

Teil 100: Vom Haltepunkt Beieröde nach Spangenberg

Der Haltepunkt **Beieröde** am **Km 77,40** wurde wahrscheinlich im **August 1948** eingerichtet, weil im ehemaligen RAD-Arbeitslager Beieröde das bis Kriegsende bestanden hatte, ein Krankenhaus für die Stadt Spangenberg eingerichtet wurde. Züge sollen aber bereits vereinzelt während des 2. Weltkrieges nach der Errichtung des dortigen Arbeitslagers an gleicher Stelle gehalten haben. Das Lager und spätere Krankenhaus befand sich links oberhalb der Brücke mit der Straße nach Vockerode (D). Das Krankenhaus wurde am **1. 11. 1957** aufgegeben, anschließend zeitweise an die **AWO** für Freizeitlager verpachtet und schließlich im **Sommer 1982** abgerissen.

Die Station selbst war mit einem winzigen beheizbaren Wartehaus versehen worden und war zwar in den ersten Jahren ein ständiger Haltepunkt, an dem fast sämtliche Züge anhielten, aber spätestens seit Mitte der **60-er Jahre** hielten die Schienenbusse an der Beieröde nur noch nach Bedarf. Die Bahn wandelte den Haltepunkt in eine Bedarfshaltestelle um, weil es sich heraus kristallisiert hatte, dass dort nicht allzu viele Fahrgäste den Zug bestiegen beziehungsweise dort verließen.

Der Haltepunkt selbst wurde zunächst durch eine Agentur betrieben, die von zwei Bediensteten des Krankenhauses, vermutlich am Empfang, geleitet wurde. Einen richtigen Bahnsteig hatte es am Haltepunkt nie gegeben, lediglich der Verbindungsweg vom Wartehaus zum Gleis war geschottert und noch ein Stück rechts und links am Gleis entlang. Ältere Menschen und kleine Kinder konnten daher den Schienenbus ohne fremde Hilfe nicht betreten oder verlassen. Der Abstand zur untersten Stufe des Einstiegs war einfach zu groß.

Vom Haltepunkt Beieröde gibt es einen Gleisplan vom **1. 1. 1951**, nach dem sich der Bahnsteig etwa ab dem **Km 77,345** bis zum **Km 77,445** befand, also eine Länge von **100 m** besaß. Bei Dunkelheit wurde der Bahnsteig mittels zwei Laternen beleuchtet, von denen man aber nicht weiß, ob sie elektrisch betrieben wurden oder ob es Gaslaternen waren.

In diesem Zusammenhang möchte der Autor von einem Erlebnis berichten, über das ihm damals ein Arbeitskollege berichtete, der Anfang der **70-er Jahre**



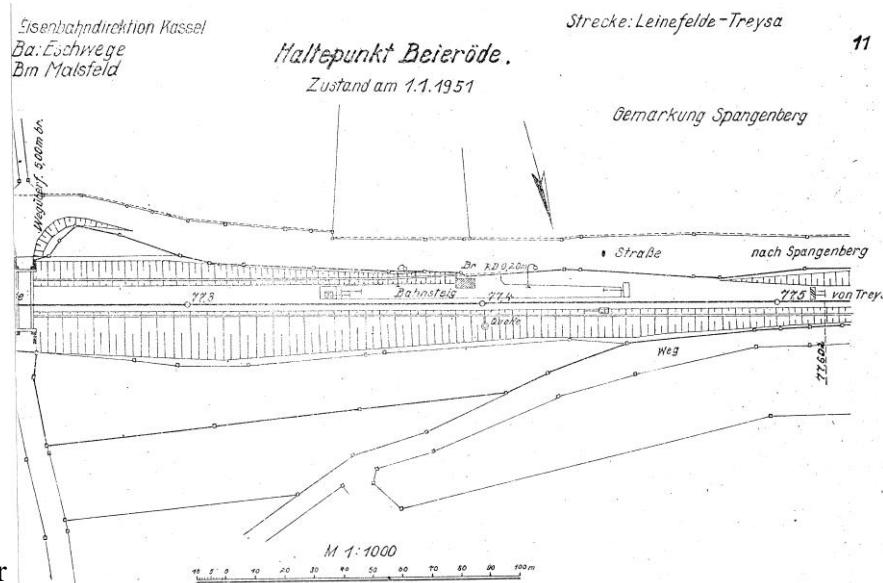
Triebwagenhalt am Haltepunkt Beieröde im April 1966.

(Foto: Wolfgang Koch, Sammlung Reinhold Salzmann)



Ein Triebwagen nach Eschwege hält im Jahre 1974 am Haltepunkt Beieröde.

(Sammlung Reinhold Salzmann)



Gleisplan vom Haltepunkt Beieröde mit dem Zustand am 1. 1. 1951. Nach diesem befand sich ein 100 m langer Bahnsteig an der Südseite der Strecke, der mit zwei Laternen beleuchtet wurde.

(Sammlung Reinhold Salzmann)

von Morschen her eine Fahrrad-Tour in die Gegend um Spangenberg unternommen hatte. Als er am späten Nachmittag des Strampelns müde war und den Haltepunkt Beieröde erreicht hatte, lehnte er sein Fahrrad an das dort vorhandene Podest für Milchkannen, an dem die gefüllten Kannen frühmorgens von der Molkerei abgeholt und gegen leere getauscht wurden und setzte sich auf dieses Podest, um auf den nächsten Schienenbus in Richtung Spangenberg zu warten. Als dieser endlich angezuckelt kam, fuhr er einfach ohne anzuhalten am Haltepunkt vorbei, was bei dem Schüler natürlich eine grenzenlose Enttäuschung hervorrief. Zähneknirschend musste er doch jetzt den ganzen Weg bis Morschen auch noch zurück radeln. Zu Hause angekommen, sagte man ihm, dass er hätte winken müssen, um den Triebwagenführer zum Anhalten zu bewegen und mitgenommen zu werden. Um eine Erfahrung über das Bahnfahren auf Nebenbahnen reicher, sank der Schüler abends todmüde in sein Bett.

Hier noch ein kleiner Abstecher in die Bauzeit der Strecke in der Gegend von der Beieröde. Gegen den Bahnbau soll es dort erbitterten Widerstand gegeben haben. Trotzdem arbeiteten viele Leute aus den umliegenden Dörfern für den Bahnbau und halfen z. B. beim Bau der Brücken mit, die dort entstanden. Darunter waren auch Maurer, Steinmetzen, Handlanger und Tagelöhner, die dort zur „**neien Isenbahn in der Beieröde**“ gingen, um dort für die damalige Zeit gutes Geld zu verdienen. So stand es um das Jahr **1970** in der **HNA Melsungen**.

Nachdem die Strecke von Waldkappel her dann im Jahre **1974** stillgelegt worden war, befand sich hier am Haltepunkt Beieröde das Ende der Strecke von Malsfeld her. Nur wenige Meter vor der Brücke nach Vockerode-Dinkelsberg befand sich der Prellbock, vor dem noch bis weit in die **80-er Jahre** hinein noch ausrangierte Güterwaggons abgestellt wurden, um irgendwann einmal zur Verschrottung abgeholt oder an die damalige DDR veräußert zu werden.

Es war oftmals kein schöner Anblick, wenn die ausrangierten Waggons manchmal bis fast zum Bahnübergang am Ortseingang von Spangenberg standen, da oftmals schon Teile der Waggons neben den Gleisen herum lagen und dank einiger jugendlicher Andenkenjäger in Sachen Bahn schon damit begonnen wurde, die Waggons in ihre Einzelteile zu zerlegen. Die letzten ausrangierten Waggons wurden vermutlich im Zusammenhang mit der Einstellung des Güterverkehrs zwischen den **Melsunger Pfieffwiesen** und **Spangenberg** am **31. Mai 1986** vom



Der 795 228-6 vom Bw Eschwege hält im Mai 1974 am Haltepunkt Beieröde zu einem Fototermin, denn man hatte ja Zeit auf der Strecke.

(Foto: Erwin Bödicker, Sammlung Reinhold Salzmann)



Der Haltepunkt Beieröde mit dem „Guten Born“ im Frühjahr 1971.

(Foto: Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)



Das Wartehaus vom Haltepunkt Beieröde um das Jahr 1974 mit dem alten

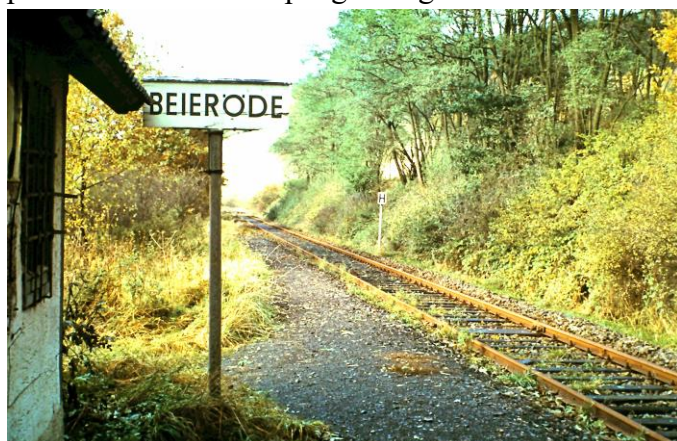
Brunnen davor. (Sammlung Reinhold Salzmann)

ehemaligen Haltepunkt Beieröde abgeholt. In diesem Zusammenhang wurde auch das Reststück bis zum ehemaligen Haltepunkt Beieröde endgültig stillgelegt. Nachdem das Wartehaus die Einstellung des Zugverkehrs in Richtung Waldkappel im Jahre **1974** zunächst überdauert hatte, begann es aber, mit den Jahren langsam aber sicher zu verfallen, so dass es schließlich 8 Jahre später im **Mai-Juni 1982** abgerissen werden musste.

Schließlich mussten auch nach der Aufgabe des Güterverkehrs auf der Strecke nach Spangenberg im Jahre **1986** wahrscheinlich dann im **Sommer 1989** die Gleise zwischen dem Haltepunkt Beieröde und Spangenberg ebenfalls weichen.



Blick aus den vergitterten Fenstern des Wartehauses am Haltepunkt Beieröde im Herbst 1975 (Foto: Volker Göbel)

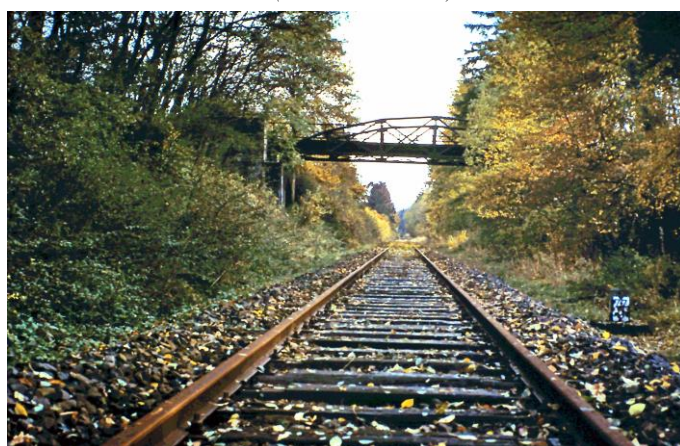


Die Station Beieröde mit Schild und geschottertem Bahnsteig in Richtung Spangenberg im Herbst 1975 (Foto: Volker Göbel)

Während der darauffolgenden Jahre ist am Haltepunkt inzwischen alles total zugewachsen, selbst der Bahnsteig war im Jahre **1981** nur noch unter Schwierigkeiten auszumachen. Nur der Brunnen, der eigentlich schon immer dort stand, der so genannte „**Gute Born**“, plätschert am ehemaligen Haltepunkt Beieröde wie eh und je noch heute munter vor sich hin.



Der „Gute Born“ am ehemaligen Haltepunkt Beieröde am 4. August 2007.



Ein Blick zurück vom Haltepunkt Beieröde in Richtung Brücke. Rechts ist der Kilometerstein Km 77,3 zu erkennen. (Foto: Volker Göbel)



Das fast zugewachsene Wartehaus mit Gleis, Straßendamm und Prellbock im Jahre 1979. (Foto: Reinhold Salzmann)



Der Prellbock vor der ehemaligen Brücke nach Vockerode-D. mit dem „Guten Born“ und einer dort inzwischen eingerichteten Bushaltestelle. (Foto: Reinhold Salzmann um 1985)

Wir verlassen nun den Haltepunkt Beieröde und begeben uns auf den Weg nach Spangenberg, wo am **Km 77,58** ein **1 m** breiter treppenförmiger Wasserdurchlass aus dem Jahre **1878** auftaucht. Bei der Strecke, die hier oberhalb eines Abhanges verläuft und an dessen Nordseite der Wassergraben entlang führt, kann das Wasser nur unterhalb der Trasse abfließen.

Am Ende des Wassergrabens befindet sich am **Km 77,74** ein weiterer treppenförmiger **1 m** breiter Wasserdurchlass, der ebenfalls im Jahre **1878** angelegt wurde. Hier ist der Graben an der Nordwestseite oberhalb der Deckplatte vom Durchlass mit einer



Der Wasserdurchlass von Km 77,58 am 17. April 2008.



Die Trasse mit dem Wassergraben bei Km 77,7 an der Nordseite und der Wasserdurchlass am Km 77,74 von der Nordwestseite am 17. 4. 2008.

Stützmauer versehen worden, um ein Durchweichen und Wegspülen des Bahndamms bei starkem Regen zu verhindern.

Bevor die Trasse einen Schlenker in südwestliche Richtung macht, um weiterhin am Hang entlang dem nächsten Bahnübergang entgegen zu streben, war am **17. 4. 2008** der gut erhaltene Kilometerstein **78,0** halb im



Wassergraben aufrechtstehend, in einem Gebüsch aufzufinden.

Am **Km 78,009** gab es einen weiteren nur **75 cm** breiten treppenförmigen Wasserdurchlass aus dem Jahre **1878**, der aber im Jahre **2008** nicht mehr auffindbar war. Bei **Km 78,2** wird die Trasse von einem Feldweg gekreuzt, der aber wahrscheinlich erst geschoben wurde, nachdem die Strecke bereits stillgelegt war.

Außerdem ist am **Km 78,252** ein weiterer **1 m** breiter Plattendurchlass aus dem Jahre **1878** zu finden. Dort in der Nähe lagen im Jahre **2008** auch noch ein paar alte Bahnschwellen, die bei den Rückbauarbeiten anscheinend vergessen wurden.



Der Kilometerstein 78,0 im Gebüsch sowie der nach der Stilllegung geschobene Überweg am 17. 4. 2008.



Der Wasserdurchlass am Km 78,252 am 17. April 2008.

Als die Gleise in Höhe der liegen gebliebenen Bahn-
schwellen bei **Km 78,35** noch lagen, hatte der Journalist
Rolf Gießler an dieser Stelle nochmals die alten Gleise
fotografiert. Gießler, der leider viel zu früh verstarb, hatte
im Jahre **1983** ein Buch über den Streckenabschnitt der
Kanonenbahn zwischen Waldkappel und Malsfeld heraus-
gebracht, das den Titel trug: „**Die Kanonenbahn.....und
zwischen den Gleisen wächst das Gras**“

Überraschenderweise waren im Jahre **2008** etwa bei
Km 78,35 auch einige alte Steinschwellen anzutreffen,
die anscheinend in dieser Gegend für die ursprünglichen
Gleise Verwendung fanden.

Mit dem Bahnübergang unmittelbar vor dem Ortseingang
von Spangenberg bei **Km 78,53**, der im Volksmund auch
„**Deist's Bude**“ genannt wurde, überquerte die Bahn wie-
derum die Landstraße
3227.

Der Bahnübergang
war ursprünglich mit
einem Schrankenpos-
ten versehen, dessen
Wärter nach **1918** der
Kriegsversehrte
Georg Deist war. Ob-
wohl die Strecke im
Jahre **1921** auf Neben-
bahnbetrieb umgestellt

worden war, blieben
die Schranken an diesem Übergang weiterhin erhalten, weil der
Überweg schlecht einzusehen war.

Im Jahre **1931** kam es am Bahnübergang zu einer Kraftprobe mit ei-
nem Motorradfahrer, der die steile Straße von der Innenstadt her be-
fuhr, die unmittelbar vor dem Bahnübergang in die L 3227
einemündet. Der aus Kaltenbach stammende Kradfahrer war mit
seiner schweren Ardie-Maschine auf dem Weg zu seiner Arbeits-
stelle in Landefeld, als er erst wenige Meter vor
dem Übergang bemerkte, dass die Schranken ge-
schlossen waren. In der Hektik, das Gefährt durch
Schalten in einen langsameren Gang dem Motorrad
die Geschwindigkeit zu reduzieren, versagte die
Kupplung und zum Bremsen war es ohnehin zu
spät. Durch einen kühnen Sprung zur Seite konnte
der Kradfahrer sein Leben retten, nur das Motorrad
blieb zerschmettert vor der geschlossenen Schranke



Die liegen gebliebenen Schwellen bei Km 78,35 am 17. 04. 2008.



Eine der Steinschwellen bei Km 78,35 am 17. 04. 2008.



*Rolf Gießler fotografierte den inzwischen fast zugewachsenen
Schienenstrang in Höhe von Km 78,3 im August 1984.
(Foto: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)*



*Der Bahnübergang bei Km 78,53 mit „Deist's Bude“ im August 1984
(Foto: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)*

liegen. (laut Homberger Kreisblatt an unbekanntem
Datum).

Die Schranken überdauerten noch den 2. Weltkrieg
und wurden erst am **20. Mai 1957** durch eine Blink-

Links:

*Der Bahnübergang am Km 78,53 während des Rückbaus im Sommer 1989.
(Sammlung Reinhold Salzmann)*

lichtanlage ersetzt. Das zum Übergang gehörige Wohnhaus blieb samt seiner Nebengebäude erhalten, wurde aber zwischenzeitlich umgebaut und durch die Bahn privatisiert.

Ebenfalls erhalten blieb die alte eiserne Wasserpumpe, die vom Hausbesitzer liebevoll restauriert wurde und noch im **April 2014** den kleinen Vorgarten zierte.

Nach der Einstellung des Personenverkehrs im Jahre **1974** wurde das Blinklicht wieder abgebaut, nur die Andreaskreuze blieben noch eine Weile erhalten.

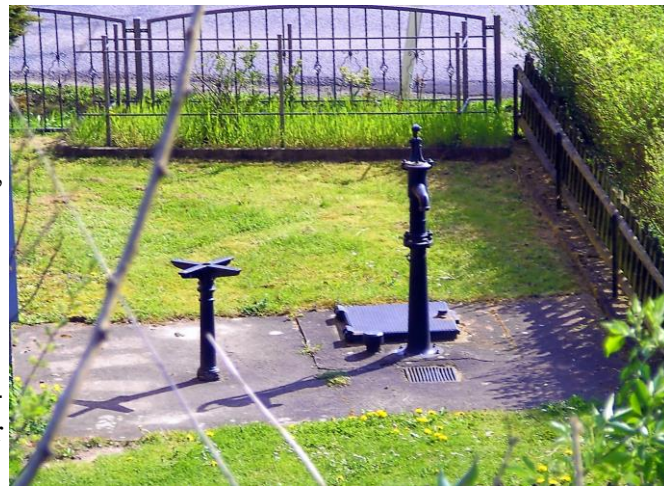
Nach dem Rückbau der Gleise blieb das Gleis im Straßenbereich zunächst erhalten, dieses wurde aber später überteert und um das Jahr **2006** im Rahmen einer Sanierung der Landstraße schließlich herausgerissen.

Am Bahnübergang gab es auch rechts und links des Gleises in Fortsetzung der beiden Wassergräben rechts und links jeweils einen **50 cm** breiten Plattendurchlass aus dem Jahre **1878**, die die Straße in einem Winkel von **63°** unterquerten.

Durch ihre Lage am **Km 78,53** konnte auch die genaue Lage des Bahnübergangs bestimmt werden. Wie auf dem Foto aus dem Jahre **2008** zu erkennen ist, waren die Schutzvorrichtungen für die Wassergräben damals noch vorhanden.

Kommen wir nun zur letzten Katasterkarte vor dem Bahnhof Spangenberg. Diese wurde am **9. 8. 1913** erstellt und enthält die Strecke zwischen etwa dem **Km 78,5** und **Km 79,3**. Dort beginnt dann der Bahnhof Spangenberg. Zwischen dem Bahnübergang von „Deist's Bude“

und dem Bahnhof Spangenberg verläuft die Strecke zunächst über einen hochwassersicheren Damm, der leider inzwischen stark zugewachsen ist. Auf ihm überquert die Bahn die Pfieffe mittels einer Bogenbrücke und führt hinter der Pfieffe-Flutbrücke an der Südseite des Tales am Hang entlang bis zum Spangenberg Bahnhof.

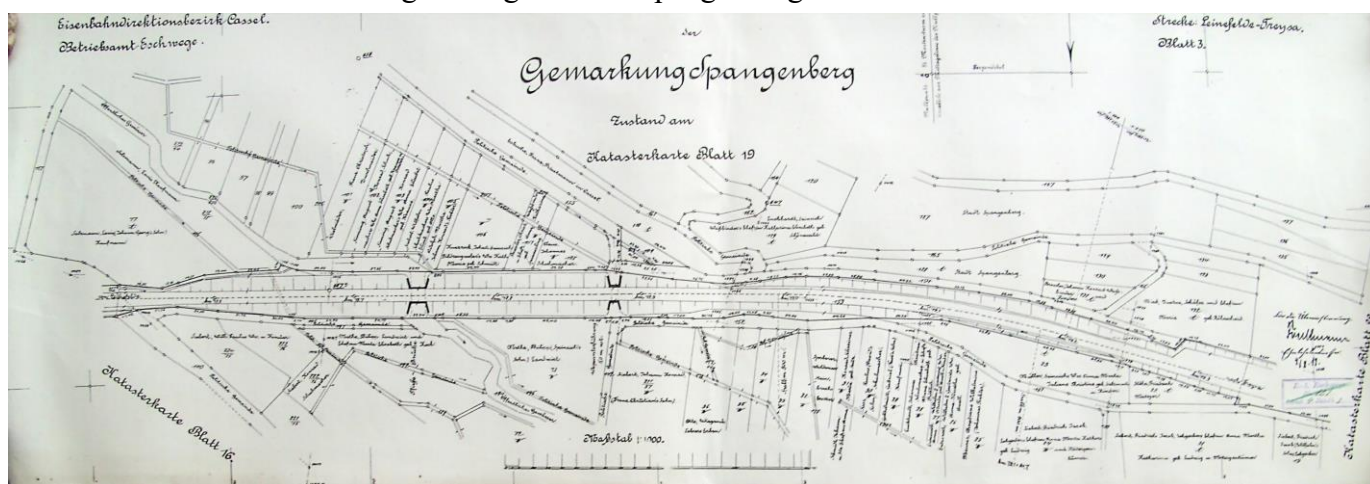


Die restaurierte alte Pumpe im Vorgarten am 20. 4. 2014.



Der Bahnübergang „Deist's Bude“ am Km 78,53 am 17. April 2008.

Die beiden Schutzvorrichtungen für die Wassergräben sind ebenfalls darauf zu sehen.



Die Katasterkarte vom 9. 8. 1913 aus der Gemarkung Spangenberg zwischen Km 78,5 und Km 79,3. Die Karte enthält den Plattendurchlass vom Km 78,647, die Pfieffebrücke am Km 78,745 und die Pfieffe-Flutbrücke am Km 78,882. (Karte: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Am **Km 78,647** muss irgendwo im völlig zugewachsenen Teil der Strecke hinter dem Bahnübergang noch ein Plattendurchlass vorhanden sein, der aber nicht mehr zu finden ist. Er ist **1 m** breit und stammt ebenfalls aus dem Jahre **1878**. Ein Foto aus dem Jahre **2008** zeigt den Damm in dem Bereich noch fast völlig frei.

Etwa **250 m** hinter dem Bahnübergang wird am **Km 78,745** die Pfieffe in einer leichten Rechtskurve erneut von der Kanonenbahn überquert. Die gewölbte Pfieffebrücke besitzt eine lichte Weite von **10 m** und stammt aus dem Jahre **1878**. Die Brücke präsentiert sich heute noch in einem ausgezeichneten

Zustand, trägt aber außer den klobig zugehauenen Steinen im oberen Bogenbereich offenbar keinerlei Verzierungen, selbst eine Jahreszahl scheint hier zu fehlen, wenn nicht auf einem der Steine oberhalb der beiden Gewölbeschlusssteine eine zu finden ist. Leider war das Gelände dort im Jahre **2007** ziemlich zugewachsen, so dass Detailaufnahmen nicht möglich waren. Gegen die öfters auftretenden Hochwasser hatte man die Pfeiffebrücke an allen vier Seiten mit dicken und weit ausladenden Stützmauern ausgestattet, die ein Wegspülen des Bahndammes verhindern sollte.



Der Damm zwischen Bahnübergang und Pfeiffebrücke am 17. 4. 2008.



Die Südseite der Pfeiffebrücke am 9. April 2007 und die Nordseite der Brücke am gleichen Tag.



Die Jahreszahl 1876 im Schlussstein des Gewölbebogens der Pfeiffe-Flutbrücke von der Nordseite am 09. April 2007.



Die Pfeiffebrücke aus nördlicher Richtung am 10. April 2007.



Das Gewölbe der Pfeiffebrücke von der Südseite am 9. April 2007.

Die etwa **140 m** weiter in Richtung Spangenberg am **Km 78,882** befindliche Pfeiffebrücke wurde im Gegensatz zur Pfeiffebrücke reichlich mit Verzierungen ausgestattet. Das Bauwerk, das offensichtlich laut der Jahreszahl **1876** im Schlussstein an der Nordseite bereits früh begonnen wurde, ist aber laut dem Brückenbuch der Bahnmeisterei Niederhone erst im Jahre **1878** vollendet worden. Anscheinend war die mit **5 m** lichter Weite versehene Brücke etwas unterdimensioniert, da sie laut dem gleichen Brückenbuch bereits im Jahre **1891** erneuert oder verändert werden

musste. Eine weitere Sanierung fand offenbar im Jahre **1927** statt, als anscheinend auch das Gewölbe im oberen Bereich saniert werden musste. Aus diesem Grund ist an der Flutbrücke außer am Schlussstein auch innerhalb des Gewölbes noch die Jahreszahl **1927** zu finden. Dort kann man auch deutlich erkennen, dass dort damals der innere Gewölbebogen ausgebessert werden musste. Es hat auch den Anschein, als ob sich am oberen Gewölbe-Schlussstein von der Südseite eine bildliche Darstellung befindet, wie zum Beispiel ein Kreuz oder eine ähnliche Darstellung, aber da im Jahre **2007** dort ziemlich viel Gestrüpp von oben her herabhing, ließ sich das nicht exakt definieren.



Die Jahreszahl 1927 im Inneren des Gewölbes von der Flutbrücke am 15. 04. 2007.

Durch die Flutbrücke fließt im Normalfall ein kleines Rinnsal, das meistens fast trocken und verschlammmt ist, aber bei Hochwasser muss dieser auch die zusätzlichen Wassermassen der Pfieffe fassen. Zusätzlich führt noch ein Feldweg durch die Flutbrücke hindurch.

Am **Km 78,912** folgt ein nur **50 cm** breiter Plattendurchlass aus dem Jahre **1878**, der aber bei der Streckenbegehung im Jahre **2007** nicht mehr zu finden war und bei **Km 79,0** überquerte die Bahn einen Feldweg, der möglicher-



weise erst nach der Streckenschließung angelegt wurde. Ab dort wurde die Bahntrasse im Jahre **2007** für etliche Meter auch als Feldweg genutzt.

Am **Km 79,36** treffen wir nochmals einen **1 m** breiten treppenförmigen Plattendurchlass aus dem Jahre **1878** an, wie er bis ins Jahr **2006** auch noch zwischen der Beieröde und Deist's Bude anzutreffen war, der dort inzwischen aber neu vermauert und bis zur Unkenntlichkeit verändert wurde. Diese Art von Durchlass ist bei einer Breite von **1 m** etwa **1,20 m** hoch, und ein solcher wird uns auf unserem weiteren Weg in Richtung Malsfeld noch öfters begegnen. War



Der treppenförmige Plattendurchlass vom Km 79,36 am 15. April 2007.

hier vielleicht beim Bau der Bahn ein anderer Baumeister am Werk? Das Einfahrtssignal vom Bahnhof Spangenberg stand direkt hinter dem Kilometerstein am **Km 79,4**. Der dazugehörige Kilometerstein war zumindest im Jahre **2007** noch recht manierlich erhalten und auch noch gut lesbar.

Bei **Km 79,53** teilte sich das Gleis zum ersten Mal. Dort gab es auch



Der Sockel vom Einfahrtssignal am Km 79,4 und der Kilometerstein 79,4 am 15. 4. 2007.

eine Weichenstellerbude, die sogar im Jahre **1989** noch dort gestanden hatte, aber vermutlich im selben oder darauffolgenden Jahr der Spitzhacke zum Opfer gefallen war.

Konnten die Schienenbusse im Pfieffetal zwischen Bischofferode und Beieröde mit **50 Km/h** noch richtig aufdrehen, so waren auf dem Abschnitt zwischen Beieröde und Spangenberg wegen maroder Gleise und Schwellen lediglich **30 km/h** erlaubt.



Die Weichenstellerbude bei Km 79,53 (Foto: Peter Frasnus 1989)