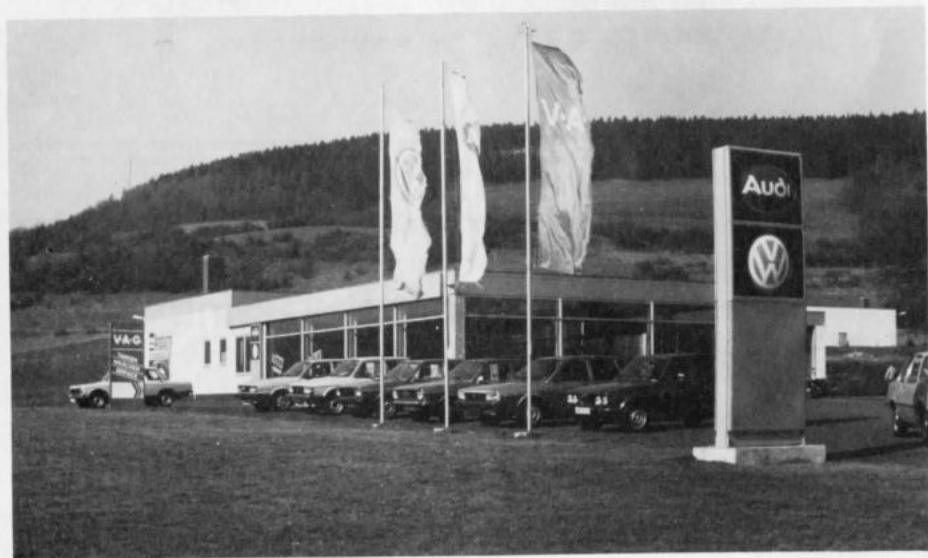
**Melsunger Straße  
3509 Spangenberg**

**Audi**

**Telefon (05663) 1359**



Neuwagen + Gebrauchtwagenschau  
Abschleppdienst  
Automatische Waschanlage  
Tankstelle



---

Der preiswerte Weg zum schöneren Wohnen führt zu:



# **MÖBEL-ASSMANN**

## **GENSUNGEN**

Frankenstraße und Zur Turnhalle  
Telefon: 0 56 62 / 20 71

**Jeden Sonntag freie Möbelschau  
von 14–17 Uhr · Kein Verkauf**

---

# **SIEGFRIED ELGER**

## **BAUUNTERNEHMEN – PUTZGESCHÄFT**

Kosberg 11  
3509 Spangenberg-Bergheim  
Telefon (0 56 63) 70 40

---

# **T-R-KAUF**

Tel. 14 43

Spangenberg

Neustadt 43

**Der große Markt mit den kleinen Preisen!**

---

Fleischerei

**Wetner Gombert**



bekannt für

gute Fleisch- und Wurstwaren

pikante Salate eigener Herstellung

Plattenservice

Lieferung frei Haus

**3509 Dagobertshausen**

Telefon (05661) 2433

---



KLUGE RECHNER KAUFEN

**JRUS - SPORTPREISE**

empfohlen durch Ihren Fachhändler

**Helmut Kispert**

Geschenkartikel – Ehrenpreise

Pokale – Gravuren

Tulpenweg 1 · Tel. (05663) 1068

**3509 Spangenberg**

---

**Auf das Bewährte**

**die Zukunft aufbauen**

**JUNGE UNION SPANGENBERG**

---

# RINGFOTO

- Hochzeiten
- Familienfeiern
- Firmen- und Betriebsfeste
- Vereinsveranstaltungen
- Sach- u. Werbeaufnahmen



## FOTO-BLITZ

Gg. Nentwig, Neustadt 7

3509 Spangenberg, Telefon (0 56 63) 4 66

jetzt auch

## VIDEO-FILM-VERLEIH

... rechtzeitig das Weekend-Kontrast-  
Programm sichern – wo? **NEUSTADT 7**

beim FOTO - BLITZ natürlich!

---

**Reise sicher,  
Reise gut im**



***Bessenhub***

**Urlaubsreisen aller Art**

**Bus-, Bahn-, Schiffs- und Flugreisen**

**Als Agentur vertreten wir viele namhafte  
Reiseveranstalter in der Touristik.**

airtours



AMEROPA



**REISEBÜRO ZILCH**

6442 ROTENBURG/F · Telefon (06623) 2400

---

**Volker Salzmann**

Parkettfußböden

Höhenweg 9

**3509 Spangenberg**

Telefon (05663) 1250

---



**Metallsägenfabrik**

**Lorenz Weisel**

Erste Spangenberger Sägenfabrik  
mit dem breitesten Fertigungsprogramm

---

Eine gute Adresse



für Wohnraumgestaltung

Suchen Sie etwas Besonderes?

Bei uns werden Sie es finden!

- Massivholzmöbel in allen Holzarten
- Wohn- und Eßzimmer für jeden Geschmack
- Schlaf-, Jugend- und Kinderzimmer
- Küchen und Badezimmermöbel
- Gesundheitsmatratzen zum Entspannen
- Textiltapeten und Gardinen
- Lampen für jeden Wohnraum
- Gläser, Vasen, Lampen der dänischen  
Manufacture HOLMEGAARDS, mundgeblasen
- FÜRSTENBERG-Porzellan
- Keramikartikel

Planung und Beratung sind bei uns selbstverständlich.  
Individuelle Möbelwünsche werden durch eigene  
Fertigung erfüllt.

## **ACKERMANN WOHNKULTUR**

Melsunger Str. 24 · SPANGENBERG · Tel. 05663/77 48 od. 403  
Geschäftszeiten: Mo.-Fr. 9.00-12.30 Uhr, 15.00-18.00 Uhr  
Sa. 9.00-13.00 Uhr; jeden 1. Sa. im Monat durchgehend  
9.00-18.00 Uhr



---

*Mit  
Sorgfalt  
gebraut*



*und  
natürlich  
gereift.*

# Hessisches LÖWENBIER



**Der herzhaft-frische  
Biergenuß**

---

**HERZLICHEN DANK**

allen Inserenten, die durch ihre Unterstützung  
die Herausgabe dieser Dokumentation förderten.

---

## **Fahrzeughaus Max Becher**

und Tankstelle Brigitte Milner  
Renault-Service + Tankstelle

**3509 Spangenberg**

Tel. (0 56 63) 2 86

