

Bahnlinie Malsfeld – Mosheim – Wabern

Gerhard Riedemann

Schon im Jahre 1898 wurden Pläne und Zeichnungen für die vorgesehene Bahnlinie von der „Continentalen Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft“ in Berlin erstellt. Dann geschah lange Zeit sehr wenig.

Erst mehr als 15 Jahre später ist in der „Casseler Allgemeinen Zeitung“ vom 26. April 1914 zu lesen, dass der Abgeordnete Nöll aus Gudensberg im Hessischen Landtag für den Bau der Bahn Malsfeld – Wabern eintrat. Er führte aus, dass die Gemeinden Homberghausen, Rockshausen, Hesserode,

Rhünda, Helmshausen, Hilgershausen, Dagobertshausen, Ostheim, Sipperhausen, Dickershausen und Mosheim größtenteils sieben bis acht Kilometer von der nächsten Bahnstation entfernt und mit dieser durch „ungünstige und beschwerliche“ Wege verbunden seien. Er sagte weiter, dass alle Ein- und Ausfuhr der Landwirtschaft, die in dieser Gegend in hoher Blüte stehe, mit großen Schwierigkeiten verbunden seien. Die Landwirtschaft könne demzufolge nicht so betrieben werden, wie es die Bodenverhältnisse und ein geeigneter Bahnanschluss ermöglichen würden.

Durch die geplante Bahnstrecke würden diese Gemeinden dem öffentlichen Verkehr näher gerückt und eine ergiebigere Landwirtschaft gefördert.

Für die weitere Rentabilität dieser Bahnlinie führt der Abgeordnete die bedeutenden Basaltwerke von Rhünda, Ostheim und Hilgershausen und die großen Braunkohlenlager von Sipperhausen und Ostheim an. Zudem würde

eine kürzere und direktere Verbindung zwischen Westfalen und Thüringen geschaffen. Nöll bittet seine Kollegen, die geschilderten Verhältnisse und die lokalen Wünsche von Industrie und Landwirtschaft in diesem Bereich zu berücksichtigen, damit die Bahnlinie Malsfeld – Wabern recht bald auf Staatskosten gebaut werden könne.

Am 22. Juni 1915 wurden im Berliner Abgeordnetenhaus eine ganze Reihe von Petitionen eingebracht, u. a. auch die für die Erbauung einer Bahnlinie Malsfeld – Ostheim – Mosheim – Rhünda – Wabern, unter der Nr. e) II 913. Berichterstatte war der Abgeordnete Dr. Schmedding. Der Wortlaut des Antrages war: „Die Petitionen a bis c und c bis g der Königlichen Staatsregierung zu überweisen und zur Tagesordnung überzugehen.“ Das Wort wird nicht verlangt; das Haus tritt dem Antrag seiner Kommission bei.

Danach kamen die Planungen völlig zum Erliegen.

Auf eine Eingabe des Gast- und Landwirts C. Trieschmann aus Mosheim vom 28. April 1919 – also im Jahr nach dem Ende des Krieges – antwortete



der „Minister der öffentlichen Arbeiten“ in Berlin am 14. Mai 1919 schließlich: „Unter den gegenwärtigen Verhältnissen kann dem Bau der erbetenen Bahnlinie nicht näher getreten werden, da ein dringendes Verkehrsbedürfnis hierzu nicht vorliegt und die Eisenbahnverwaltung nach Friedensschluss in erster Reihe die großen Aufgaben zu erfüllen haben wird, die zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Strecken unbedingt erforderlich sind.“

Die Planungen vor dem Krieg waren eigentlich schon sehr weit gediehen. Es gab Zeichnungen über Streckenverlauf, Lage der Bahnhöfe und Höhenprofile. Sogar Skizzen von Lokomotiven und Waggons für diese Bahn waren schon vorhanden.

Der gemeinsame Bahnhof für Mosheim und Hilgershausen war zwischen den beiden Orten vorgesehen. Er lag etwas näher an Mosheim, südlich der Rhünda. Weitere Haltestellen sollten für die Orte Dagobertshausen, Ost-

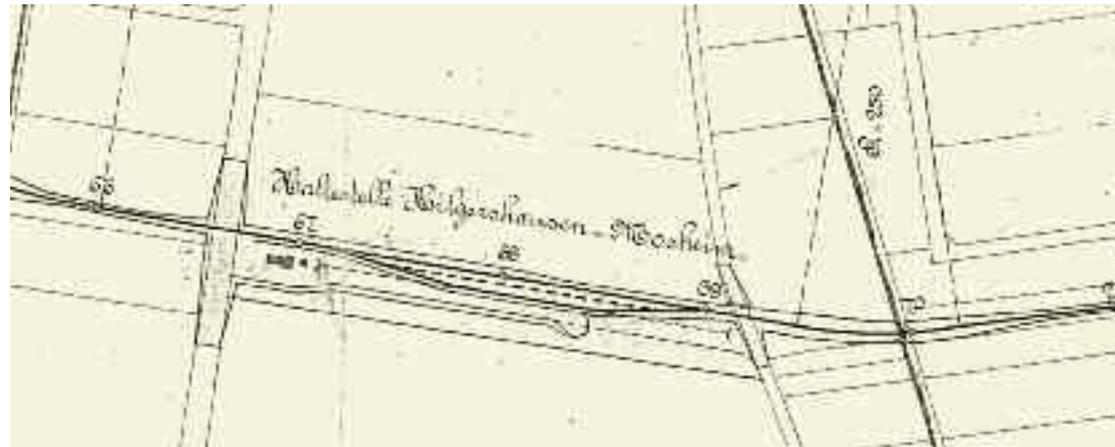
heim, Helmshausen, Rhünda und Harle eingerichtet werden.

Wenn man den früheren Erzählungen älterer Einwohner von Mosheim Glauben schenken darf, so war auch eine Bahnlinie von Malsfeld über Mosheim nach Homberg geplant. Sie sollte als Alternativlinie der sogenannten „Kanonnenbahn“ nicht durch das Beisetal, sondern über das „Homberger Hochland“ führen.

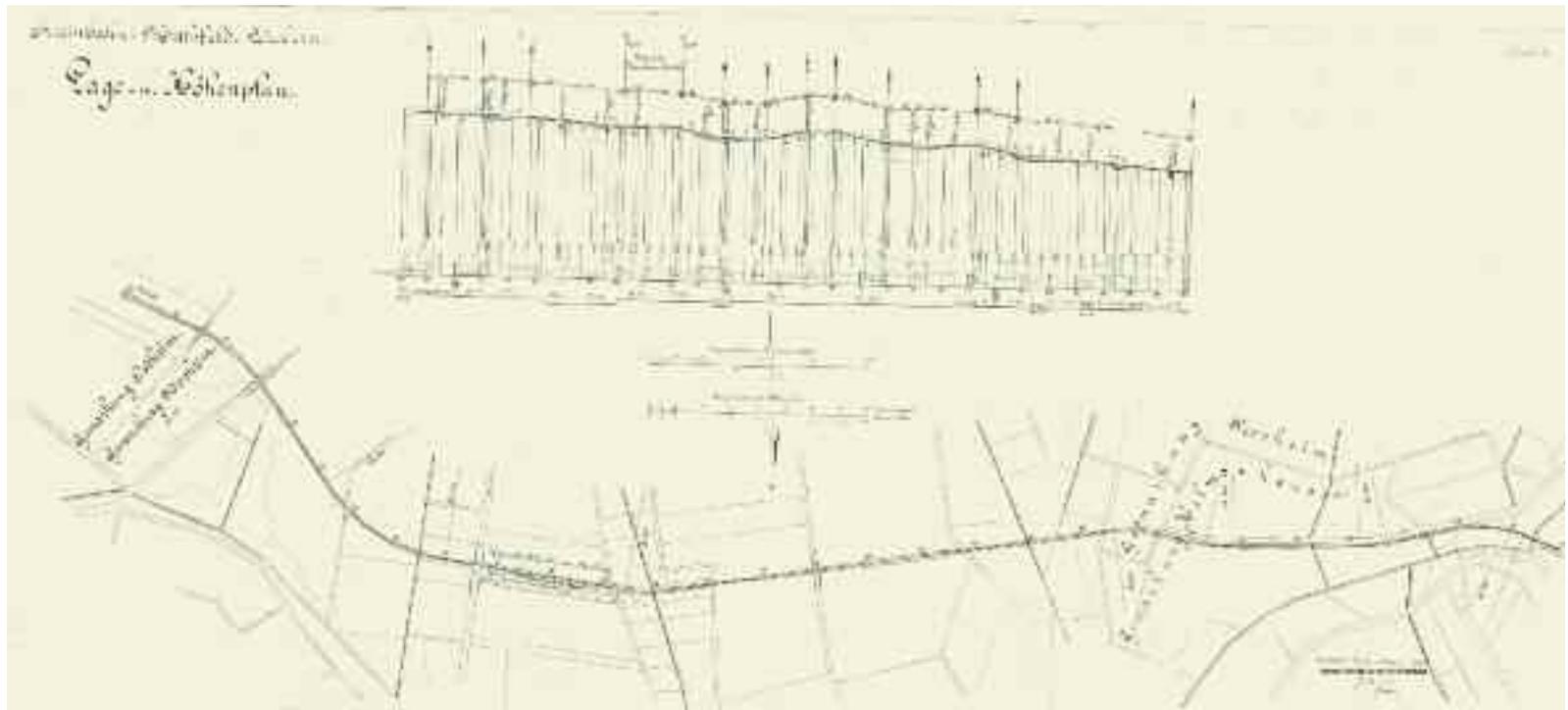
Geblieden ist davon der Name „Bahnhofsberg“, der südlich von Mosheim



vom Dorf in den Kehrenberg führt. Dem Vernehmen nach ist die weitere Verfolgung der Planung an dem Protest einer Gruppe von Landwirten aus Mosheim gescheitert, aus Angst, ihre billigen Arbeitskräfte an die Bahn zu verlieren.



Lage- und Höhenplan der Eisenbahn Malsfeld – Wabern, 1898. Der Verlauf durch die Gemarkung von Mosheim und Helmshausen.



Die Lokomotive für die Kleinbahn Malsfeld-Mosheim-Wabern, 1898.

