

Die Eisenbahnbrücke gegenüber der Domäne Fahre bei Malsfeld wurde vor 100 Jahren ihrer Bestimmung übergeben. Allerdings sieht ihr „Oberbau“ etwas anders aus als zu jener Zeit, da er erneuert werden mußte, nachdem am 24. März 1945 bei einem Eisenbahnunglück ein Großteil zerstört und wieder aufgebaut werden mußte. (Foto: e)

## Denkwürdiger Tag 15. Mai 1879

### Malsfelder Eisenbahnbrücke eingeweiht, Bahnanschluß Spangenberg

Malsfeld/Spangenberg (e). Der 15. Mai ist für die Gemeinde Malsfeld und für die Stadt Spangenberg ein denkwürdiger Tag. Am 15. Mai 1879 nämlich wurde die Stadt Spangenberg mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Malsfeld — Spangenberg — Waldkappel — Eschwege an das Eisenbahnnetz angeschlossen, und am selben Tage wurde nach siebenjähriger Bauzeit die Malsfelder Eisenbahnbrücke über die Fulda eingeweiht.

Nach dem gewonnenen deutsch-französischen Krieg 1870/71 war sofort an das Projekt der Berlin-Coblenzer Bahn herangegangen worden, mit der man andere Hauptstrecken für Truppen- und Materialzüge im Falle neuer Auseinandersetzungen mit Frankreich entlasten wollte.

Die im Volksmund deshalb so genannte „Kanonbahn“ zweigte in Leinefelde von der

Strecke Kassel — Leinefelde — Halle — Bitterfeld — Berlin ab, um in Treysa auf die Rhein-Weser-Bahn zu stoßen und in Gießen lahnabwärts nach Koblenz zu führen.

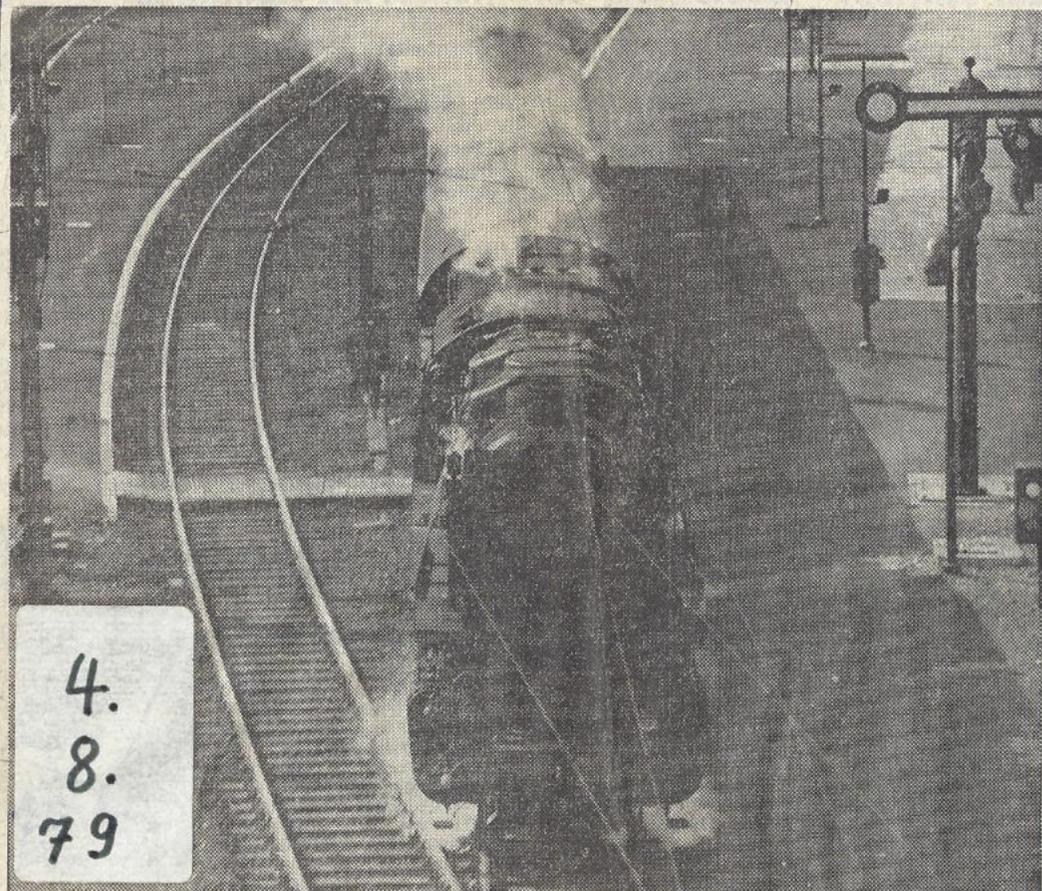
Die Brücke wurde 1945 zerstört, als am 24. März sich von einem schweren Güterzug, der in Richtung Treysa fuhr, die letzten 18 Waggons des Zuges lösten und im abfallenden Gelände nach Malsfeld zurückfuhren.

Mit über 100 km/h Geschwindigkeit raste der Zug zur Brücke. Hier sprang ein mit Langholz beladener Wagen aus dem Gleis und legte sich quer zur Brücke. Die nachrollenden Waggons stürzten in die Tiefe und zerstörten die Brücke.

Der Bahnverkehr Eschwege — Treysa war für dreieinhalb Jahre unterbrochen. Eine neue Brücke konnte erst wieder am 3. Oktober 1948 für den Verkehr freigegeben werden.



Der Bahnhof Spangenberg, durch den vor genau 100 Jahren das Städtchen an das Schienennetz angeschlossen wurde. Heute nach der Stilllegung der Strecke in Richtung Waldkappel rosten die Schienen, und Leben gibt es nur noch durch die Gaststätte, die sich im Bahnhofsgebäude befindet. (Foto: e)



Das waren noch Zeiten, als die Loks unter Volldampf fuhren. Heute rumpeln Schienenbusse über die verbliebene Strecke zwischen Malsfeld und Treysa, durch Täler und Tunnel, über Brücken. Ein paar Dieselloks mit Waggons noch. Das war die „Kanonenbahn“, die freilich in Richtung Süden ihren „eigenen“ Namen erhielt: Der „Schwalm-Expresß“ oder „Schwälder Expresß“. Treysa: Dort entstand unser Foto.

(Foto: Friauf)

Der Mittwoch dieser Woche wäre eigentlich ein denkwürdiger Tag gewesen. Genau 100 Jahre war es her, daß die Eisenbahnstrecke Treysa – Homberg – Malsfeld – Spangenberg (und darüber hinaus) ihrer Bestimmung übergeben wurde. Ein großes Ereignis. In den Chroniken ist denn auch von Girlanden die Rede, von Fahنشmuck. Es soll nicht verschwiegen werden, daß der Homberger Bürgermeister Horst Gunkel schon vor einigen Monaten angeregt hatte, die Deutsche Bundesbahn möge doch dieses runden Jubiläums ein wenig festlich gedenken. Aber es gibt keine Feier, es gibt keine Girlanden, keinen Fahنشmuck. Kein Wunder: Die Strecke ist mittlerweile ein Torso. Der Abschnitt Malsfeld – Spangenberg – Waldkappel existiert nur noch in Erinnerungen. Nun ist auch die Strecke Malsfeld – Homberg – Treysa von der Stilllegung bedroht. „Betriebswirtschaftliche, regionalpolitische, raumordnerische und gesellschaftspolitische Erfordernisse“ geben den Ausschlag, wie es das Bundesverkehrsministerium formuliert. Im Klartext: Der Betrieb lohnt nicht mehr. Das Auto hat dieses „Bahnangebot“ verdrängt, wenn auch der Güterverkehr noch für einen – ungewissen – Zeitraum per Schiene abgewickelt werden soll. Die Suche nach Zahlen, Daten, Fakten (und auch Bildern) über die alte Kanonenbahn wäre schwierig geworden, hätten nicht die Heimatforscher Otto Vesper (Homberg) und Waltari Bergmann (Morschen) in Archiven gegraben. Mit diesem Material können wir die Bahn würdigen, und sei es deshalb, daß sie nicht vollständig aus dem Bewußtsein verschwindet.

(Die Red.)

# Jubiläum ohne Fahnenschmuck und Girlanden

## 100 Jahre „Kanonenbahn“ 4.8.79

100 Jahre „Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“, „Kanonenbahn“ genannt. Es wird deutlich, daß keineswegs nur an eine Verbesserung der Lebensverhältnisse im ländlichen Raum gedacht war. Die Militärs des Deutschen Reiches hatten ein gewichtiges Wort mitzureden. Stellte die Strecke quer durch Deutschland doch eine klassisch zu nennende Nachschublinie bei etwaigen kriegerischen Auseinandersetzungen dar. Hier interessiert allein die Trasse im jetzigen Schwalm-Eder-Kreis.

Die Planungen und Verhandlungen setzten 1872 ein. Der preußische Staat begann mit den ersten Arbeiten am 30. Oktober 1874. Das freilich rief die Bürger von Homberg auf den Plan, denn in einer Entfernung von nur 2,5 Kilometern wurden die Gleise an der Stadt vorbeigeführt. Einer Entfernung vom Marktplatz aus gemessen.

Immerhin vollbrachten die Fachleute von damals eine Meisterleistung. Schwierigstes Gelände galt es zu überwinden, doch die Strecke „stand“ nach fünf Jahren. Auch die Überquerung des Efszetales zwischen Homberg-Relbehäusen und Remsfeld oder die Untertunnelung des Höhenrückens zwischen Efsze- und Beisetal. Das Remsfelder Bauwerk lockte in seiner Entstehungszeit viele Schaulustige an. Fünf Pfeiler tragen in 31 Meter Höhe den Gleiskörper. „Nur“ drei Pfeiler

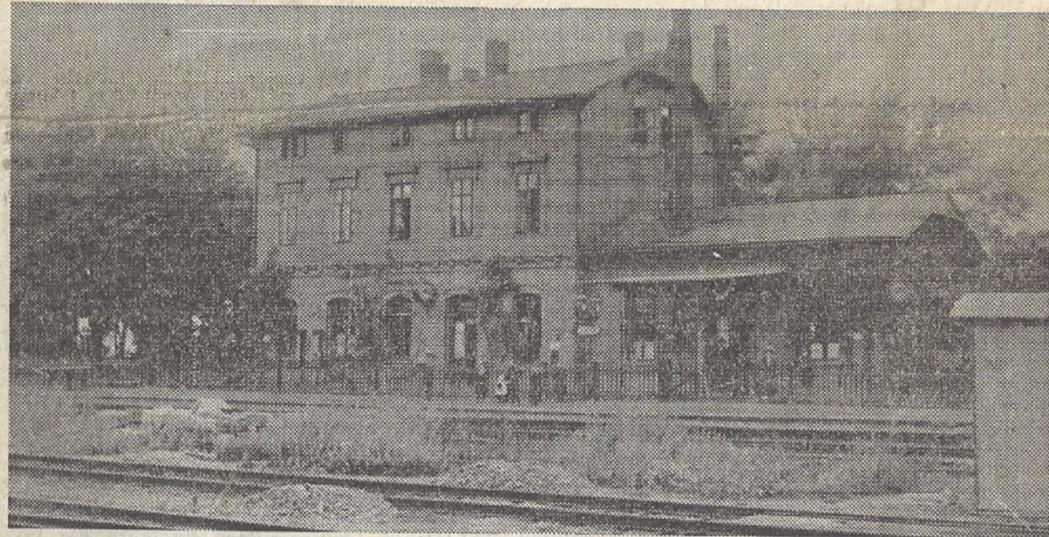
hat die Brücke bei Malsfeld, die heute eingleisig über das Fulda-tal führt (nachdem die zweite Spur längst abgebrochen worden ist).

Das besagte Tunnelgewölbe mit einer Länge von 916 Metern entstand aus Sandsteinblöcken, die aus einem Bruch beim Forsthaus „Wüstekirche“ (nahe der heutigen Autobahn bei Oberbeisheim) stammten. Der Kalk wurde in vier Ofen in Niederbeisheim und in Richtung Wichte gebrannt.

### Jahrelang verhandelt

Die Verhandlungen, die die Verantwortlichen mit den Grundstückseigentümern zu führen hatten, zogen sich über Jahre hin. Aber es kam zur Einigung. Schon im Frühjahr 1879 dampften die ersten Züge auf Teilen der Strecke. Am 16. April war zu lesen, daß die Bahnstrecke Homberg—Frielendorf—Oberbeisheim mit Zügen befahren werde, und damit die bahnpolizeilichen Bestimmungen in Kraft getreten seien. Die besagten, daß das Betreten der Bahnanlagen, der Böschungen, Dämme und Gräben verboten sei.

Zum Juli-Ende 1879 waren dann die Arbeiten am Abschnitt zwischen Treysa und Malsfeld beendet, so daß am 28. und 29. die „landespolizeiliche Abnahme“ erfolgte. Der 1. August 1879 war der große Tag. Die beiden ersten Personenzüge trafen



„früh 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> mit bekränzten und geschmückten Lokomobilen fast gleichzeitig auf dem hiesigen Bahnhof (Homberg, d. Red.) ein, welcher zu Ehren des Tages mit Fahnen und Girlanden reich geschmückt war. Eine große Menschenmenge aus nah und fern hatte sich eingefunden ...“

Im Wartesaal war eine Erfrischung höchst willkommen. Aber auch an den anderen Bahnhöfen der Strecke waren die Einwohner herbeigeeilt, um das Ereignis nicht zu versäumen.

Außer Treysa gab es zunächst fünf Bahnhöfe: Malsfeld, Oberbeisheim, Homberg, Frielendorf und Ziegenhain. Der Fahrplan vom August 1879 wies drei Zugpaar auf: vormittags, nachmit-

tags und abends.

Die „Kanonenbahn“ erlangte eine große Bedeutung. Landwirtschaft, gewerbliche Wirtschaft und der Forst benutzten zum Transport ihrer Erzeugnisse die neue Linie. Aber auch den Wanderern, den Heimat- und Naturfreunden war die Bahn willkommen, brachten sie die Züge doch zu den Ausgangspunkten ihrer Wanderstrecken. Auch in Richtung Spangenberg/Waldkappel gab es einige Haltepunkte; einen davon schufen sich Anwohner selbst: Adelshausen, wo ein Mini-Bahnhof entstand, und es hagelte Proteste, als dieser mit der Streckenstilllegung einfach abgerissen wurde ... Nach Treysa zu hatte die Bahn schnell ein-

nen „eigenen“ Namen weg: Der „Schwälmer Expreß“.

Schließlich wurde auch das Beisetal besser erschlossen. Jugendgruppen und Schulklassen nahmen die Ermäßigungen bei der Fahrt per Bahn gern in Anspruch.

Wegen der Braunkohlenzeche erlangte der Bahnhof Frielendorf einige Bedeutung. Das galt auch für den Bahnhof Homberg. Wie wichtig alles in allem dieses Verkehrsmittel für die Personenbeförderung war, mag man daraus ersehen, daß allein vom Bahnhof Homberg (Foto oben von Fritz Kaufmann) im Jahre 1906 sage und schreibe 61 500 (!) Fahrkarten ausgegeben wurden.

Gerd Müller

# Treysa-Malsfeld: Stillgelegt

5.11.80

## Enttäuschung bei Gemeinden – Schnellverkehr auf der Straße gefordert

**Homberg** (thr). Gegen alle Widerstände hat das Bundesministerium für Verkehr sich nun endgültig für die dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf der Strecke Malsfeld—Treysa entschlossen. Mit Datum vom 2. Oktober, also kurz vor der Bundestagswahl, ist die Entscheidung veröffentlicht worden.

Damit sind die Hoffnungen, daß der Kelch an Homberg noch einmal vorüber gehen werde, nicht in Erfüllung gegangen. Bürgermeister Horst Gunkel hält mit seiner Meinung nicht hinter dem Berg. Er bedauert die Entscheidung und nennt sie gegenüber der HNA „verkehrspolitisch verfehlt“. Gerade mit der drastischen Erhöhung der Benzinpreise hatte

er dem öffentlichen Personen-Nahverkehr eine verstärkte Chance eingeräumt.

Die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden sind zu einer Stellungnahme aufgefordert, Wünsche sollen angemeldet werden. Da hat das Homberger Stadtoberhaupt auch gleich einiges auf Lager. Reibungslose Anschlüsse an die Linie Kassel—Bebra und Kassel—Frankfurt müssen gewährleistet sein. Außerdem, so Gunkel, müsse bei der Verlagerung der Verkehrsverbindung auf die Straße kürzere Verkehrszeiten durch den Einsatz sogenannter Schnell-Läufer, die nicht mehr jeden kleinsten Ortsteil anfahren, gewährleistet sein.

Ähnlicher Meinung ist sein Frielendorfer Kollege Gerhard

Weitzel, der bereits vor zwei Jahren zwar grundsätzlich Bedenken gegen eine Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene geäußert hat, gleichzeitig aber in den wohnortnahen Haltestellen der Busse eine Chance sah. Alles jedoch unter der Voraussetzung, daß das gesamte Schienenangebot auf die Straße verlagert wird. Auch Weitzel spricht sich für die zusätzliche Einrichtung von Schnellverkehrslinien ein, die nicht zeitaufwendig jede noch so kleine Haltestelle anfahren.

Am 27. November wird sich die Mitgliederversammlung der Verkehrsgemeinschaft des Schwalm-Eder-Kreises mit Auswegen aus der Personenbeförderung beschäftigen.

# Pläne der Bahn wirbeln Staub auf 21.11.80

## SPD-Fraktion fragt nach Malsfeld—Treysa und nach der Bauwirtschaft

**Melsungen (e).** Die beabsichtigte Einstellung des Reisezugbetriebs auf der Strecke Malsfeld—Treysa hat auch die SPD-Kreistagsfraktion beschäftigt, die daraufhin eine Reihe von Fragen an den Kreis Ausschuß formuliert hat, um einen Überblick über die Initiativen des Kreis Ausschusses zu bekommen, zumal sich der Kreistag wiederholt mit dem Problem der Streckenstilllegungen beschäftigt hat, wie Fraktionsvorsitzender MdL Radko Stöckl gegenüber der HNA erläuterte.

Im einzelnen soll der Kreis Ausschuß feststellen, welche Zugverbindungen bisher für diese Nebenstrecke täglich bestanden haben, wie viele Fahrgäste im Jahre 1979 diese Strecke benutzt haben und wie viele das pro Tag bzw. pro Fahrt sind und welche Ersatzmaßnahmen für den Fall der Stilllegung vorgesehen sind.

Die SPD-Fraktion interessiert auch, ob der Güterverkehr auf Dauer bestehen bleibt, und sie erinnert daran, daß eine vertragliche Zusage der Bundesbahn für

das Industriegebiet in Melsungen vorliegt.

Eine weitere Anfrage betrifft die erste Ganztagschule im Kreis, die Schule für praktisch Bildbare in Homberg. Die SPD-Fraktion hakt mit der Frage nach, ob mit dem vorhandenen Lehr- und Erziehungspersonal die Ganztagsbeschulung nach den bestehenden Richtlinien gewährleistet ist, ob die Schule mit dem notwendigen Mobiliar ausgestattet ist, und sie will wissen, wie die Essensausgabe geregelt ist.

Die SPD-Fraktion geht nach den Worten Stöckls davon aus, daß Ziel und Kern jeder Partnerschaft die Begegnung der Bürger in ihrer ganzen beruflichen, sozialen und gesellschaftlichen Spannweite ist. Vor diesem Hintergrund fragt sie hinsichtlich der Partnerschaft mit dem englischen Distrikt Sedgemoore, welche Besuche bzw. Gegenbesuche es in diesem Jahr gegeben hat und welche Begegnungen insbesondere für Vereine, Verbände, Jugendliche und Schulklassen für 1981 vorgesehen sind.

Schließlich wendet sie sich noch der Bauwirtschaft zu, deren Auftragslage — so Stöckl — mit der Vollbeschäftigung in diesem Bereich im unzertrennlichen Zusammenhang stehe und aus deren Gesamtsituation sich daher die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt im Kreis ablesen lasse.

### Baugenehmigungen

Die Fraktion bezieht sich auf Veröffentlichungen von Wirtschaftsforschungsinstituten, wonach die private Bauwirtschaft infolge einer rückläufigen Bautätigkeit derzeit nicht voll ausgelastet sei, und sie fragt, wie viele Baugenehmigungen in den Jahren 1978 und 1979 erteilt worden sind, und ob diese Zahl nach dem derzeitigen Stand auch 1980 erreicht wird.

Zusätzlich soll der Kreis Ausschuß darüber Auskunft geben, wie hoch das Bauvolumen in den jeweiligen Jahren gewesen ist und wie der Kreis Ausschuß die derzeitige Auslastung im Hoch- und Tiefbau beurteilt.

# Weitere Schienenstränge veröden

## Busse bewältigen zwischen Malsfeld und Treysa den Personenverkehr

Malsfeld (e). Die Bundesbahndirektion Frankfurt wird den Schienenpersonenverkehr auf der Strecke Malsfeld-Treysa zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1981 für dauernd einstellen und ab diesem Zeitpunkt den Verkehr ausschließlich mit Straßenbussen versorgen. Das hat der hessische Wirtschaftsminister Heinz-Herbert Karry auf eine Kleine Anfrage des CDU-Landtagsabgeordneten Karl Mihm ausdrücklich bestätigt.

Auf die Frage Mihms, ob nach der Einstellung des Reisezugbetriebes in nächster Zukunft auch der Güterverkehr stillgelegt werden soll, erinnert der Minister daran, daß auf der Strecke Treysa—Malsfeld der Güterverkehr nur noch zwischen Treysa und Oberbeisheim sowie im Bahnhof Malsfeld liege, der güterverkehrsmäßig über den Bahnhof Beiseförth an die Strecke Bebra—Guntershausen angeschlossen sei.

Wörtlich: „Es ist nicht auszuschließen, daß der nur schwache Güterverkehr in Oberbeisheim im Laufe der nächsten Jahre eingestellt wird, weil eine Weiterbedienung sowohl von Homberg (sieben Kilometer) als auch von Malsfeld (12 Kilometer) aus wegen der ausschließlich dafür vorzuhaltenden

Streckengleise zu kostenaufwendig wäre. Dabei ist zu berücksichtigen, daß bei einer Beibehaltung des Streckenabschnitts Homberg—Oberbeisheim Investitionen in der Größenordnung von rund 7,5 Millionen DM, für ein neues Brückenbauwerk Straße/Schiene (etwa zwei Millionen DM) im Zuge der Verlegung der B 323 sowie die in den nächsten Jahren anstehende Instandsetzung des Oberbeisheimer Tunnels (etwa 5,3 Millionen DM) anfallen würden. Es könnte dies einer der Ausnahmefälle sein, in denen eine Güterverkehrsstrecke in einem Anhörungsverfahren beurteilt werden müßte.“

Mihm bohrte auch weiter mit der Frage, ob das Anschlussgleis Melsungen—Pfieffewiesen bis nach Spangenberg auch in Zukunft für den Güterverkehr offen bleibe und erhielt die Antwort, es bestünden keine Überlegungen der Bundesbahn, den Güterverkehr des Streckenabschnitts Malsfeld — Anschluß Pfieffewiesen einzustellen, „vorausgesetzt, daß sich das Verkehrsaufkommen nicht verringert.“

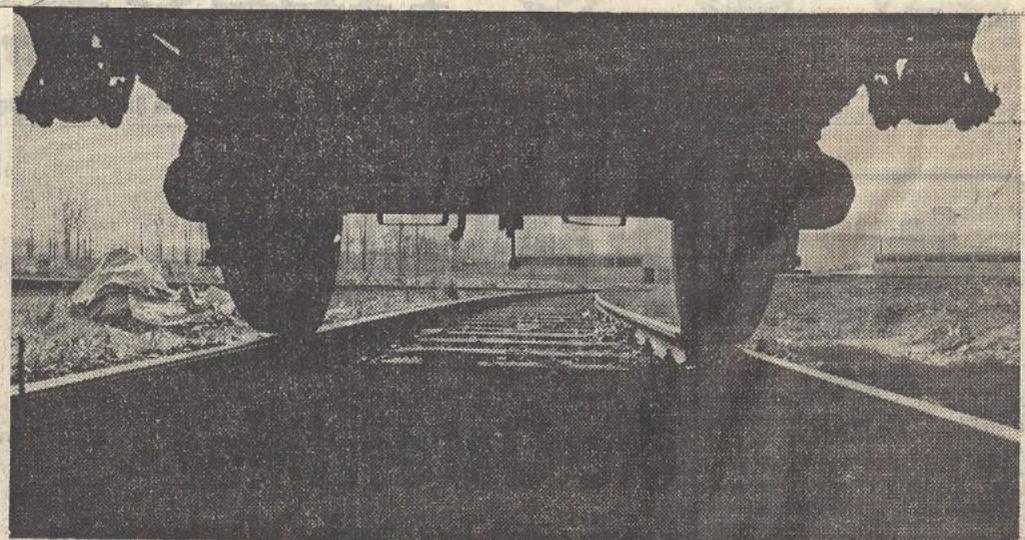
In Spangenberg allerdings sei das Wagenladungsaufkommen in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen. Die Bundesbahn sei deshalb zur Zeit dabei,

für den Streckenabschnitt vom Anschluß Pfieffewiesen bis Spangenberg eine Wirtschaftlichkeitsberechnung aufzustellen. „Sollte sich eine Unwirtschaftlichkeit ergeben, müßte für die künftige Beibehaltung dieses Streckenabschnitts der Bund Ausgleichszahlungen leisten.“

Auf eine weitere Frage Mihms macht Karry deutlich, es sei zur Zeit nicht abzusehen, ob der Güterzugbetrieb zwischen Homberg und Oberbeisheim eingestellt und dieser Streckenabschnitt sodann stillgelegt werden wird.

„Da das Gleis von Oberbeisheim bis Malsfeld später ohnehin nicht mehr für den Zugverkehr benötigt werden wird, würde die Strecke von Oberbeisheim bzw. gegebenenfalls von Homberg bis Malsfeld entbehrlich werden. Ob der Bahnkörper behalten würde, müßte dann zu gegebener Zeit geklärt werden.“ Für den verbleibenden Güterverkehr würden nur die hierfür notwendigen Bahnanlagen beibehalten.

Die Frage, ob in Zukunft bei der Benutzung mit Bussen die Anschlüsse an die Linien Kassel — Bebra und Kassel — Frankfurt gewährleistet sind, bejaht das Wirtschaftsministerium, winkt aber ab, wenn es um so-



Anschlussgleis auf den Pfieffewiesen bei Melsungen. Nach Auskunft der Bundesbahn gibt es bisher keine Überlegungen, den Güterverkehr des Streckenabschnitts Malsfeld—Anschluß Pfieffewiesen einzustellen, „vorausgesetzt, daß sich das Verkehrsaufkommen nicht verringert“. Für den Anschluß nach Spangenberg wird zur Zeit eine Wirtschaftlichkeitsabrechnung vorgenommen. (e/Foto: bex)

genannte Schnellläufer-Busse geht.

Wie aus Wiesbaden verlautet, ist ein Fahrplan-Entwurf ausgearbeitet und in Homberg mit allen Beteiligten erörtert worden. In der Besprechung sei aufgrund vorliegender Erfahrungen deutlich geworden, daß verhältnismäßig geringer Durchgangsverkehr auf der Strecke Malsfeld—Treysa bestehe. „Im besonderen besteht vorwiegend Teilstreckenverkehr der Abschnitte Treysa—Frielendorf, Homberg—Malsfeld und Oberbeisheim—Malsfeld. Den Hauptanteil der zu Befördernden bil-

den Schüler, daneben Berufstätige.

Im Rahmen der Erörterung hätten die Schulverwaltungen die Forderung erhoben, den Einsatz der Busse im besonderen auf die Zeiten des Schulverkehrs und auf die Schulstandorte auszurichten. Es werde nunmehr noch im einzelnen geprüft werden, für welche Fahrplankurse sogenannte Verstärkerfahrzeuge vorzuhalten seien, die erforderlichenfalls bei Bedarf auch für den Direktverkehr eingesetzt werden könnten. In dieses: „Ein Verkehrsbedürfnis für den Einsatz von sogenannten Schnellbussen ist nach der zur

Zeit bestehenden Verkehrslage nicht zu erkennen.“

Und schließlich gibt es auch eine Antwort auf die Frage, wie in Zukunft das Reisegepäck abgefertigt werden soll. Zur Zeit bestehen demnach Abfertigungsmöglichkeiten für Gepäck bei den Bahnhöfen Treysa, Homberg und Melsungen.

„Die Abfertigung wird in Treysa und Melsungen beibehalten werden. Für Homberg ist die Beibehaltung der Gepäckabfertigung ebenfalls vorgesehen, solange sich das jetzige Verkehrsaufkommen nicht verringert.“

# Gehsteig unter der Brücke

10.  
8.  
81

## Schutz für Fußgänger

**Malsfeld** (hex). Die nichtmotorisierten Malsfelder können aufatmen: Schon bald gibt es in der Kerngemeinde eine berühmte „Fußgängerfalle“ weniger. Nachdem der Kreisausschuß des Schwalm-Eder-Kreises den Auftrag in seiner jüngsten Sitzung vergeben hat, wird voraussichtlich schon in der nächsten Woche damit begonnen werden, den Gefahrenpunkt im Bereich der Brücke der ehemaligen „Kanonenbahn“ an der K 29 zwischen Malsfeld und Oberneldungen zu entschärfen, wie es der damalige CDU-Kreisbeauftragte Karl Mihm (Malsfeld) immer wieder gefordert hatte.

Hier soll, wo vorher Fußgänger ungeschützt die Engstelle unter der Bahnbrücke am Orts-



Die Engstelle (links) unter der „Kanonenbahnbrücke“ bei Malsfeld soll vor allem für die Fußgänger entschärft werden. Hier ist faldseitig ein zum Teil überhängender Gehsteig vorgesehen. Den Auftrag hat der Kreisausschuß erteilt. (Foto: nh)

rand passieren mußten, ein Gehsteig mit einer Breite von einem Meter entstehen. Nach Auskunft des Hessischen Straßenbauamtes in Kassel wird während der zweimonatigen Bauzeit der Kraftfahrzeugverkehr beein-

trächtigt werden. Da die Straße in einer Breite von 1,20 Metern aufgerissen werden soll, kann der Verkehr zeitweise nur einspurig fließen und wird von einer Ampelanlage geregelt werden.

Die Baumaßnahme wird nach

den Berechnungen der Straßenplaner etwa 121 000 Mark kosten. Dafür wird dann in einer Gesamtlänge von 80 Metern in Richtung Oberneldungen auf der rechten Seite der Gehsteig teilweise über die noch vorhandene Stützmauer gelegt.

Der Fußgängerweg soll eine Bordsteinhöhe zur Straße hin von 20 Zentimetern aufweisen und im Bereich der Stützmauer, wo er zu einem Teil „in der Luft hängt“ mit einem Geländer abgesichert werden.

# Brücken als technische Denkmale? 26.1.82

## Bei endgültiger Streckenstilllegung Gespräche wegen Erhaltung

**Malsfeld/Homberg** (gmu). So ganz endgültig — wenn auch von den verantwortlichen DB-Chefs gewünscht — scheint die totale Stilllegung der Bundesbahn-Nebenstrecke Malsfeld—Homberg doch noch nicht zu sein. Der hessische Minister für Wirtschaft und Technik, Klaus-Jürgen Hoffie, jedenfalls macht darauf aufmerksam, daß sein Ministerium zur Zeit noch an einer Stellungnahme arbeite. Wie die aussehen wird, läßt er freilich noch offen.

Und das war ja auch nicht der Inhalt einer Anfrage des CDU-Landtagsabgeordneten Karl Mihm (Malsfeld) an die Landesregierung, der freilich offenbar davon ausgeht, daß sich mit besagter Strecke wohl nichts mehr tun wird. Immerhin: Der Minister antwortete nun schriftlich und „vorbehaltlich der Ergebnisse des eingeleiteten Stilllegungsverfahrens“.

Hoffie weist zunächst darauf hin, daß die Bedingung des Industrieanschlußgleises Melsungen (Pfieffewiesen) nicht berührt werde. Nach den Vorstellungen der Bundesbahn solle der Anschluß langfristig weiterbedient werden, wofür allerdings

Voraussetzung sei, daß das Güterverkehrsaufkommen und die Frachteinnahmen betriebswirtschaftlich sinnvoll blieben. Die DB bejahe zur Zeit die Wirtschaftlichkeit des Industrieanschlußgleises.

Weiter schreibt der Minister, daß die Bahn die Beibehaltung der Schienenstrecke Homberg—Oberbeisheim aus Kostengründen nicht für vertretbar halte. Sie, die DB, begründe dies näher mit Investitionen für eine notwendige Tunnelinstandsetzung von über 6 Millionen Mark und für Kreuzungsbauwerke im Zuge der Verlegung der Bundes-

straße 323/Kreisstraße 36 von über 5 Millionen DM. Ob dennoch eine Möglichkeit bestehe, das Teilstück Homberg—Oberbeisheim aufrechtzuerhalten, hänge wiederum vom Ergebnis des Stilllegungsverfahrens ab.

Darüber hinaus verkaufe die Deutsche Bundesbahn grundsätzlich bei Stilllegungen den Grundbesitz und damit den Bahnkörper „geschlossen“ an die jeweiligen Gemeinden. So solle auch für die Strecke Homberg—Malsfeld verfahren werden, falls die Betriebseinstellung von Bundesverkehrsminister letztlich genehmigt werde.

### „Besondere Ingenieurleistungen“

Zu den Brückenbauwerken bei Homberg-Relbehausen und Malsfeld heißt es in dem Schreiben des hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik, seitens der Bahn bestehe nach einer möglichen Betriebseinstellung keine Notwendigkeit und kein Interesse an einer Erhaltung. Dabei würden indes auch denkmalpflegerische Belange berührt.

Denn: beide Brücken prägten in besonderer Weise die Landschaft. Zudem seien sie „beson-

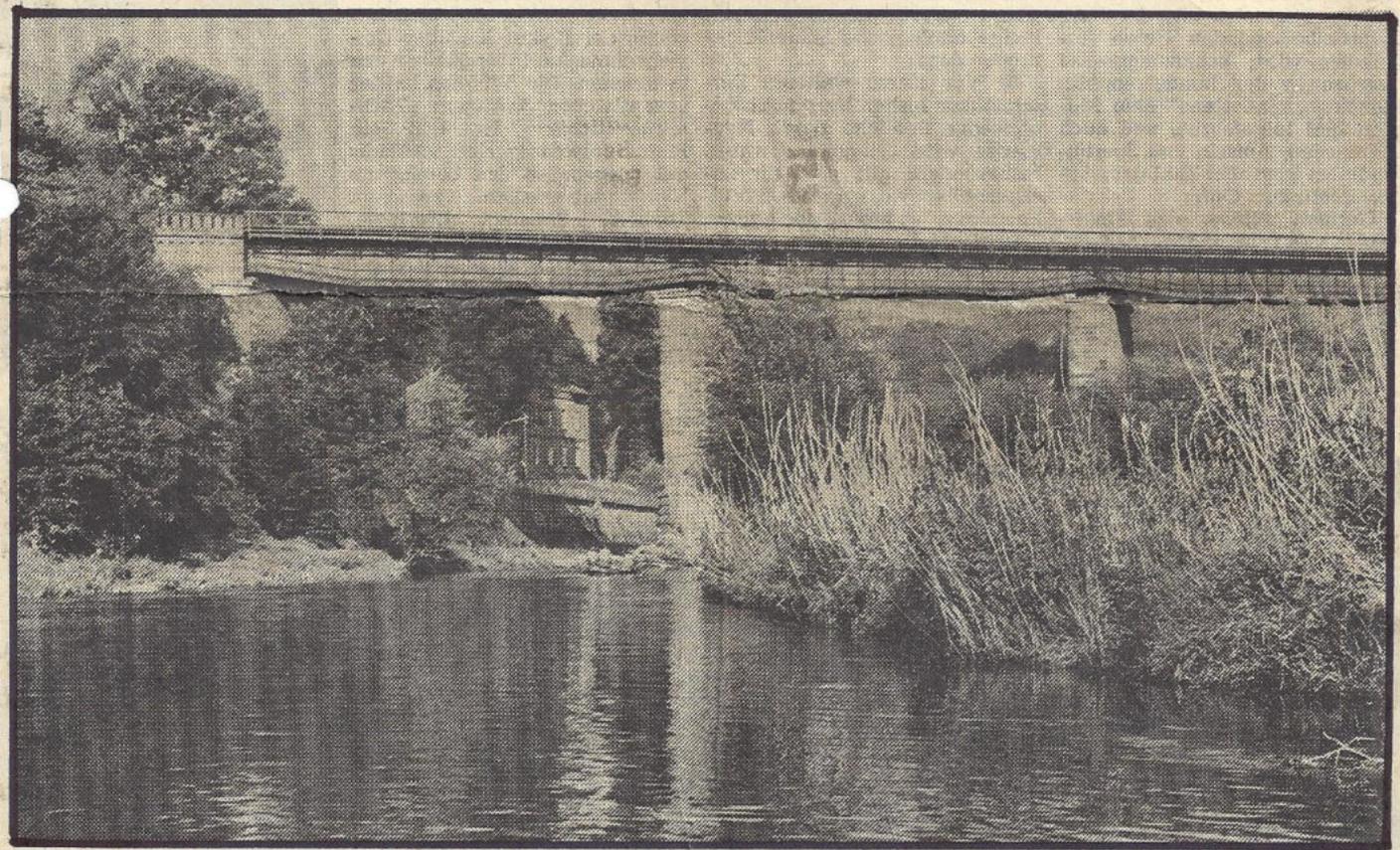
ders augenfällige historische Dokumente für die seinerzeit allein aus strategischen Gründen angelegte Eisenbahnstrecke, die sogenannte Kanonenbahn“.

Und weiter: „Ihre weit gespannten genieteten Eisenkonstruktionen stellen für die damalige Zeit besondere Ingenieurleistungen dar.“ Hoffie: falls es zur Betriebseinstellung komme, werde die Landesregierung „wegen der Behandlung der technischen Bauwerke... und der anzustrebenden Möglichkeiten ihrer Er-

haltung Gespräche mit der Deutschen Bundesbahn führen“. Über die Kosten könne noch nichts gesagt werden.

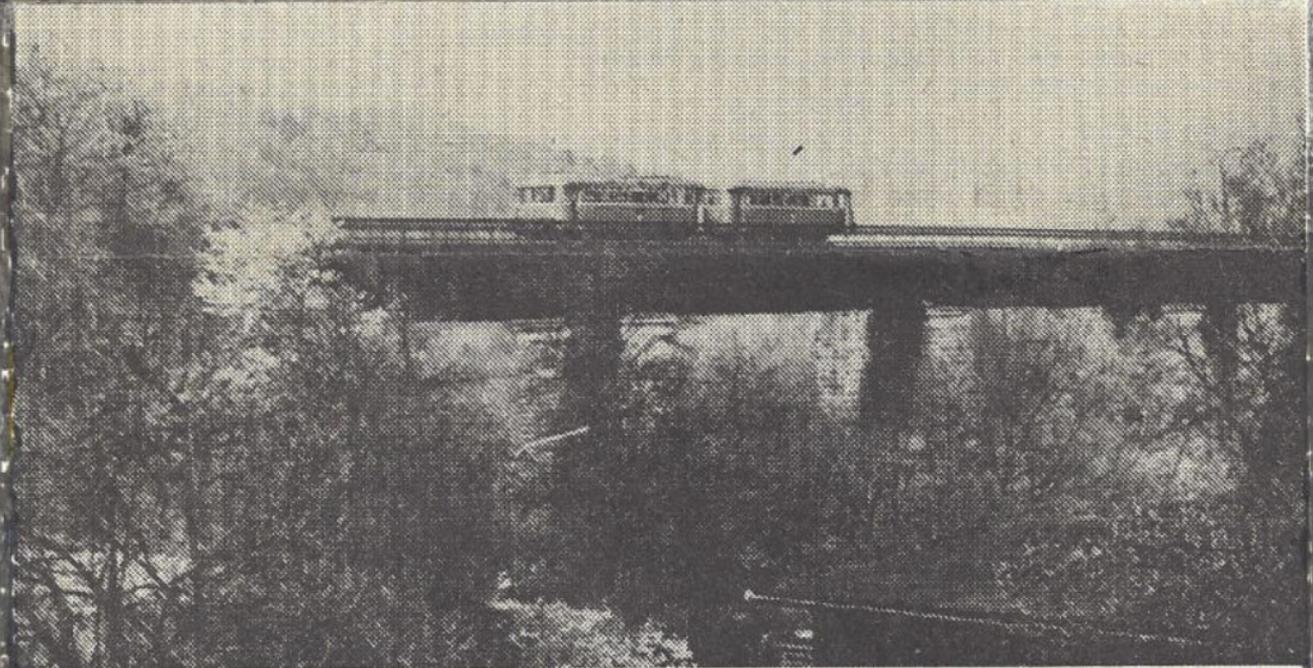
Mihm hatte dann noch nach dem Tunnel bei Oberbeisheim gefragt, von dem laut Minister Hoffie keine Treibsandeinflüsse bekannt seien. Fahrbahnschäden in der Autobahn über dem Tunnel seien bisher ebenfalls nicht festgestellt worden. Um dennoch die Standsicherheit des Tunnelgewölbes unter der Autobahn auch nach einer eventuellen Stilllegung der Strecke auf Dauer zu gewährleisten, sei eine Verfüllung vorgesehen, was voraussichtlich rund 1,5 Millionen Mark kosten werde.

Schließlich heißt es in dem Schreiben aus Wiesbaden, daß der Baubeginn für die Verlegung der B 323 bei Relbehausen für 1983 vorgesehen sei. Voraussetzung dafür sei allerdings, daß der Entwurf des 3. Fünf-Jahres-Planes 1981—1985 mit entsprechender Mitteleinplanung die Zustimmung des Bundesverkehrsministers finde und daß keine wesentlichen Abstriche an den Etatmitteln für Bundesfernstraßen in den kommenden Jahren erforderlich werden.



Die Brücke der ehemaligen Kanonenbahn über die Fulda bei Malsfeld: bleibt sie als technisches Denkmal erhalten?

(Foto: e)

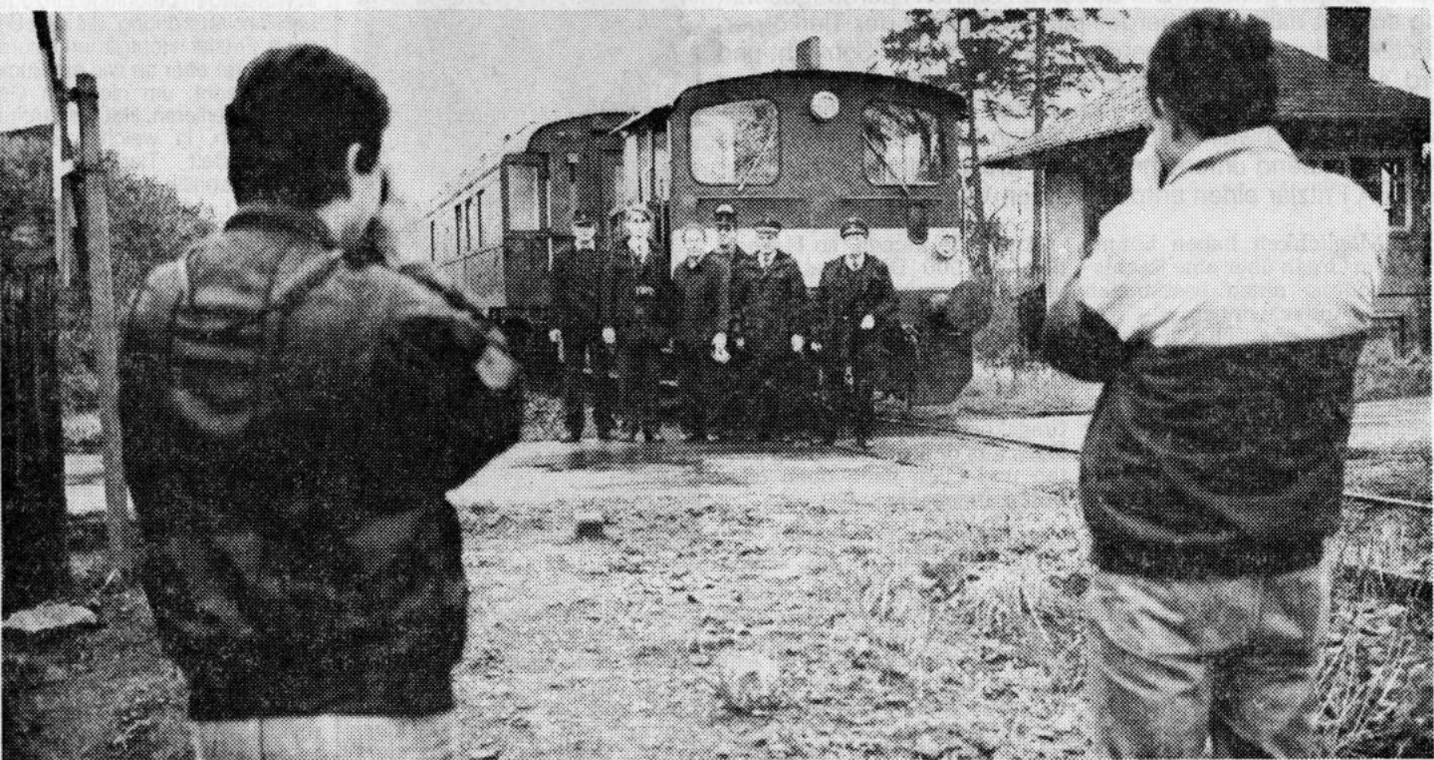


## „Kanonenbahn“ in Bild und Text festgehalten **18.8.83**

Ein Anblick, der nur noch im Bild zu genießen ist: Ein Schienenbus rangiert auf der 114 Meter langen Fuldabrücke bei Malsfeld. Erinnerung an eine Zeit, da die Kanonenbahn noch in vollem Betrieb war. Auf diese Kanonenbahn geht Rolf Gießler in einem Buch ein, das jetzt im

Buchhandel erhältlich ist. An ein paar Kilometer Schienenstrang versucht der Spangenberg Autor mit über 100 Abbildungen Aufstieg und Verfall, die Geschichte und die Gegenwart der einst so stolzen Nebenbahnlinie zwischen Waldkappel und Alsfeld deutlich zu machen.

Unterstützt von Eisenbahnkenner Reinhold Salzmann (Baumbach), der einen fachlichen Aufsatz beisteuerte, dokumentiert Gießler, was nach vielen Jahren einer stolzen Eisenbahngeschichte von der Bahn zwischen Malsfeld und Waldkappel übrig geblieben ist.



**GRUPPENFOTO MIT EISENBAHN:** In Beisheim am Bahnübergang stellten sich die Gäste der letzten Zugfahrt auf der Strecke Malsfeld - Oberbeisheim der alten Kanonenbahn zum Erinnerungsfoto auf. Jörg Haupt (li.) und Joachim Schwarzer hielten das denkwürdige Ereignis auf Zelluloid fest. (Fotos: Liese)

30.12.1988

Güterverkehr zwischen Malsfeld und Oberbeisheim wird eingestellt

# Endstation für die Kanonenbahn

Ein bißchen kann man Alfred Ried und Dieter Werner die Wehmut im Gesicht ansehen. Auch wenn sie es sich nicht anmerken lassen wollen, daß dies keine Fahrt wie jede andere für sie ist, den 28. Dezember 1988 werden der Triebfahrzeugführer und sein Rangierleiter in Gedanken anstreichen. Das Datum wird neben den 31. Mai 1981 notiert, als der Personenverkehr auf der Bahnstrecke Malsfeld - Treysa eingestellt wurde. Damals waren zum letzten Mal

Reisende auf dem Schienenstrang transportiert worden. Im November 1982 wurde der 916 Meter lange Tunnel in der Gemarkung „Wüste Kirche“ bei Oberbeisheim verfüllt, um die darüber entlangführende Autobahn vor dem Einbrechen zu bewahren. Die sterbende Bahn hilft dem Kraftfahrzeugverkehr zu überleben. Die Tunnelverfüllung von Oberbeisheim hat Symbolkraft.

Seit Mai 1981 führen nur noch Güterzüge Oberbeisheim an. Seit Mittwoch ist nun auch das vorbei. Sechs hauptberufliche Eisenbahner und zwei junge Männer, für die Lok & Co. das Steckenpferd in ihrer Freizeit ist, waren dabei, als zum letzten Mal ein Zug von Malsfeld nach Oberbeisheim fuhr.

Von der Öffentlichkeit fast unbemerkt, ratterte die Köf 3 mit der Baureihennummer 333 200-4 im Bahnhof Melsungen los. Im Schlepptau hatte die blaue Diesellok für diese letzte Fahrt nach Oberbeisheim einen ausgemusterten Bauwagen, in dem Rangierer Fritz Grunz für die rund zweistündige Fahrt hin und zurück dem alten Kanonensofen noch einmal tüchtig einheizte.

## Erinnern an alte Zeiten

In dem Waggon, der früher den Bautrupps auf Montage als „Schlafwagen“ diente, haben es sich die Männer für diese letzte Fahrt auf ein paar alten Stühlen bequem gemacht. Während Friedrich Blum, Vorsteher des Bahnhofs Melsungen, den jüngeren Männern von den alten Zeiten erzählt, als man noch von Waldkappel über Spangenberg bis nach Treysa fahren konnte, erinnern sich auch Dieter Werner und Alfred Ried vorn in ihrer Lok an ihre vielen Fahrten auf der „Kanonenbahn“.

Das ist der Spitzname, den die Strecke zwischen Leinefeld (Thüringen) und Treysa von den Eisenbahnern bekam, weil sie nach dem deutsch-französischen Krieg in 1870/71 aus militärischen Gesichtspunkten als zusätzliche Ost-West-Verbindung im Zuge der Berlin-Coblenzer-Eisenbahn gebaut wurde. Die Strecke Malsfeld - Treysa über Homberg, auf einem 40,39 Kilometer langen Schienenstrang von der „Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung“ am 1. August 1879 feierlich in Betrieb genommen, endete fast genau einhundert Jahre später mit der Ablösung des Personennahverkehrs durch die Bahnbusse und jetzt endgültig mit der Stilllegung auch des Güterverkehrs.

Täglich einmal waren Lokführer Alfred Ried und sein Kollege

Dieter Werner in den vergangenen Jahren nach Oberbeisheim gefahren. Meist um dort das im Staatsforst Knüllwald geschlagene Holz abzuholen, das in Süddeutschland zu Furnierholz verarbeitet wurde. Ab und zu belieferten die beiden Eisenbahner oder ihre Kollegen, mit denen sie sich in Früh- und Spätschicht abwechselten, auch die Raiffeisen Beisetal, meist mit Kunstdünger oder auch mit Kohlen.

## „Unwirtschaftlich“

270 Wagenladungen wurden in 1988 auf der Strecke Malsfeld - Oberbeisheim bewegt. „600 000 DM Frachturnsatz“, hat Bahnhofsvorsteher Friedrich Blum für die vergangenen 363 Tage ausgerechnet. Dem Bundesminister für Verkehr ist das zu wenig. Schon am 13. August 1982 „genehmigte“ er die Betriebseinstellung und die Stilllegung der Strecke „wegen der Unwirtschaftlichkeit der weiteren Streckenvorhaltung“ per Erlaß.

„Unwirtschaftlichkeit, das ist klar.“ Friedrich Blum kennt das Argument, versteht die Gründe und versucht sie auch mit Argumenten zu untermauern. „Die Deutsche Bundesbahn hat einen Schuldenstand von über 40 Mil-

liarden DM, vielleicht bis zum Jahresende 45,7 Milliarden DM. Es ist klar, daß wir da gezwungen sind, alle möglichen Rationalisierungsmaßnahmen zu ergreifen.“ Der Bahnhofsvorsteher, der die alte Kanonenbahn noch in vollem Betrieb erlebt hat, sagt „wir“, aber meint dabei nicht sich selbst. Das merkt, wer genau hinhört.

## Trauriger Zug

In Oberbeisheim angekommen steigen die Gäste im einzigen Wagen dieses „Trauerzuges“ noch einmal am Bahnhof aus, während die beiden Männer in der Lok rangieren. Auch der Melsunger Personalchef Horst Umbach und Blums Stellvertreter Eckhardt Bätzing, der mit seiner Kamera den letzten Halt in Oberbeisheim für die Nachwelt einfängt.

Das rote Backsteingebäude, in dem früher die Reisenden in Wartesälen erster und zweiter Klasse geduldig auf ihren Zug warteten, erinnert an die verlassenen Häuser der Wildwest-Geisterstädte, die Hollywood produzierte. Bahnsteig und Treppenstufen sind von Gras überwachsen. „Die Natur holt sich ihren Teil zurück“, bemerkt der junge Mann aus Kirchheim bei Marburg.

Jörg Haupt hat zufällig Urlaub heute und ist darüber ganz froh. Hinter Malsfeld stand er zum Fotografieren am Bahngleis. Die freundliche Mannschaft in der Lok hat ihn natürlich zum Mitfahren eingeladen. Er ist nicht ganz so „verrückt“ auf alles, was auf Schienen rollt, wie Joachim Schwarzer aus Oberursel bei Frankfurt, der 13 000 Fotos nur aus dem Gebiet der Bundesbahndirektion Frankfurt zu Hause archiviert hat.

## Schon Bahngeschichte

Auf der Rückfahrt, bei der alle noch ein bißchen trauriger wirken, läßt Alfred Ried die Pfeife der blauen Köf wie, es scheint besonders laut an jedem Bahnübergang ertönen. Jörg Haupt und Joachim Schwarzer nehmen ihre Fahrkarten mit nach Hause, die Friedrich Blum eigens für diese Sonderfahrt dem Computer im Melsunger Bahnhof entlockt hat. Die kommt zu den 13 000 Fotos, denn das kleine Blatt Papier ist schon jetzt ein Stück Bahngeschichte. „Oberbeisheim und zurück“, hat Friedrich Blum in roter Schrift mit der Maschinen darauf geschrieben. Und neben dem Stempel und seiner Unterschrift steht: „Zum letzten Mal“.

Andrea Liese



**DER ZUG IST ABGEFAHREN:** Alfred Ried (li.) und Dieter Werner im Führerhaus der Köf 3.

# „Kanonenbahn“-Belebung wegen Kosten unmöglich

**Malsfeld** (sth). „Die Reaktivierung der alten ‚Kanonenbahn‘-Strecke Treysa-Homberg-Malsfeld-Spangenberg ist illusorisch, weil viel zu teuer. Für viel realistischer halte ich es, die Bahnstrecke Homberg - Treysa zu erhalten.“ Diese Auffassung des Homberger Bürgermeisters Helmut Blau (SPD) war kennzeichnend für eine vom Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland (VCD) veranstaltete Diskussion zum Thema „Die Kanonenbahn (re-)aktivieren!“ am Mittwochabend in Malsfeld.

Nur 15 Teilnehmer, darunter vor allem Vertreter des VCD und der Grünen sowie ähnlich argumentierende Gemeindevertreter aus Malsfeld, waren der Einladung des „alternativen“ Verkehrsclubs zur Diskussion um eine Wiederbelebung der alten Schienentrasse gefolgt. Die Bundesbahn-Direktion Frankfurt hatte mit Verweis darauf, daß die ‚Kanonenbahn‘ „betriebswirtschaftlich völlig uninteressant sei“, ebenso ihre Teilnahme abgesagt wie Mitarbeiter der Firmen Edeka und Sonntex. Auch Vertreter von SPD, CDU

und FDP erschienen nicht.

Der Grünen-Vertreter Herbert Reeh unterstützte die Ansicht von Bürgermeister Blau, daß eine Wiederbelebung der ‚Kanonenbahn‘ wegen der hohen Kosten „ins Reich der Träume gehört“. Reeh sagte, er halte es derzeit für sehr viel wichtiger, „für die Eisenbahnstrecke Kassel-Eschwege-Eisenach zu kämpfen“. Diese Auseinandersetzung habe wenigstens Aussicht auf Erfolg.

Michael Kraft vom Landesvorstand des VCD forderte angesichts „der Tatsache, daß es mit dem Wald steil bergab geht, eine Trassensicherung aller sinnvollen Schienenwege im Kreis“. Der bevorstehende „Verkehrsinfarkt“ auf den deutschen Straßen mache deutlich, daß Orte, die „über keinen Schienenanschluß verfügen, auf Dauer einen Standortnachteil haben werden“. Die zentrale Forderung des VCD laute, „die ländlichen Gebiete über ein Regionalbahn-Netz an das Inter-Regio-Netz der Bundesbahn anzuschließen.“

# „Investition müßte gut überlegt sein“

Auf der Bahnlinie Treysa-Malsfeld rollte 1981 der letzte Zug. Hat die Strecke unter den neuen Konzepten des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) wieder eine Zukunft? HNA-Redakteur Heinz Rohde sprach mit der Pressesprecherin des NVV, Heike Knauff-Oliver.

*Der Homberger Otto Stiebeling hat angeregt, die Bahnstrecke Malsfeld-Treysa mit einer RegioTram wieder zu beleben. Gibt es bei Ihnen Überlegungen in dieser Richtung?*

**Knauff-Oliver:** Für die RegioTram auf dieser Strecke gibt es keine Überlegungen. Aber Leute wie Herr Stiebeling sind wichtig für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Nordhessen. Wir nehmen gerne Anregungen entgegen und lassen uns auf Mißstände aufmerksam machen.

*Was spricht gegen den Vorschlag von Otto Stiebeling?*

**Knauff-Oliver:** Zunächst versuchen wir, das direkte Umfeld Kassels besser an das Oberzentrum anzubinden. Mittel- und langfristig wollen wir aber noch weiter in die Fläche gehen. Das bedeutet, die Strecke Treysa-Malsfeld ist nicht generell uninteressant für den NVV, aber zunächst gibt es andere Prioritäten.

*Welche Kosten würden entstehen, wenn man die Strecke wieder auf Vordermann bringen würde?*

**Knauff-Oliver:** Die Kosten lassen sich schwer abschätzen, aber 40 bis 60 Millionen Mark wären sicher erforderlich. Das schließt Untersuchungen und Planungen ein sowie die Kosten für die Technik und moderne Schienenfahrzeuge. Bei solchen Rieseninvestitionen muß gut geprüft werden, ob Bedarf besteht, es der Region dient und längerfristig einigermaßen wirtschaftlich ist.

*Der Betrag erscheint auf den ersten Blick sehr hoch.*

**Knauff-Oliver:** Nehmen wir das Beispiel der neuen Verbindung

Korbach-Kassel. Allein für die Strecke von Volkmarsen nach Korbach, wo die Schienen noch intakt waren, mußten 16,5 Millionen Mark für den 1. Bauabschnitt einschließlich der Fahrzeuge ausgegeben werden.

*Wer trägt diese Kosten?*

**Knauff-Oliver:** Den Löwenanteil übernimmt das Land. Meist sind das 85 Prozent. Aber auch die Kreise und die Kommunen müssen mit ins Boot. Eine bessere Verkehrsanbindung ist ja vor allem in ihrem Interesse.

*Haben die Gemeinden entlang der Strecke bereits das Gespräch mit Ihnen gesucht?*

**Knauff-Oliver:** Bisher gab es keine Kontakte. Die Anregung von Herrn Stiebeling steht am Anfang.

*Gibt es ähnliche Projekte in der Region?*

**Knauff-Oliver:** Die gibt es. Der Ausbau der RegioTram-Strecken von Melsungen, Hessisch Lichtenau und Warburg nach Kassel hat begonnen. Projekte, die in mehreren Schritten umgesetzt werden.

*Was steckt hinter dem Konzept RegioTram?*

**Knauff-Oliver:** RegioTram ist die Verknüpfung von Eisenbahn und Straßenbahn. Die Leute aus der Region können direkt ohne umzusteigen in die Kasseler Innenstadt fahren, beispielsweise auf den Königsplatz. Das ist sehr attraktiv und umweltfreundlich. Man steht mit dem Auto nicht im Stau und muß keinen Parkplatz suchen. Das könnte auch die Wirtschaft in Kassel beleben und für Arbeitsplätze sorgen.

*Vor Jahren wurden Strecken noch dichtgemacht, nun geht der NVV in die Fläche. Welche Strategie steckt dahinter?*

**Knauff-Oliver:** Da wird anders gedacht, seit es die Verkehrsverbünde gibt. Die Bundesbahn hat vor ein paar Jahren viele Strecken stillgelegt, weil sie sie nicht für rentabel hielt. Der NVV ist bestrebt, einen gut funktionierenden Netzbetrieb aufzubauen, der sauber vertaktet ist, wo der Fahrgast also Anschlüsse in andere Netze hat. Das gilt für Tram, Bahn, Busse und Anrufsammeltaxis. So etwas hat es früher nicht gegeben.

# Fahrt mit der Dampflok

Voraussichtlich zum allerletzten Mal starten die Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll am Samstag, 5. Dezember, mit einer Dampflok zu einer Personenzugfahrt auf der Strecke Treysa-Homberg. Noch einmal sei es gelungen, eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen, so der Verein. Abfahrt des Zuges ist um 14.20 Uhr auf Gleis 5 im Bahnhof Treysa. Um 18.05 Uhr wird er dort wieder ankommen. Weil die Eisenbahnfreunde für die Fahrt Wagen anmieten müssen, ist eine Anmeldung unbedingt erforderlich. Reservierungen nimmt

das Verkehrsamt in Schwalmstadt, ☎ 06691/71212, entgegen.

Mit ihren beiden Dampfloks starten die Eisenbahnfreunde einen Tag später zur traditionellen Nikolausfahrt. 32 Kilometer weit geht es durch den Knüll bis nach Oberaula. Der Zug fährt um 13.20 Uhr ebenfalls auf Gleis 5 des Treysaer Bahnhofs ab und ist um 17.35 Uhr zurück. Bei der Reservierung sollte die Anzahl der Kinder unter den Teilnehmern angegeben werden, weil der Nikolaus im Zug Tüten mit Überraschungen verteilt. (hro)

# Radeln auf Kanonenbahn-Trasse?

Die Kanonenbahn hat endgültig ausgesiedelt: Zum 1. September wird auch das letzte noch vorhandene Teilstück zwischen dem Industriegebiet Pfeffewiesen und Beiseförth stillgelegt.

**MELSUNGEN/MALSFELD** ■ Am 1. September endet die Geschichte der alten Kanonenbahn: Der Verkehr auf dem letzten noch verbliebenen Teil-

VON THOMAS STIER

stück im Altkreis zwischen dem Industriegebiet Pfeffewiesen und Beiseförth wird eingestellt, dann soll die Strecke nach Auskunft der Bahn AG förmlich stillgelegt werden.

In Wirklichkeit ist schon seit Monaten kein Zug mehr über die alten Gleise gerollt, über die zu Kaisers Zeiten - daher der Name - Kanonen von Preußen Richtung Frankreich transportiert wurden. Zuletzt diente das Gleisstück nur noch der Schienenanbindung des Industriegebietes, doch mit Inbetriebnahme des Containerbahnhofes wird es nicht länger benötigt.

Nach der Stilllegung, so Siegfried Scholz, Leiter Technik der Bahn AG in Kassel, gehen Gleiskörper und die historische Natursteinbrücke bei der Domäne Fahre über die Fulda in den Besitz der Firma Bundeseisenbahnvermögen über, die sich um die künftige Nutzung der Anlagen kümmern wird.

Erste Ansprechpartner werden dabei die Kommunen Melsungen und Malsfeld sein, mit denen die Bahn über eine Übernahme der Trasse verhandeln will. Selbstverständlich würden zuvor auf Kosten der Bahn die Gleise und Befestigungsanlagen abgebaut.

Dazu gehöre auch die Beseitigung der alten Stellwerke auf dem Bahnhof Malsfeld. Die schon stark zerstörten Stellwerke könnten eventuell schon 1995 abgerissen werden, erläuterte Scholz. Eine grundlegende Säuberung des Malsfelder Bahnhofs im Zuge des Gleisrückbaus hatte der Malsfelder Kreisbeigeordnete Karl Mihm (CDU) gefordert.

Was tun mit der nun überflüssig gewordenen Bahntrasse? Bürgermeister Karl-Heinz Dietzel bevorzugt die Idee, dort einen Radweg zu bauen. Das Gleis von Adelshausen bis Spangenberg ist schon seit langem entfernt, dort soll ein Teilstück des langersehnten Radweges Melsungen - Spangenberg verlaufen. Da wäre es naheliegend, den Weg auch in Richtung Malsfeld fortzuführen um ihn mit dem Fulda-Fernwanderweg R 1 und der Straße durchs Beisetal Richtung Homberg zu vernetzen. Wenn die Bahn mit Übergabevorschlägen an die Stadt herantritt, will Dietzel diese Fragen im Magistrat diskutieren.

Auch sein Amtskollege Kurt Stöhr in Malsfeld sieht dringenden Diskussionsbedarf über die Zukunft der Gleistrasse, die auch seiner Ansicht nach gut zu einem Radweg umgebaut werden könnte.

Besonders das Schicksal der unter Denkmalschutz stehenden, nach 1870 erbauten alten Eisenbahnbrücke über die Fulda liegt Stöhr am Herzen. Wenn

Anzeige

**Mode**  
fängt bei den  
Schuhen an!

**K11**

Kasseler Straße 11 · 34212 Melsungen  
Telefon 0 56 61 / 28 28

## Blau: Keine schlechten Erfahrungen

Keine schlechten Erfahrungen hat die Stadt Homberg mit der Übernahme der alten Eisenbahnbrücke beim Stadtteil Relbehausen gemacht, berichtete Bürgermeister Helmut Blau. Nach Instandsetzung auf Kosten der Bahn war die Brücke vor rund acht Jahren in den Besitz der Stadt übergegangen - nebst 100 000 DM für die künftige Bauunterhaltung, die von der Stadt fest angelegt wurden. Zwar ist die Brücke derzeit ungenutzt und sogar unbegehrbar, andererseits wurde so ihr Abriss verhindert, zeigte sich Blau auch rückblickend über-

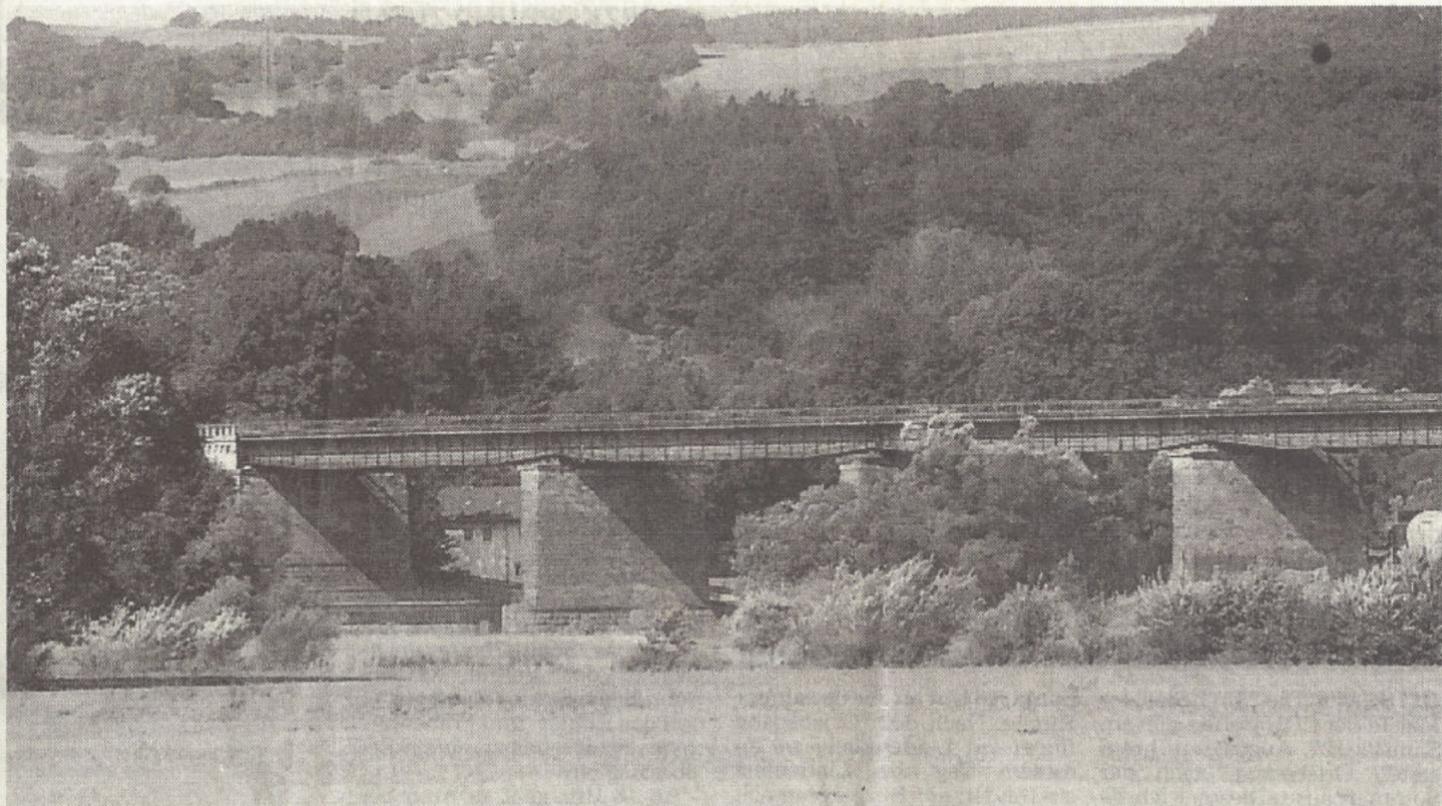
zeugt, daß damals richtig entschieden wurde.

Auch die Brücke bei Malsfeld würde, so Bahn-Pressesprecher Walter Henss in Frankfurt, nach der Stilllegung auf ihre Haltbarkeit überprüft und im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht so saniert, daß von ihr keine Gefahr ausgehen könnte. Sollte Malsfeld Interesse an einer Übernahme der Brücke haben, müsse zwischen Bahn und Gemeinde über den Betrag verhandelt werden, den die Bahn sozusagen als „Mitgift“ für die Unterhaltung beisteuern würde.

(tom)

diese Brücke durch Radler oder auch Autos befahrbar wäre, sinniert Stöhr, wäre das „für Malsfeld ein echter Gewinn“.

Ob die Gemeinde dem Beispiel Hombergs folgt, das die alte Eisenbahnbrücke bei Relbehausen von der Bahn übernommen hatte (siehe Kasten), wolle gründlich diskutiert sein, meinte Stöhr. „Wenn die Brücke in besserer Verfassung und nutzbar ist, wäre sie für die Gemeinde sicher interessant. Aber ich wage nicht, uns das aufzuhalsen.“



*Die historische Eisenbahnbrücke über die Fulda beim Gut Fahre hat gleichfalls ausgedient. Ihr künftiges Schicksal ist ungewiß. Die Brücke ist als Kulturdenkmal eingestuft und steht daher unter Denkmalschutz, darf nicht abgerissen werden. (Foto:Stier)*

# Waggons zerstören Bahnbrücke

Kurz vor Ende des Krieges wurde die Eisenbahnbrücke zwischen Malsfeld und Melsungen über die Fulda bei einem schweren Unglück zerstört. Der Malsfelder Karl Mihm erlebte das dramatische Geschehen als zehnjähriger Knabe mit.

**MALSFELD/MELSUNGEN** ■ Es ist Samstag, der 24. März 1945. Der zehnjährige Karl Mihm steht im Lebensmittelgeschäft seiner Mutter, kaum 50 Meter

**VON THOMAS STIER**

vom Schienenstrang zwischen Melsungen-Malsfeld-Treysa entfernt. Plötzlich ein dumpfes Grollen, die Scheiben beben, dann ein gewaltiges Getöse. Karl springt ans Fenster und sieht einen grellen Feuerschein aus Richtung Bahnhof herüberlodern. Im Dorf heulen die Sirenen. Karls Mutter hat Angst, weil das Riesenfeuer feindliche

## DAS ENDE DES KRIEGES

Bomber anlocken könnte und schickt den Jungen zu Freunden ins Oberdorf. Was aber war geschehen?

Auf der Steigungsstrecke Richtung Treysa war ein schwerer Güterzug bis zum Tunnel bei Oberbeisheim gerollt. Vermutlich durch das Gewicht der Ladung hatten sich die letzten 18 Waggons vom vorderen Teil des Zuges abgerissen und waren mit zunehmender Geschwindigkeit nach Malsfeld zurückgerollt.

Der Bahnbeamte in Niederbeisheim benachrichtigt die Malsfelder von der nahenden Gefahr. Alle Weichen werden so gestellt, daß die führerlosen Waggons über die Fuldabrücke zum ansteigenden Schienenstrang Richtung Adelshausen gelenkt werden, wo sie - so hofft man - zur Ruhe kommen werden.

Der Plan mißlingt: Mit über 100 Stundenkilometer rasen die Waggons durch den Malsfelder Bahnhof zur Brücke. Da springt ein Langholzwagen aus den Gleisen, legt sich quer, die nachfolgenden Wagen reißen alles mit sich und zerstören einen der steinernen Brückenpfeiler. Beim Absturz entzündet sich das Chaos aus Eisenteilen, Ladung und Holz. Unter der enormen Hitze splintern Teile der Sandsteine aus den Pfeilern. Die Wunden dieser Nacht sind an den Brückenpfeilern bis heute zu sehen.

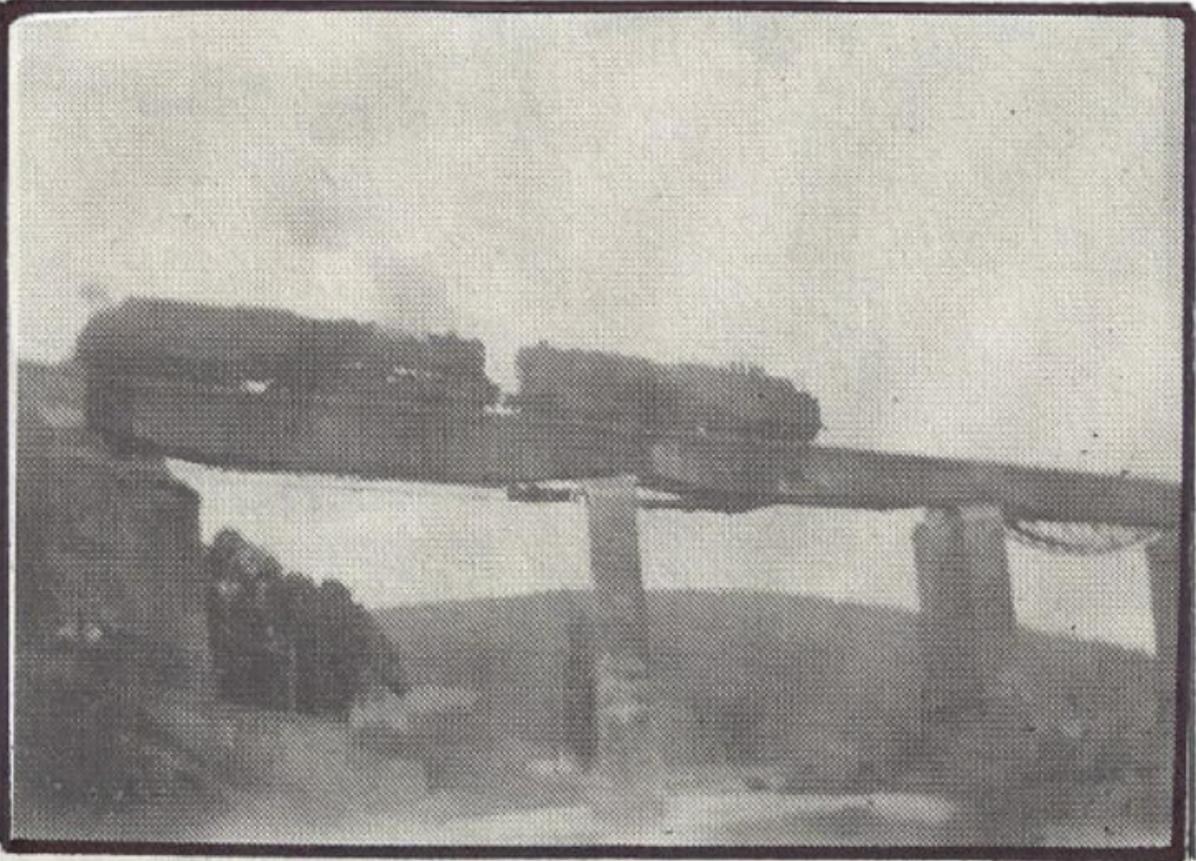
## Keine Munition

Als Karl Mihm und seine Freunde am nächsten Morgen zur Fulda laufen, sehen sie, wie Schuhe, Wolle, Schilfmatten, Wolldecken und vieles mehr aus den aufgerissenen Waggons quellen, noch immer schlagen die Flammen hoch empor, noch Monate später wird die Glut glimmen. Welch ein Glück, daß dieser Zug keine Munition geladen hatte!

Als wenige Tage später deutsche Truppen wegen der heranrückenden Amerikaner auch noch einen zweiten Brückenpfeiler sprengen, geht von der Druckwelle das Schaufenster des Mihm'schen Lebensmitteladens zu Bruch und muß mit Brettern vernagelt werden.



Ein seltenes Bild aus einer Zeit, in der fotografieren streng verboten war: Die Bahnbrücke über die Fulda zwischen Malsfeld nach ihrer Zerstörung durch einen entgleisten Güterzug am 24. März 1945. Ladung und zerstörte Waggons liegen noch im Fluß, der von einem hölzernen Notsteg überspannt wird. (Fotos: Mihm)



*Belastungsprobe für die wiederaufgebaute Eisenbahnbrücke bei Malsfeld. Gleich zwei Lokomotiven fahren im Herbst 1948 über das drei Jahre zuvor zerstörte Bauwerk.*



Verlassen und öde präsentiert sich das alte Malsfelder Bahnhofgelände. Kein Zug rollt mehr auf der „Kanonnenbahn“ – die Gleise haben ausgedient. Warum sollte das Gelände nicht in einigen Jahren als kleines Industriegebiet für die Gemeinde Malsfeld genutzt werden, fragt die GL-Fraktion. (Fotos: Lorenz)

26.4.95



Zersplitterte Scheiben, verwüstete Abteile – in diesen Waggons werden schon lange keine Personen mehr befördert.

# Industriebetriebe statt alter Gleise

26.4.95

Das Bahnhofsgelände entlang der „Kanonenbahn“ liegt brach, die Gemeinde Malsfeld sucht Platz für Betriebe. Warum nicht das eine mit dem anderen verbinden? Die GL-Fraktion will prüfen lassen, ob das Gelände nicht als kleines Industriegebiet genutzt werden könnte.

**MALSFELD** ■ Gras wächst hier und da über die Gleise, die Fenster der leerstehenden Wagons sind zersplittert, das ehemalige Stellwerk bietet dem Betrachter ein jämmerliches Bild. Das alte Bahnhofsgelände in Malsfeld entlang der „Kanonenbahn“ an der Strecke Treysa-Waldkappel wird seit Jahren nicht mehr genutzt, es „gammelt“ vor sich hin. Auf der anderen Seite sucht die Gemeinde Malsfeld einen geeigneten Platz für die Ansiedlung von kleineren Industriebetrieben. Seit der Standort Ostheim von der Landesregierung aus dem Regionalen Raumordnungsplan gestrichen wurde, ist guter Rat teuer. Wo soll ein Malsfelder Industriegebiet hin?

## Antrag im Parlament

Das alte Bahnareal, das schon seit Jahren als Standort für alle möglichen Ideen erhalten mußte, könnte eine Lösung sein, meint zumindest die Fraktion der Gemeinschaftsliste Hochland-Fuldatal und will einen entsprechenden Antrag in der nächsten Gemeindevertretersitzung stellen. Darin bittet sie den Gemeindevorstand um Prüfung, unter welchen Bedingungen das noch bahneigene Gelände von der Gemeinde übernommen werden könnte und inwieweit das Areal für die Ansiedlung von Industriebetrieben geeignet wäre.

GL-Chef Lothar Kothe begründete den Antrag damit, daß die Gemeinde einerseits Gelände zur Ansiedlung weiterer Industriebetriebe suche, andererseits das alte Bahnhofsgelände ungenutzt dastehe und zunehmend verwahrlose. Warum dann nicht zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen?

## In 1994 nachgefragt

Die GL habe bereits im Frühjahr 1994 bei der Deutschen Bahn AG nachgefragt, wie sich die Bahn die weitere Verwendung des Geländes vorstelle. Die spärliche Reaktion auf das Schreiben mache es offenkundig, daß dort keinerlei Vorstellungen über eine zukünftige Nutzung existieren, so Kothe.

Nach Ansicht der GL, so Dr. Johannes Heyn, müsse die Eignung des Areals als Industriegebiet ernsthaft geprüft werden. Es sei weitgehend eben, und nach Abräumen der Gleisanlagen dürfte es auch für die Gründung von Gebäuden keine Probleme wie etwa in den Niederwiesen geben.

## Zentrale Lage

Der alte Bahnhof liege zentral, ohne aber unmittelbar an größere Wohngebiete zu grenzen. Er sei bereits durch zwei Zufahrten erschlossen.

Es sei nach Auffassung der GL unverantwortlich, wenn bisher naturnahes oder landwirtschaftlich genutztes Gelände für ein neues Industriegebiet erschlossen würde, wenn gleichzeitig ein großes Gebiet innerhalb der Gemeinde ungenutzt zu einem Schandfleck verkomme.

Das Erscheinungsbild des „toten Bahnhofs“ ist der GL schon seit langem ein Dorn im Auge. Mehrfach habe man die Bahn auf die Relikte und Gerätschaften aufmerksam gemacht, die dort noch herumlagen. Im Herbst '94 habe die Untere Naturschutzbehörde in Homberg auf Anfrage der GL bestätigt, daß das Gelände „noch nicht ausreichend rekultiviert sei.“ Hinzu komme aber, daß offenbar immer mehr Bürger die Gleisanlagen nutzen, um ihren Abfall zu entsorgen.

Auf HNA-Anfrage bestätigte ein Sprecher der Bahndirektion

Frankfurt, daß die Deutsche Bahn AG grundsätzlich natürlich ein Interesse daran habe, stillgelegte Strecken und nicht mehr benötigte Grundstücke loszuwerden. Allerdings benötige man dann zu gegebener Zeit konkrete Kaufangebote und nicht nur Anfragen, die zur Zeit auch nicht definitiv zu beantworten seien. Das Immobiliengeschäft könne nämlich erst dann in Gang kommen, wenn die Übertragung „nichtbetriebsnotwendiger Grundstücke“ an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV-Behörde) abgeschlossen sei. Dies werde Ende 1995 der Fall sein, so der Sprecher. Zur Zeit gebe es da noch Abstimmungsprobleme zwischen der Deutschen Bahn AG und der Behörde.

(slo)

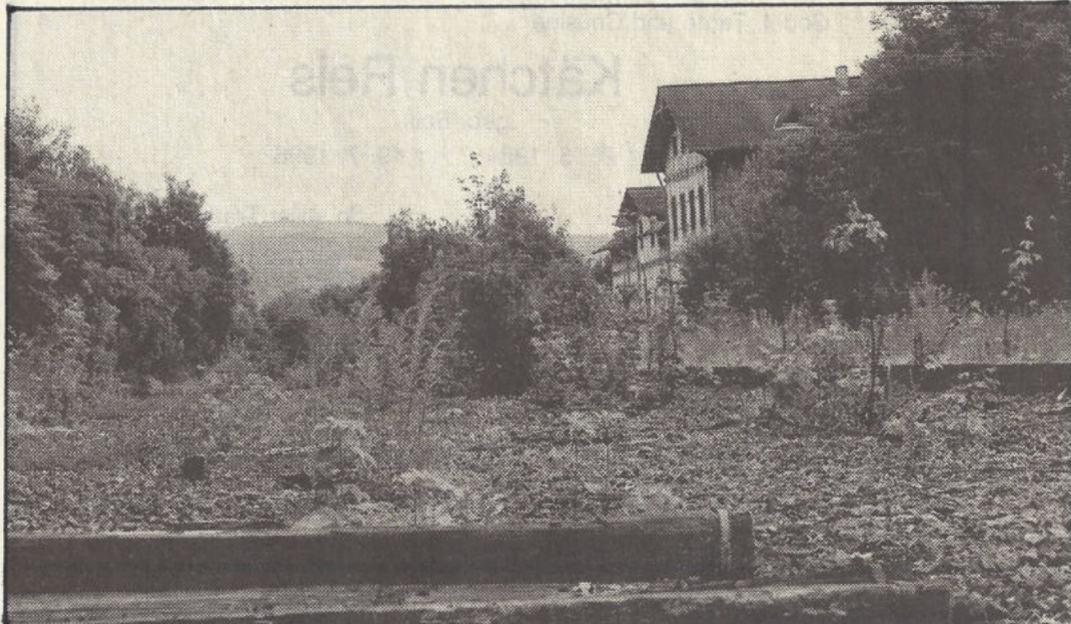
# Bahnhof im Dornröschenschlaf

Am ehemaligen Bahnhof in Malsfeld wurden jetzt die letzten Bahnschwellen entfernt. Welche Bedeutung Bahnhof und Strecken einst hatten, ist in der Chronik nachzulesen, die ein Malsfelder erstellt hat.

**MALSFELD** ■ Am alten Malsfelder Bahnhof stapeln sich dicke Bahnschwellen aus Holz, auf der ehemaligen Bahntrasse wuchert üppig Unkraut, von den Seiten her machen junge Bäumchen sich wieder breit. In den vergangenen zwei Wochen wurden die letzten Bahnschwellen entfernt, ein weiteres Kapitel des ehemaligen Zugknotenpunktes Malsfeld geschlossen.

Damit dessen Geschichte nicht ganz in Vergessenheit gerät, hat der Malsfelder Konrad Müldner die abwechslungsreiche Geschichte des Bahnhofs, zusammen mit einer Geschichte der Eisenbahn in Nordhessen, in einer Schrift zusammengestellt. Angereichert mit vielen Bildern und Kopien alter Dokumente, ist da etwa zu erfahren, daß „Friedrich Wilhelm, Kurprinz von Gottes Gnaden“ anno 1844 „gnädigst“ beschloß, diverse Bankiers mit der Bildung einer Aktiengesellschaft zu beauftragen. Diese Gesellschaft sollte die Finanzmittel für den Bau einer Eisenbahnlinie zur Verfügung stellen, die, natürlich, „Friedrich Wilhelms Nordbahn“ heißen sollte und über Höhebach, Rotenburg und Melungen nach Kassel verkehren sollte.

Auch, daß die Fertigstellung besagter Nordbahn nicht ohne Schwierigkeiten ablief, verrät die Bahn-Chronik. So kam es 1845 in Guxhagen zu „Exzessen“, weil die örtlichen Arbeiter nicht gut auf die Mitarbeiter zu sprechen waren, die die



Vor dem alten Bahnhof in Malsfeld überwuchern Pflanzen langsam die stillgelegten Strecken.  
(Foto: Schmidt-Keßler)

mit dem Bau beauftragte Firma aus Belgien mitbrachte.

Malsfeld bekam 1866 eine eigene Haltestelle an der Nordbahn, acht Jahre später wurde bereits über eine weitere Strecke nachgedacht, über die „Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“, die „Kanonenbahn“. 1874 wurde mit dem Bau des Streckenabschnitts Treysa-Malsfeld begonnen, nach fünf Jahren war er fertig. Bereits 1879 verkehrten Züge auf Teilen der Strecke, deren Bau schwierig gewesen war, galt es doch, mit Brücken und Tunneln die vielen Höhenunterschiede auszugleichen. Nach 1880 verkehrten zwischen Treysa und Malsfeld täglich drei Personen- und zwei Güterzüge in beiden Richtungen. Neue Haltestellen kamen hinzu, wie 1893 Niederbeisheim. Was in den Folgejahren alles auf der Strecke transportiert wurde, das macht eine Statistik des Homberger Bahnhofs aus dem Jahr 1906

deutlich: 61 500 Fahrkarten wurden verkauft und 1106 Tonnen Getreide versendet, 17 323 Frachtbriefe wurden eingeliefert, 467 Stück Großvieh, aber nur 110 Stück Kleinvieh ausgeführt.

Daß Malsfeld mit dem Bau der „Kanonenbahn“ zu einem eisenbahnerischen Knotenpunkt wurde, zeigt Müldner daran auf, daß der Malsfelder Bahnhof selbst immer größer wurde. Ein größeres Bahnhofsgebäude wurde errichtet, ein Lokomotivschuppen und eine Bahnmeisterei, dazu Lagerplätze und -rampen. Es kamen Zubringer von der Nordbahn zur „Kanonenbahn“ hinzu, die sogenannte Hochbahn und der Abzweig bei der Ziegelhütte.

Heute steht nur noch das – privat genutzte – Bahnhofsgebäude inmitten von Grün an der Trasse, die langsam zuwuchert. Pläne, auf der ehemaligen Bahnstrecke einen Radweg anzulegen, sind inzwischen ad

acta gelegt. Zwar sei, so Malsfelds Bürgermeister Kurt Stöhr, sowohl den Gemeinden als auch dem Schwalm-Eder-Kreis von der Bahn AG die Trasse Malsfeld-Oberbeisheim zum Kauf angeboten worden. Die Gemeinden, auch Malsfeld, hätten ebenso wie der Kreis dankend abgelehnt. „Da hätten wir uns eine viel zu große Unterhaltungslast mit eingekauft“, meint Stöhr mit Blick auf Durchlässe und Brücken. Die wenig befahrenen Kreisstraßen wären als Radwege ebenso gut geeignet. Daher, so Stöhr, habe die Gemeinde zur Zeit keine konkreten Pläne für die Strecke. „Keine konkreten Vorhaben“ heißt es auch vom zuständigen Baubezirksleiter der Deutschen Bahnen. Dornröschenschlaf also – zumindest zunächst – für den ehemaligen Bahnknotenpunkt und Zeit für Bäumchen und Stauden, den Schotter auf den Trassen mit Grün zu bedecken. (usk)

# Neue Visionen für alte Bahnstrecke

Sondheimer setzt sich für Wiederbelebung ein

**MALSFELD.** Die 125 Jahre alte Ost-West-Verbindungsstrecke der Kanonenbahn ist nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze wieder Gegenstand neuer Visionen und Diskussionen.



Otto Stiebeling

Für eine Wiederbelebung der historischen

Bahnstrecke zwischen Malsfeld und Treysa über Homberg setzt sich seit Jahren der

## Trasse ist noch vorhanden

Sondheimer Otto Stiebeling ein. Seine Vorstellung geht dahin, im Rahmen des Regio-Tram-Konzeptes des Nord-

hessischen Verkehrsverbundes (NVV) wieder Straßenbahn ähnliche Schienenfahrzeuge auf der in den 80er-Jahren still gelegten, aber nach wie vor

## Anbindung an überregionale Strecken

vorhandenen Trasse verkehren zu lassen. Der Bahnfreund aus dem Homberger Stadtteil hält die Kanonenbahn-Strecke sowohl für den Gütertransport in die kommunalen Gewerbegebiete als auch den Personenverkehr deshalb für lukrativ, weil sie sowohl in Treysa als auch in Malsfeld die Anbindung zum Fernverkehr hat: in Malsfeld nach Kassel oder Bebra-Würzburg, in Treysa an die Main-Weser-Bahn. (PTR)

## Hintergrund

### Bismarck wollte schnellen Transport

Niemals wäre der Malsfelder Viadukt gebaut worden, wäre nicht im fernen Berlin eine militärische Entscheidung von höchstem Range getroffen worden: Unter Reichskanzler Otto von Bismarck wurden 1873 vom Preußischen Abgeordnetenhaus per Gesetz einige Millionen Reichstaler bewilligt, um dafür eine schnelle strategische Bahnverbindung vom Machtzentrum Berlin über Wetzlar und Koblenz nach Metz an der französischen Grenze zu bauen.

Truppen und Rüstungsgüter sollten - nach den Erfahrungen des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 - zü-

gig auf einer Ost-West-Achse transportiert werden können.

Im Volksmund etablierte sich der Spitzname „Kanonenbahn“ für eine Bahnverbindung, in deren Verlauf unsere Region mittendrin lag und von neuen Gleisen durchschnitten werden musste.

Denn hier, auf einem 130 Kilometer langen Teilstück zwischen dem thüringischen Leinefelde und Treysa, klaffte eine Lücke.

In anderen Regionen gab es indes bereits bestehende Bahnlinien, deren Trassen in die Planung für die neue Ost-West-Verbindung einbezogen werden konnten. (PTR)

### Trauerzug für letzten Personenzug

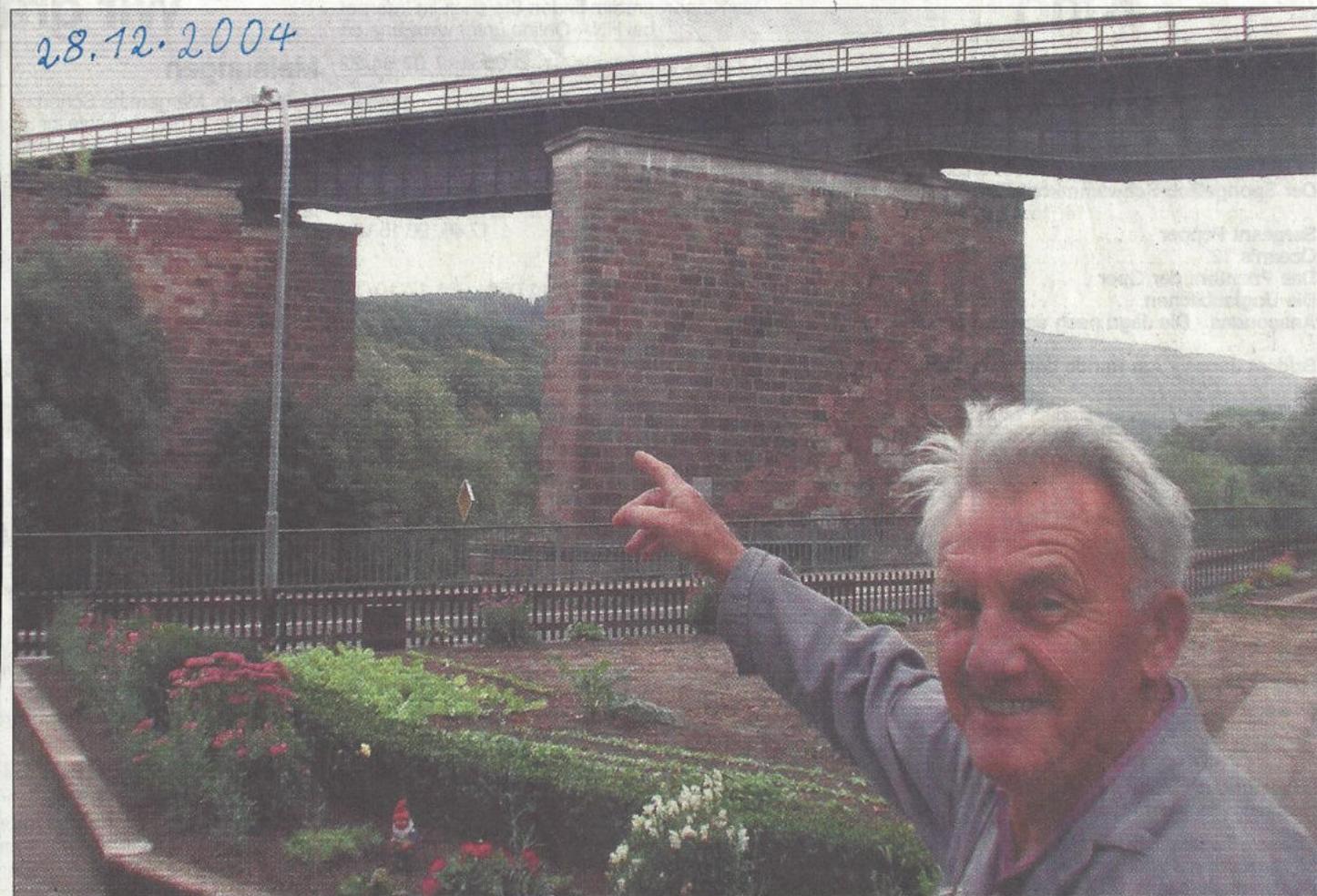
**MALSFELD.** Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1974, nach fast 100 Jahren Bahnbetrieb zwischen Waldkappel und Malsfeld, kam das Ende der Kanonenbahn. Der letzte Schienenbus fuhr von Waldkappel kommend am 25. Mai gegen 20.30 Uhr in den Malsfelder Bahnhof ein.

Es existiert ein Foto, auf dem zu sehen ist, wie sich Malsfelder Bürgerinnen und Bürger mit Trauerkranz und Blumenschmuck vor dem Schienenbus versammelt ha-

ben, um „ihre Kanonenbahn“ symbolisch zu Grabe tragen. (PTR)

► *Literatur: Günther Fromm, Die Geschichte der Kanonenbahn, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza, 2000; Rolf Gießler: Kanonenbahn...und zwischen den Gleisen wächst das Gras, Selbstverlag Gießler, Spangenberg-Bergheim, 1983; Konrad Müldner: Zur Geschichte der Eisenbahn in Nordhessen und des Bahnhofs in Malsfeld, 1996.*

28.12.2004



## Brücke und Bahn verbindet 125 Jahre Geschichte

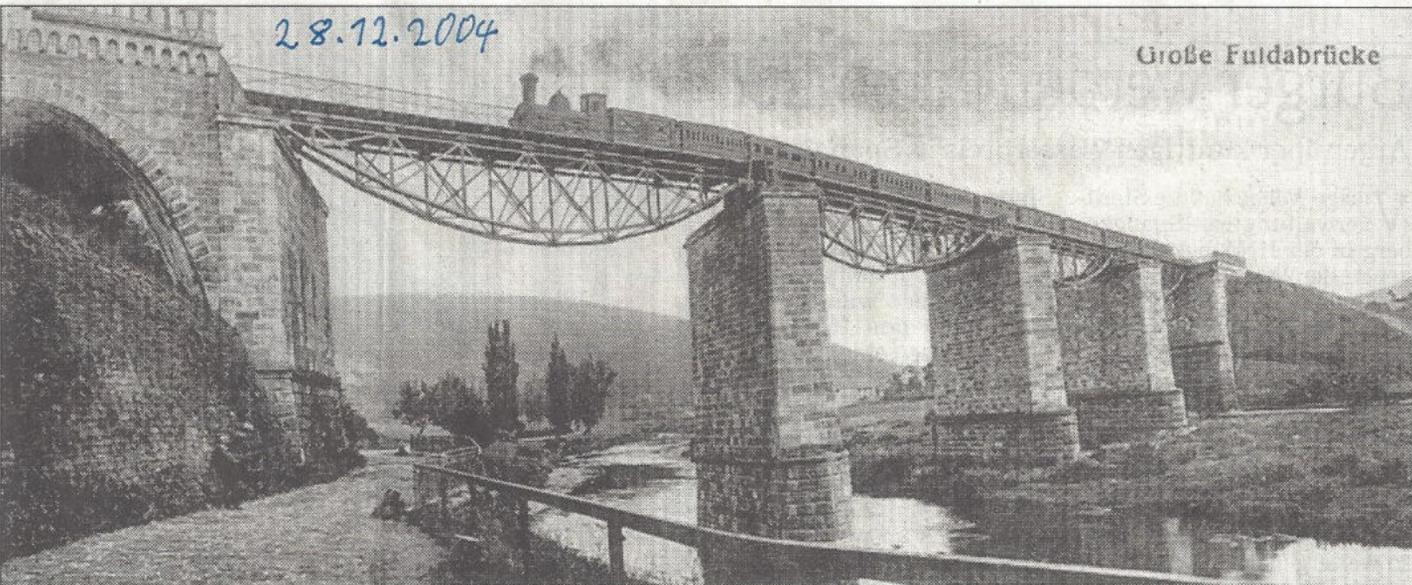
Seit 30 Jahren wohnt Gerhard Sandrock direkt gegenüber des Malsfelder Eisenbahnviadukts der Berlin-Coblenzer Eisenbahn, der Kanonenbahn im Volksmund. Er hat das ehemalige Pumpenhäuschen des Malsfelder Bahnhofs an der Melsunger Straße gekauft und für seine Familie umgebaut. Jeden Tag schaut er von seinem Grundstück aus auf das markante Brückenbauwerk, über

das schon lange keine Züge mehr rollen - doch für ihn ist der Weg über die verödeten, teilweise demontierten Gleise noch immer eine wichtige Verbindung, nämlich hinüber zum Gut Fahre. „Ich gehe jeden Tag über die Brücke“, erzählt er, zum Wandern auf der anderen Fuldaseite, denn die Malsfelder haben dort ihr Spazier- und Freizeitbiotop. Die Nachkriegsgeschichte des histori-

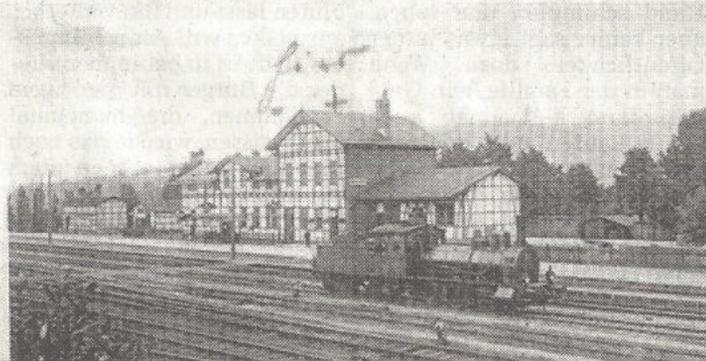
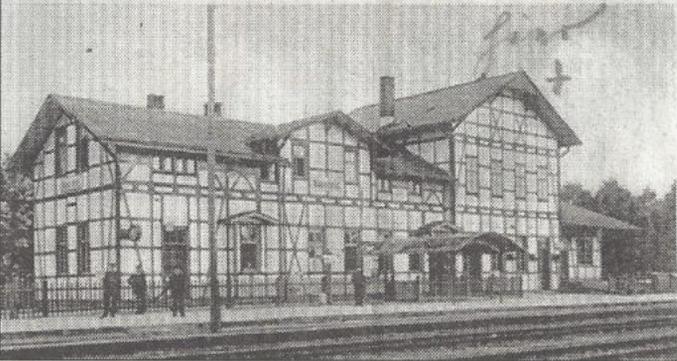
schen Bauwerks hat der Malsfelder selbst miterlebt, doch ist der Viadukt weit älter: Er wurde vor 127 Jahren gebaut, vor 125 Jahren die Kanonenbahn eingeweiht. „Die Brücke ist stabil, die hält noch hundert Jahre“. (PTR) FOTO: SCHAUMBURG-REIS  
*Zur 125-jährigen Geschichte der Kanonenbahn beginnen wir heute eine zweiteilige Serie auf der* ► **4. Lokalseite**

28.12.2004

Große Fuldabrücke



Gruß vom Bahnhof Malsfeld, Bez. Cassel



**Postkartenmotiv:** Grüße vom Bahnhof Malsfeld wie diese versendeten Einheimische und Reisende in der ersten Hälfte des Zwanzigsten Jahrhunderts gern. Im Bild oben der Eisenbahnviadukt mit seiner ursprünglichen bauchigen Eisenkonstruktion - ein architektonisches Paradebeispiel zu seiner Entstehungszeit 1876/77.

# Wo die Räder für den Sieg rollten

Vor 125 Jahren wurde die Kanonenbahn in unserer Region in Betrieb genommen

Von Petra Schaumburg-Reis

**MALSFELD.** Kühn schwingt sie sich über die Fulda und prägt die Ortsansicht Malsfelds aus Richtung Obermelungen: der Viadukt der stillgelegten Berlin-Coblenzer-Eisenbahn. Eine Inschrift im Sandsteinsockel an der Melunger Straße gibt über seine Entstehungszeit Auskunft: gebaut 1876/77.

Seit der Stilllegung des Personenzugverkehrs in 1974 ist das Brückenbauwerk markantes Überbleibsel aus einer Zeit, als Malsfeld noch Eisenbahnknotenpunkt von überregionaler Bedeutung war. Auf dem Bahnhof herrschte in den 60er-Jahren rege Betriebsamkeit: Die Fahrgäste hatten Direktverbindung nach Treysa, wo sie die Main-Weser-Bahn erreichten. Und sie hatten dank einer drei Kilometer langen Zubringerstrecke von Malsfeld nach Beiseförth Anschluss an die Hessische Nordbahn, um damit nach Kasel

oder Bebra zu kommen. Die Fertigstellung des Malsfelder Eisenbahnviadukts war die notwendig Vorarbeit, damit vor 125 Jahren der Dampflok-betrieb auf der Berlin-Coblenzer-Eisenbahn aufgenommen werden konnte.

Der Abschnitt Leinefelde-Treysa war dabei die „eigentliche Kanonenbahn“, wie Rolf Gießler aus Spangenberg-Bergheim in seinem Buch schreibt, das er 1983 über die legendäre Bahnstrecke veröf-

**HNA**  
**GESCHICHTE DER KANONENBAHN (1)**

fentlicht hat. Denn hier, auf 130 Kilometern Länge, musste eine ganz neue Trasse gebaut werden.

Die Gesamtstrecke der BCE - wie als Abkürzung auf jeglichem Inventar im Malsfelder Bahnhof sowie auf den gebauten Tunnels, den Unterführun-

gen und den Zügen selbst offiziell stets zu lesen war - verlief von Berlin aus über Sangerhausen, Nordhausen, Leinefelde, Eschwege, Niederhonne, Malsfeld, Treysa, Lollar und Wetzlar nach Koblenz.

1879, vor 125 Jahren, wurden die Teilabschnitte Niederhonne-Malsfeld und Malsfeld-Treysa von der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung in Betrieb genommen. Der Malsfelder Bahnviadukt war zwei Jahre zuvor fertig geworden.

Vier Bahnhöfe gab es in diesem Bereich: Waldkappel, Burghofen, Spangenberg und Malsfeld. Dazu als zwei Haltepunkte, Bischofferode und Mörshausen. Später hielten die Züge auch in Pfeiffe, Beierode und Adelshausen.

Als 1920 die Deutsche Reichsbahn gegründet wurde, übernahm diese die Kanonenbahn von der Preussischen Eisenbahnverwaltung. Doch bis weit in unser Jahrhundert hinein, schreibt Gießler, waren

preussische Dampflokomotiven das Markenzeichen der Kanonenbahn. Im Zweiten Weltkrieg „rollten die Räder für den Sieg“, ist in dem Buch des Spangenbergers zu lesen, und man habe es mit den Lokomotiven nicht so genau genommen, „auch wenn sie für den Oberbau eigentlich unzulässig schwer waren.“

Gießler zitiert einen von ihm befragten Eisenbahner jener Zeit, als dieser einmal drei als „Leerzug“ gekoppelte Loks auf den Weg zur Malsfelder Brücke schickte. Ob die das wohl aushalten würde?, habe sich damals der Eisenbahner gefragt.

Sie hat, 127 Jahre lang. Und schaut ihrer noch jungfräulichen Schwester hoch überm Fuldatastolz ins Angesicht, die sich nur einen Steinwurf entfernt als künftiger Malsfelder Autobahnzubringer zu ihr emporgeschwungen hat und ihrerseits die Hoffnungen der heutigen Verkehrsstrategen erst noch erfüllen muss.

## Zeitzeuge Mihm fotografierte die kaputte Brücke

**MALSFELD.** Ein Zeitzeuge des Zugunglückes, das sich im März 1945 auf dem Kanonenbahn-Viadukt ereignete, ist der 70-jährige Malsfelder Karl Mihm. „Es war ein fürchterliches Feuer“, erinnert er sich noch heute an den Abend, als er als Elfjähriger zu der Unglücksstelle kam, die kaputte Brücke und die brennenden Waggons in der Fulda liegen sah.



Karl Mihm

Ein „Riesenglück“ sei es gewesen, dass es sich nicht wie so oft in den Kriegsjahren um mit Munition voll beladene Waggons gehandelt habe, „sonst wäre ein großer Teil von Malsfeld zerstört worden“, meint er rückblickend.

Der Unglückstag war ein Tag wenige Wochen vor Kriegsende, Tiefflieger waren den ganzen Tag über die Köpfe der Malsfelder gedröhnt, Der kleine Karl Mihm war mit seiner Mutter aus Angst vor Bomberangriffen aus dem Oberdorf ausquartiert worden. „Zuerst dachten alle, eine Bombe ist auf die Brücke gefallen“, erinnert sich der Malsfelder - bis es sich im Ort wie ein Lauffeuer herumsprach, dass ein Zugunglück passiert war.

„Das riesige Feuer erhellte die ganze Nacht“, sagt Karl Mihm. Er war es, der als Junge Ende 1945 die historisch einzigartige Aufnahme vom Malsfelder Viadukt mit dem eingestürzten Brückenteil schoss.

Drei Jahre dauerte es, bis der Eisenschrott der abgestürzten Waggons aus der Fulda herausgefischt war und das kaputte durch ein neues Brückenteil ersetzt worden war, erinnert sich der 70-Jährige. (PTR)

Von Petra Schaumburg-Reis

**MALSFELD.** Vor 125 Jahren, 1879, wurde der 114 Meter lange Malsfelder Viadukt über die Fulda gemeinsam mit dem Kanonenbahn-Streckenabschnitt Niederhone-Waldkappel-Malsfeld eingeweiht. Die Brücke entstand als eine bauchig-geschwungenen, genietete Eisenkonstruktion und stellte zu ihrer Zeit eine hochmoderne Ingenieurleistung dar. Sie wurde architektonisch fast baugleich wie die anderen Brückenbauwerke der Kanonenbahn ausgeführt, so etwa der schon früher begonnene Viadukt bei Lengendorf/Stein im thüringischen Obereichsfeld.

Der Brückenschlag in 29 Metern Höhe über die Fulda

### SERIE

## Geschichte der Kanonenbahn (2)

„war mit einigen Schwierigkeiten verbunden“, wie Rolf Gießler in seinem Buch über die Kanonenbahn (*Kanonenbahn ... und zwischen den Gleisen wächst das Gras*, 1983) berichtet, denn im Oktober 1877 passierte das, was auch den heutigen Brückenbauern beim neuen Malsfelder Autobahnzubringer erhebliche Probleme bereitet: Der Untergrund war in Bewegung

### 16 Waggons in rasender Talfahrt

geraten. Im Oktober 1877 stürzte der vorderste der drei Pfeiler ein. Dennoch wurde das Bauwerk noch im gleichen Jahr fertig gestellt.

Blessuren in Form von abgeplatzten Steinen sind von der Straße nach Obermelsungen aus an dem ersten Sand-



**In Trümmern:** Ein Brückenteil des Malsfelder Kanonenbahn-Viadukts stürzte bei einem Zugunglück im März 1945 ein. Karl Mihm schoss als Elfjähriger Ende 1945 dieses Foto von der kaputten Brücke. Im Wasser der Fulda sind noch die Trümmer der abgestürzten Eisenbahnwaggons zu erkennen. Vorn ist der Behelfssteg zu sehen, über den die Leute zur Verladestation der Domäne Fahre liefen, wo sie erst in den Zug Richtung Spangenberg einsteigen konnten. FOTO: MIHM / NH

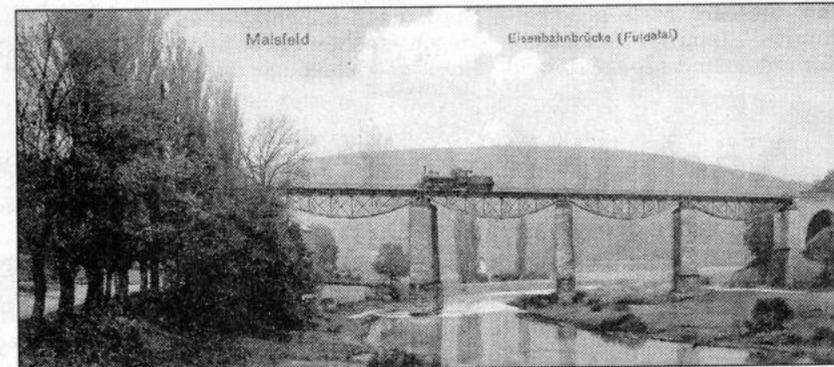
stein-Brückenpfeiler erkennbar. Sie haben jedoch nichts mit dem Einsturz während der Bauzeit zu tun, sondern sind Folge eines Zugunglückes: Im März 1945 zerriss ein von Bebra kommender schwerer Güterzug auf der Bergfahrt von Malsfeld nach Oberbeisheim. Die letzten 16 beladenen Güterwaggons machten sich selbstständig und rasten immer schneller die über zwölf Kilometer lange Gefällestrecke nach Malsfeld zurück. Der Schaffner sprang in Niederbeisheim von dem führerlos gewordenen Zugteil ab, kam dabei mit Verletzungen davon.

In einer Weiche direkt vor der Brücke entgleisten die zurückrasenden Güterwagen.

Ein vorderer, mit Langholz beladener Wagen verklemmte sich in den Brückenteilen, stürzte ab und riss die übrigen Waggons mit sich in die Tiefe. Bei dem Unglück wurde der erste Brückenbogen zerstört. Die Waggons brannten in der Fulda aus. Wegen der starken Hitzeentwicklung platzten die Sandsteine des ersten Pfeilers ab, was man heute von der Melsunger Straße aus noch sehen kann.

In der schwierigen Nachkriegs-

zeit gingen dann drei Jahre ins Land, bis die Brücke wieder in Stand gesetzt war. Die mar-



**Ingenieurleistung:** Der Brückenschlag über die Fulda erfolgte 1876/77. Zwei Jahre später, vor 125 Jahren, wurde der Malsfelder Viadukt dann mit der Kanonenbahn-Strecke Niederhone-Malsfeld-Treysa in Betrieb genommen. Das Foto entstand um 1910 und zeigt die ursprüngliche, noch unzerstörte bauchige Eisenkonstruktion der Fulda-Brücke. REPRO: NH

kante Eisenbogen-Konstruktion wurde jedoch nicht wieder originalgetreu nachgebaut. Bis zur Sanierung mussten die Reisenden zu Fuß vom Bahnhof Malsfeld über einen Behelfssteg hinüber auf die Seite von Gut Fahre und in Gegenrichtung laufen, um in ihre Anschlusszüge einsteigen zu können.

Der letzte Schienenbus zur Personenbeförderung rollte am 25. Mai 1974 über den Malsfelder Viadukt. Als es dann 1982 auch um die Stilllegung des Güterverkehrs auf der Kanonenbahn-Strecke Malsfeld-Spangenberg ging, befand das Hessische Ministerium für Wirtschaft und Technik, „seitens der Bahn besteht nach einer möglichen Betriebseinstellung keine Notwendigkeit und kein Interesse mehr an der Erhaltung der Brücke“, wie Rolf Gießler in seinem Buch über die Kanonenbahn zitiert.

Die Denkmalpflege vertrat eine andere Ansicht, wie Verfasser Gießler wiedergibt. Sie habe von einem „besonders augenfälligen, historischen Dokument“ für die über hunderte Jahre zuvor gebaute Kanonenbahn gesprochen.

# 16 Waggon stürzten in die Fulda

Malsfeld. „Im Zweiten Weltkrieg setzten die Deutschen Güterwaggons aus ganz Europa ein, um Waffen, Kleidung und andere Dinge zu transportieren“, erzählt Karl Mihm aus Malsfeld. Da die Waggon untereinander nur bedingt kompatibel gewesen seien, habe sich im März 1945 ein Unglück ereignet, dessen Spuren noch bis heute zu sehen sind. Kurz vor Kriegsende wurde dabei die Kanonenbahn-Brücke in Malsfeld zerstört.

## Kaiser Wilhelms schnelle Verbindung

Die als Kanonenbahn bekannte Eisenbahnlinie Berlin-Koblenz wurde auf Geheiß von Kaiser Wilhelm Ende des 19. Jahrhunderts gebaut. „Der Kaiser wollte eine schnelle Verbindung von Berlin an die Französische Grenze“, berichtet Mihm. Im Ersten Weltkrieg nutzte man die Strecke, um Truppen und Material schnellstmöglich in Richtung Frankreich zu bekommen, was schließlich zu dem Namen Kanonenbahn führte. Als Teil der Kanonenbahn wurde 1879 das Malsfelder Viadukt eingeweiht, das als geschwungene Eisenkonstruktion in der damaligen Zeit als beachtliche Ingenieurleistung galt.



Karl Mihm

Als Zehnjähriger erlebte Mihm, wie der erste Bogen der Kanonenbahn-Brücke nach einem Zugunglück in Schutt und Asche lag. Zwar sei er nicht unmittelbar Zeuge des Vorfalles gewesen, habe aber den



Als Zehnjähriger machte Karl Mihm das wohl einzige existierende Foto von der zerstörten Kanonenbahn-Brücke in Malsfeld.

Foto: kh

gewaltigen Einschlag des Zuges gehört. „Wir dachten zuerst, es sind Fliegerbomben“, erinnert er sich. Ein enormes Feuer habe sich entwickelt, noch Wochen später hätten die Trümmer gequalmt. „Die Leute aus dem Unterdorf wurden damals in Oberdorf ausquartiert, weil man Angst hatte, feindliche Flieger würden durch das helle Feuer angelockt“, erzählt der Zeitzeuge und erinnert sich, wie sich das Unglück seinerzeit ereignete.

Es sei später Nachmittag, irgendwann im März 1945 gewesen, als ein langgestreckter Güterzug von der Strecke Bebra-Kassel über das Hochgleis in Malsfeld auf die Kanonenbahn-Linie auffuhr. In Rich-

tung Homberg fahrend habe der Zug vor dem Tunnel in Oberbeisheim Halt machen müssen, berichtet Mihm. „Beim Anfahren hat sich ein Teil des Zuges abgekoppelt.“ 16 Waggon hatten sich selbständig gemacht und rollten nun, zunehmend an Fahrt gewinnend, das Gefälle in Richtung Malsfeld zurück. „In Niederbeisheim hat man das gemerkt und den Bahnhof in Malsfeld verständigt“, so Mihm. Die Malsfelder stellten die Weichen daraufhin so, dass die Waggon hätten in Richtung Spangenberg auslaufen können. „Hätte das geklappt, wäre ja nichts passiert“, schildert der damals Zehnjährige. Doch mit dem Schwung seines rund zwölf Kilometer langen Talweges soll-

te es der Zugteil nicht über die Weichen schaffen. Die Waggon entgleisten und stürzten über den Rand der Kanonenbahn-Brücke. Die Gewalt riss den ersten Brückenbogen mit sich. Es sei großes Glück gewesen, dass der Zug nicht, wie in Kriegsjahren üblich, mit Waffen und Munition beladen gewesen sei, sondern vorwiegend mit Kleidung, Zellwolle und Schuhen, meint Mihm, der mitbekam, wie meterhohe Flammen von der Unglücksstelle aufstiegen und den Himmel über Malsfeld in der Nacht erleuchteten. „Durch die Hitze des Feuers“, erklärt der Zeitzeuge, „sind damals auch die Sandsteine am Brückenpfeiler abgeplatzt, was man heute noch sieht.“ (bs)

# Weg frei für Umgehung

Gemeinde Malsfeld will die 5,7 Kilometer lange Trasse der Kanonenbahn kaufen

Von Christine Thiery

**MALSFELD.** Die Gemeinde Malsfeld wird die alte Bahntrasse in ihrer Gemarkung kaufen. Das beschlossen die Gemeindevertreter in ihrer Sitzung mit zwei Enthaltungen der Gemeinschaftsliste. Damit wird der Weg für eine Ortsumgehung um Dagobertshausen, Malsfeld und Beiseförth frei. Die Firma Schumacher, die derzeit das Produktionsgebäude in Beiseförth vergrößert, kann so eine neue Betriebszufahrt bekommen.

Die Gemeinde wird die 5,7 Kilometer lange Strecke der still gelegten Kanonenbahn für den symbolischen Preis von einem Euro erwerben. Das Gelände umfasst 240 000 Quadratmeter.

In einem ersten Angebot hatte die DB Netz AG 150 000 Euro verlangt. Wegen der hohen Unterhaltungskosten habe sie davon abgesehen, sagte Bürgermeister Herbert Vaupel in der Sitzung. Nun muss die Gemeinde bis zum 31. Mai ihr Ja für einen Zuschlag geben.

Der Gehölzschnitt und die Straßenverkehrssicherung werden der Gemeinde hohe Kosten verursachen. Das geht aus einer Studie hervor, die die Gemeinde in Auftrag gegeben hatte. Jährlich werden die Kosten bei rund 65 000 Euro liegen – allein für den Gehölzschnitt. Insgesamt kostet dies laut der Studie in 50 Jahren 2,72 Millionen Euro. Darin enthalten sind die Kosten für die Instandhaltung der Bauwerke und die Erneuerung der Verbindungsstraße zwischen dem Bahnhof Malsfeld und



Hier kommt der Schwerlastverkehr nicht durch: Eines der Viadukte der Kanonenbahn bei Beiseförth. In diesem Abschnitt soll eine Zufahrt zur Firma Schumacher entstehen, die derzeit die Produktion erweitert.

Foto: Thiery

der Elfershäuser Straße. Die Erschließung eines kleinen Gewerbegebietes am Bahnhof sowie die Entlastung der Orte durch den Schwerverkehr sprechen für den Kauf. Seit Jahren sei es Anliegen der Gemeinde, den Schwerverkehr aus Malsfeld, Dagobertshausen und Beiseförth heraus zu halten, sagte Vaupel. Insbesondere die Beiseförther Brunnenstraße sei stark frequentiert, wegen der Anlieferung für Schumacher über die B 83. Wegen der Betriebserweiterung von Schumacher werde das Verkehrsaufkommen zudem noch steigen.

**Harald Ziebarth (SPD)** sprach sich für den Kauf aus.

Es sei wichtig, eine Entscheidung zu treffen. Der Wunsch, die Trasse zu erwerben, bestehe schon lange „Dies ist keine Entscheidung für die Firma Schumacher, sondern für ganz Malsfeld.“

**Lothar Kothe (GL):** Die Gemeinde werde erhebliche Verpflichtungen durch den Ankauf der Trasse eingehen. „Meine Fraktion ist gespalten.“ Er selbst befürwortet dies, glaubt aber, dass sich der Baustart einer südlichen Umgehung um Dagobertshausen lange hinauszögern könnte, weil die Landwirte die benötigten Flächen erst verkaufen müssten. Aber eine Umgehung sei die einzige Möglich-

keit für Schumacher, eine Zufahrt zu bekommen.

**Ralf-Urs Giesen (FDP):** „Es gibt keine Alternativen und wir müssen bis zum 31. Mai zustimmen. Die veranschlagten Kosten seien nur Schätzwerte. Alle derzeit möglichen Trassenführungen für die Umgehung böten Vor- und Nachteile. Man könne es nicht jedem recht machen.“

**Dominik Leyh (CDU)** „Der Schwerlastverkehr muss aus Beiseförth heraus. Das ist eine Riesenchance.“ Es müssten Chancen generiert werden, die Zufahrt zu Schumacher zu ermöglichen. Dennoch bereite ihm die Übernahme Magen-grummeln. **HINTERGRUND**

## Hintergrund

### Mögliche Trassenführung für eine Umgehungsstraße

Bürgermeister Herbert Vaupel stellte in der Sitzung drei bislang mögliche Varianten einer Umgehung vor.

- Ein nördlicher Verlauf um Dagobertshausen führt vom Zubringer zur Autobahn über die Hilgershäuser Straße unterhalb von Dagobertshausen über den

Wolfsgraben (wo eine Brücke gebaut werden müsste) bis zur Kreisstraße, die bis zum Viadukt nach Beiseförth führt.

- Eine zweite Möglichkeit führt vom Zubringer her an der Fuldaltalhalte vorbei, am Stellbach hoch und 150 Meter in westlicher Richtung von den Höfen

am Weihersgrund vorbei über die K 29 zu Schumacher.

- Eine bislang mögliche dritte Variante führt ebenfalls an der Fuldaltalhalte vorbei, allerdings nicht mit dem Umweg über den Stellbach, sondern direkt am Weihersgrund (alte Bahntrasse) vorbei. (cty)