

Teil 101: Der Bahnhof Spangenberg bis 1945

Der **1. Spatenstich** zum Bau der Kanonenbahn erfolgte in der Gemarkung Spangenberg bereits am **1. August 1875**. Die Grundstücksenteignungen bei den ortsansässigen Bauern sowie der größtenteils felsige Untergrund und ebenso die äußerst ungünstigen Witterungsverhältnisse während der Bauphase verzögerten die Bauarbeiten dermaßen, dass erst am **22. Januar 1879** die erste Dampflok den Bahnhofsbereich von Spangenberg durchfahren konnte.

Für den Bahnbau wurden viele Steine benötigt, die damals auf dem nordöstlich der Stadt Spangenberg liegenden **Bromsberg** in einem Steinbruch abgebaut wurden, der dem Unternehmer **Förster** aus **Köln** gehört hatte.

Vom Steinbruch ist ein zeitgenössisches Foto aus dem Jahre **1878** erhalten, das die Arbeiter während ihrer dortigen Tätigkeit zeigt. Der Steinbruch selbst ist ebenso wie die Kanonenbahn inzwischen schon lange Geschichte und das Areal des Bruches ist heute von Bäumen bewachsen.

Aus der Planungsphase des Bahnbaus gibt es eine kleine Anekdote, die sich in der Gegend von Spangenberg zugetragen haben soll: Eines Tages kam ein Landvermesser in eine der Gemarkungen um Spangenberg, um dort die Streckenführung festzulegen. Ein Landwirt, der gerade auf einem seiner Äcker am Pflügen war, sah dort den Landvermesser und fragte ihn, was er denn da täte. Darauf antwortete der Landvermesser: Ich messe die Strecke für die neue Eisenbahn aus, die hier in Kürze gebaut werden soll. Die Schienen werden genau durch die Scheune verlegt werden, die auf deinem Acker steht. Das heißt, der Zug wird später genau dort fahren, wo heute die Scheune steht. Daraufhin kratzte sich der Landwirt am Kopf, überlegte eine Weile und meinte: „**Dä brücht awer nit zu glöwen, dass ich jedesmoa das Schierentor uff und zu machen tu wenn de Isenbahnzug kimmet. Nä nä das tu ich nit.**“ (Ihr braucht aber nicht zu glauben, dass ich jedesmal das Scheunentor auf- und zumache, wenn ein Zug kommt. Nein, nein, das mache ich nicht.) Anschließend entfernte sich der Bauer und ließ den Landvermesser verdutzt stehen. So jedenfalls wird es mündlich berichtet.

Auf einer alten Stadtansicht von Spangenberg, die wohl zwischen **1875** und **1878** entstanden ist, kann man das



Der Steinbruch auf dem Bromsberg im Jahre 1878. Die dort gewonnenen Steine wurden auch beim Bahnbau verwendet. (Foto: Archiv Spangenberg)



Bildausschnitt vom Bild rechts mit dem Stationsgebäude und einem Teil der Bahntrasse. (Foto: Archiv Spangenberg)



Stadtansicht von Spangenberg aus den Jahren zwischen 1875 und 1880. Darauf ist auf der rechten Seite das noch nicht fertiggestellte Stationsgebäude mit der Bahntrasse zu erkennen.

noch nicht fertiggestellte Stationsgebäude erkennen, während von Gleisen weit und breit noch nichts zu sehen ist.

Einige Monate später, nachdem die erste Lok den Bahnhof Spangenberg durchfahren hatte, war dann die feierliche Eröffnung der Strecke. Vorher wurde noch am Streckenkilometer **79,98** in einer Höhe von **241,813 m** über NN das Empfangsgebäude des Spangenger Bahnhofs errichtet.

Rechts: Höhenmeter am Bahnhof Spangenberg (Foto: Reinhold Salzmann)



Am **15. Mai 1879** war es endlich soweit! Fröhlich um **7 Uhr** traf der erste Personenzug von Eschwege herkommend am Bahnhof Spangenberg ein. Der Zug war mit Laub und Blumen festlich geschmückt und am Schornstein der Lokomotive war für alle deutlich lesbar ein ovales Schild mit der Aufschrift: „*Des Dampfes Kraft viel Nutzen schafft*“ angebracht. Der Eröffnungszug wurde vom Bürgermeister, dem Stadtrat, den Vertretern der Behörden und der Bevölkerung unter reger Teilnahme an diesem Ereignis festlich begrüßt. Der damalige Bürgermeister **Siebold** wies in seiner Festrede gebührend auf die Bedeutung dieses historischen Tages für die Stadt Spangenberg hin. Als der Eröffnungszug von Waldkappel her in Spangenberg eintraf, war der Bahnsteig der Stadt restlos überfüllt mit staunenden Menschen, die den einfahrenden Zug begrüßen wollten. Als dann der Zug ohne sichtbaren Antrieb durch Mensch oder Tier einlief, rief ein Mann plötzlich ganz laut: „*Dä dörfst spräächn, waas dä wullt, ääs sinn dooch Pääre drinne!*“ Der Gegenzug wurde dann gegen **9 Uhr** abends (21 Uhr) von Malsfeld kommend ebenfalls entsprechend empfangen. Der erste Fahrgast, der in Spangenberg zustieg, war der **Schuhmachermeister Justus Siebert**, der nach Eschwege fahren wollte, um dort Leder für seinen Betrieb einzukaufen. Da musste der erste Bahnhofsvorsteher von Spangenberg, **Gottlieb Schwerdtner**, sogleich bei der Arbeit die Ärmel hochkrempeln und sein Bahnmeister **Adolf Sippel** ebenfalls. Am Eröffnungstag zeigte sich die Bahnverwaltung spendabel und führte für die staunende Bevölkerung **Freifahrten** (vermutlich Pendelfahrten) zwischen Spangenberg und Waldkappel durch.

Auf einem Foto aus der Zeit um **1900** vom Bahnhof Spangenberg wird auch ein Eisenbahner mit abgebildet, der zwei Kinder an der Hand hält. Bei diesem handelt es sich um den Oberweichenwärter **Konrad Knierim** (geb. 31. 5. 1862 in Spangenberg, gestorben am 12. 4. 1945) seine Frau **Anna Elisabeth**, geb. Schmidt (geb. 21. 7. 1869, gest. 3. 1. 1930), die links davon hinter einem Stuhl steht. Sie heirateten am **16. 4. 1890**. Seine beiden Kinder, die Knierim an der Hand hält, sind links Tochter **Amalie**, (geb. 16. 8. 1892) und Sohn **Georg** (geb. 21. 7. 1896). Der Größe der beiden Kinder nach zu urteilen muss das Foto um oder kurz vor dem Jahre **1900** entstanden sein. Während der ersten Jahre des jungen **20. Jahrhunderts** war man überall stolz auf seinen

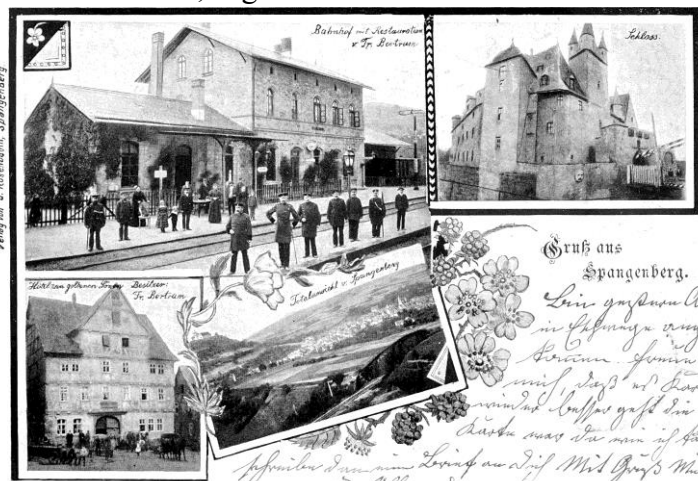
Rechts:
Postkarte aus Spangenberg um 1915 mit der Brücke über die Bahn am westlichen Ende des Bahnhofs und der Weichenstellerbude darunter. (Archiv Spangenberg)



Die Belegschaft vom Bahnhof Spangenberg stellt sich um das Jahr 1900 zur Schau. Auf dem Foto ist der Oberweichenwärter Konrad Knierim mit seiner Frau und den 2 Kindern an der Hand zu sehen. (Sammlung Gerhard Knauff/Freunde der Eisenbahn, Eschwege)



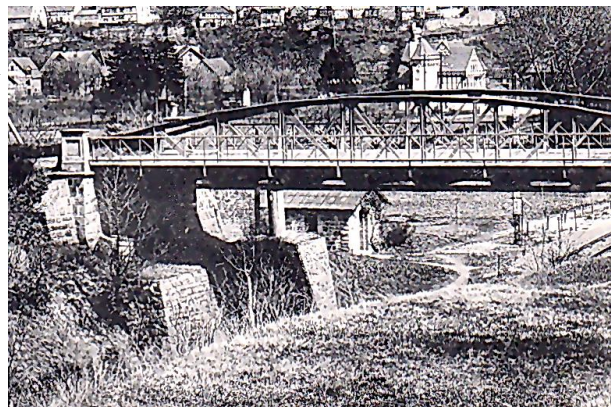
(Bildausschnitt von der Karte rechts)



Postkarte mit dem Bahnhof Spangenberg, dem Schloss, dem „**Goldenen Löwen**“ vom Besitzer Friedrich Bertram, der auch die Bahnhofsgaststätte betrieb und einer Ansicht von Spangenberg mit dem Einschnitt des Kalkwerks. (Sammlung Below/Koch) ebenfalls in Spangenberg). Mit auf dem Bild ist auch



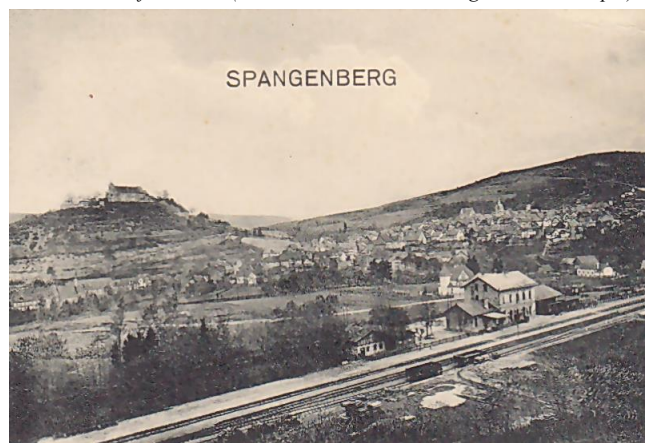
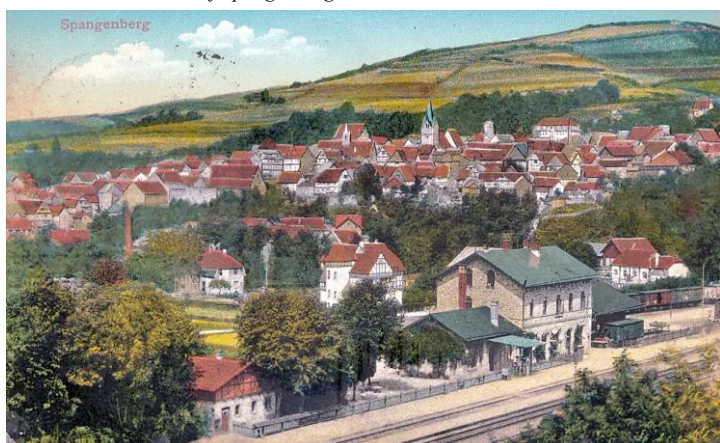
Bahnhof und brachte vielerorts Ansichtspostkarten heraus, auf denen der Bahnhof oder die Eisenbahn darauf zu sehen waren. So war es auch in Spangenberg, wo es vielerlei Postkarten bis ins Jahr **1918** gab, aber auch danach brachte man immer mal wieder eine solche heraus. So haben wir das Glück zu wissen, dass sich am westlichen Ende des Bahnhofs fast unter der Eisenbahnbrücke auch eine Weichenstellerbude befand. Vielleicht war es ja der Arbeitsplatz vom Oberweichenwärter Konrad Knierim. Ein paar Postkarten und Kartenausschnitte aus dieser Zeit, auf denen der Bahnhof abgebildet ist, werden nachfolgend in diesem Kapitel gezeigt.



Ausschnittvergrößerung von der Postkarte vorige Seite unten.



Postkarte vom Bahnhof Spangenberg, um 1905 und ein Ausschnitt aus einer Postkarte vom Bahnhof um 1910 (Beide Postkarten Sammlung Bernward Seipel)



Postkarten aus Spangenberg mit dem Bahnhof um das Jahr 1910. (Beide Karten Sammlung Below/Heinrich Koch)



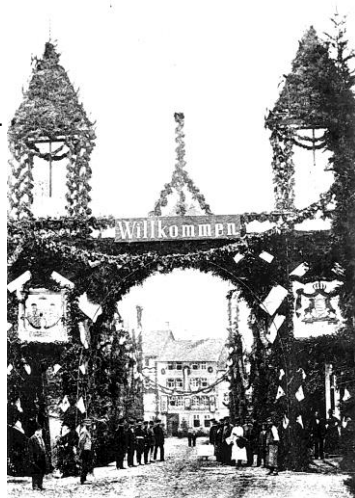
Postkarte aus Spangenberg mit Bahnhof bei Erwähnung der im Schloss untergebrachten Forstschule, um 1915. (Sammlung Below/Koch)

Postkarte aus Spangenberg mit dem Bahnhof und dem hinter dem Bahnhof oberhalb erkennbaren Steinbruch Geldmacher, um 1915. (Sammlung Below/Koch)

Am **7. September 1880** abends um **20 Uhr** passierte der damalige Preußische Kronprinz **Friedrich Wilhelm**, der spätere Kaiser der **99** Tage, den Bahnhof Spangenberg, um sich zum Kaisermanöver zu begeben, das gerade in der Nähe von Eschwege stattgefunden haben soll. Aus diesem Anlass war auch während der Hinfahrt ein kurzer Aufenthalt am Bahnhof Spangenberg geplant, daher wurden der Bahnhof

und die Festung Spangenberg festlich beleuchtet. Der Bürgermeister, der Stadtrat und sämtliche Behördenspitzen standen schon am Bahnsteig bereit, um seine Königliche Hoheit zu begrüßen, aber dieser durchfuhr den Bahnhof, ohne den Zug anhalten zu lassen. Die enttäuschten Honoratioren gingen anschließend schimpfend und fluchend wieder nach Hause (oder in die nächste Gastwirtschaft, um ihren Ärger hinunter zu spülen), ohne die Königliche Hoheit begrüßt zu haben. Der Zug mit dem Kronprinzen fuhr direkt bis Eschwege durch, wo dieser bereits am dortigen Bahnhof von der Eschweger Bevölkerung auf das herzlichste willkommen geheißen und von dort aus in einem Festumzug zum **Hotel Koch** geleitet wurde, wo er auf dem Schlossplatz durch eine eigens für ihn errichtete Ehrenpforte geleitet wurde, die dem Eschweger Stadtwappen nachempfunden war. Dort ließ man den Kriegerverein mit Veteranen aus dem Krieg **1870/1871** aufmarschieren und sämtliche Schulklassen zur Inspektion antreten. Der Kronprinz weilte immerhin für zwei Tage in Eschwege, bevor er die Stadt mit dem Zug in Richtung Berlin wieder verlassen hatte. Etliche junge Damen, die das Spektakel damals miterlebt hatten, schwärmten noch nach dem Zusammenbruch des Kaiserreiches von dem Ereignis.

Vor 1900 wurden die **Frühzüge** an der Strecke als **GmP** (Güterzug mit Personenbeförderung) gefahren, bei denen in Spangenberg Güterwaggons



Durch diese Ehrenpforte auf dem Schlossplatz

an den Zug rangiert wurden. *in Eschwege schritt Kronprinz Friedrich Wilhelm am Abend des 7. September 1880. (Stadtarchiv Eschwege)*

Im Jahre **1902** wurde der Spangenberg Bahnhof zur Großbaustelle. Für die Festsetzung der neuen Standardlänge für Militärzüge auf **550 Meter** Zuglänge mussten die beiden Gleise 1 und 2 mit neuen Weichen versehen und die Gleise auf **600 Meter** Länge erweitert werden. Die neue Gleislänge wurde dadurch erreicht, dass die westliche Einfahrtsweiche von der ungefähren Höhe der Kopframpe unter die eiserne Brücke verlegt wurde, wo sie bis zur endgültigen Stilllegung der Strecke verblieb.



Johannes Peter Theune um 1920

(Vergrößerung aus Foto Bahnhof

Spangenberg um 1920, 2 Seiten weiter)

Am **1. April 1908** kam mit **Johannes Peter Theune** (geboren am **24. Februar 1867** in Borken/Kreis Homberg im Bez. Kassel) in Spangenberg ein Mann ins Spiel, der die Geschicke des Bahnhofs für etwa **16 Jahre** mittragen sollte. Theunes berufliche Laufbahn bei der Bahn begann am **1. April 1901**, wo er in **Andernach** als Stationsaspirant bei der Bahn anfang. Schon am **1. Dezember 1902** wurde er nach Marsberg versetzt, wo er den Posten eines **Stationsdiätars** innehatte. Am **1. November 1904** wurde er noch in Marsberg zum **Eisenbahnassistenten** befördert. Am **1. Oktober 1906** von Marsberg nach Winterberg versetzt, erhielt er dort erstmals den Posten eines **Bahnhofsverwalters**. Genau **18 Monate** später wurde er mit Wirkung vom **1. April 1908** nach **Spangenberg** versetzt, wo er in der gleichen Position tätig war und am **25. Februar 1910**



Kronprinz Friedrich Wilhelm von Preußen

(aus: „Kaisers Zeiten“)

(Von Rolf Hochhuth und H. H. Koch)



Das Eschweger Hotel Koch um 1890. (Stadtarchiv Eschwege)



Die noch erhaltene Bank aus einem Wartesaal der Kanonenbahn aus dem ehemaligen Museum im Bahnhof Eschwege-West am 17. 02. 2007

dort zum **Oberbahnhofsverwalter** befördert wurde. Am **1. April 1920** erhielt er unter der Leitung von der am gleichen Tag neu gegründeten **DRG** (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) den neuen Titel **Oberbahnhofsvorsteher**.

Am **1. April 1924** trat Theune dann nach rund **24 Jahren** bei der Bahn in seinen wohlverdienten Ruhestand.

Im Jahre **1910** brachte die Spangenbergere Zeitung die Meldung: Nach einer kürzlich ergangenen Bestimmung der Eisenbahndirektion Frankfurt/Main sind Schornsteinfeger im Arbeitsdress von der Mitfahrt im Personenwagen unbedingt auszuschließen, weil sie den Mitreisenden als lästig auffallen. In den übrigen Zügen (Güterzügen?) können diese nur dann Beförderung finden, wenn sie ihre Unterbringung im Packwagen beantragen.

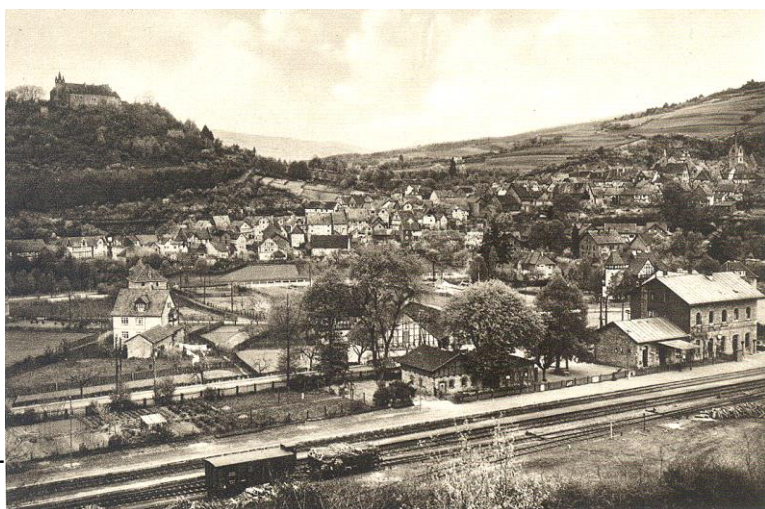
Ebenfalls im Jahre **1910** fuhr der erste Frühzug von Waldkappel kommend (Abfahrt **3.⁴³ Uhr**) um **4.¹⁴ Uhr** in Spangenberg ab, um schon **13 Minuten** später um **4.²⁷ Uhr** in Malsfeld anzukommen. Der letzte Abendzug fuhr um **8.⁴⁵ Uhr** (**20.⁴⁵ Uhr**) in Malsfeld los, hielt um **8.⁵⁸ Uhr** (**20.⁵⁸ Uhr**) in Spangenberg und war um **9.³⁶ Uhr** (**21.³⁶ Uhr**) in Waldkappel.

Ein Spangenberg Original, **Otten Adam**, von Beruf Schuhmacher, soll in dem damals bewirteten Wartesaal des Spangenberg Bahnhofs einen Fremden aufgeklärt haben, der das „**BCE**“ auf der Rückwand der Bänke im Wartesaal betrachtet hat und ihn um Aufklärung gebeten haben, was die drei Buchstaben denn zu bedeuten hätten, soll dieser geantwortet haben: „**Das sind die drei Spangenger Wirt Bertram, Colbe und Engel, die diese Bänke gestiftet haben.**“ So ganz gelogen war das aber nicht, denn es gab Ende des **19. Jahrhunderts** tatsächlich in Spangenberg drei Wirte mit den betreffenden Namen. **Bertram** war der Wirt vom „**Goldenen Löwen**“, **Colbe** war eine Pachtwirtschaft und **Engel** war Wirt in der „**Alten Post**“.

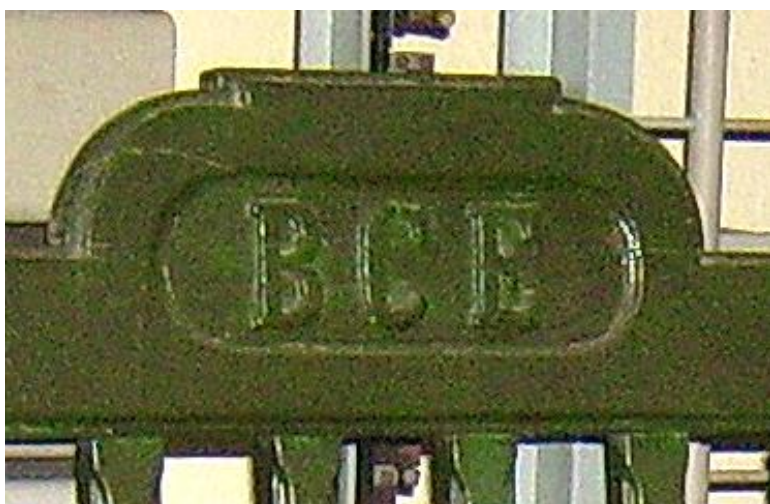
Vom Bereich des Spangenberg Bahnhofs gibt es auch eine alte Katasterkarte vom **9. 5. 1913**, die am **Km 79,35** beginnt und hinter dem Bahnhof am **Km 80,3** endet. Außerdem ist links im unteren Bereich noch der Einschnitt eingezeichnet, der zur Gemarkung Bergheim gehörte und die Strecke zwischen **Km 80,2** und **Km 80,6** beinhaltet. Auf der Karte sind an Bauwerken der Plattendurchlass vom **Km 79,36**, Die Wärterbude am **Km 79,52**, die gewölbte Unterführung unter dem Bahnhof hindurch am **Km 79,772**, das Empfangsgebäude mit der Weichenstellerbude, Güterschuppen, Abort und Bahnsteig mit jenseits der Gleise befindlichem Garten und Bleichplatz am **Km 79,98**, der gewölbte Durchlass am **Km 80,16**, die Brücke am Ende des Bahnhofs am **Km 80,21** und dem Einschnitt im Bereich vom **Km 80,4**.



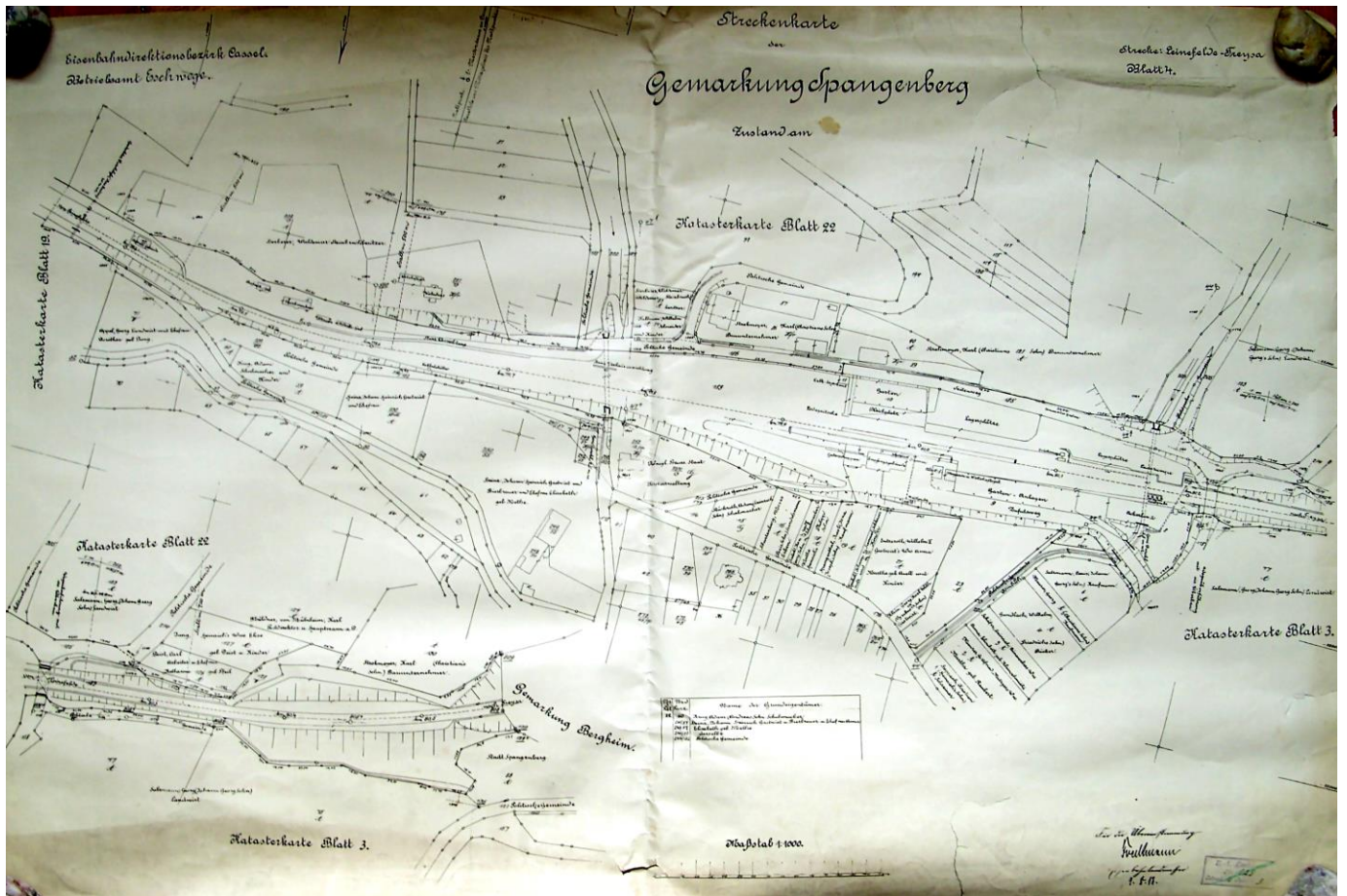
Postkarte aus den 30-er Jahren vom Bahnhof Spangenberg mit der Stadt im Hintergrund (Sammlung Reinhold Salzmann)



Postkarte vom Bahnhof Spangenberg mit dem Schloss im Hintergrund aus den 30-er Jahren (Sammlung Reinhold Salzmann)



Die Buchstaben BCE an der Rückenlehne der Bänke in den Warteräumen der Kanonenbahn-Bahnhöfe (Bildausschnitt vom Bild vorige Seite)



Katasterkarte mit dem Bereich des Spangener Bahnhofs vom 9. 5. 1913 zwischen Km 79,35 und Km 80,3 sowie aus dem Bereich bis zur Gemarkung Berghausen die Strecke zwischen Km 80,2 und Km 80,6 mit dem Bereich des Einschnitts. (Karte: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, ESW)

Ein weiteres Foto mit dem Bahnhofspersonal ist um das Jahr **1920** entstanden. Darauf hat es den Anschein, dass die Personalstärke etwas geringer ausfällt als vor dem Krieg. Links ist auf dem Bild der damalige Bahnhofsvorsteher **Johann Peter Theune** zu sehen, von dem wir bereits gehört haben. Im **November 1913** wurden bei einem Wechsel in der Bewirtschaftung der Bahnhofsgaststätte, die es bereits seit der Eröffnung des Bahnhofes im Jahre **1879** gegeben hatte (Wir berichten an anderer Stelle darüber), der Antrag auf eine neue Bierleitung, einem Herd sowie einem Buffetanbau gestellt. Außerdem sollten bei dieser Gelegenheit Veränderungen im Schalteraum vorgenommen werden.

Während im Jahre **1914** noch ein neuer Fußweg zum Bahnhof gebaut worden war, erfolgte während der Zeit des Ersten Weltkriegs in den Jahren **1915** und **1916** die Verlegung der Toiletten von einem Nebengebäude her direkt ins Empfangsgebäude. Vermutlich war auch für diesen Umbau der neue Bahnhofswirt der Initiator, damit seine Gäste bei Regenwetter den Ort ihrer Notdurft trockenen Fußes erreichen sollten. Außerdem stellte der Wirt im **April 1916** einen Antrag an die Bahnverwaltung für den



Das Empfangsgebäude vom Bahnhof Spangenberg mit Personal um 1920. Links ist der damalige Bahnhofsvorsteher Johann Peter Theune zu sehen. (Sammlung R. Salzmann)



Postkarte von Spangenberg mit dem Steinbruch Geldmacher (Sammlung R. Salzmann)

Erhalt einer Wohnung im Empfangsgebäude, der aber ablehnend beschieden wurde.

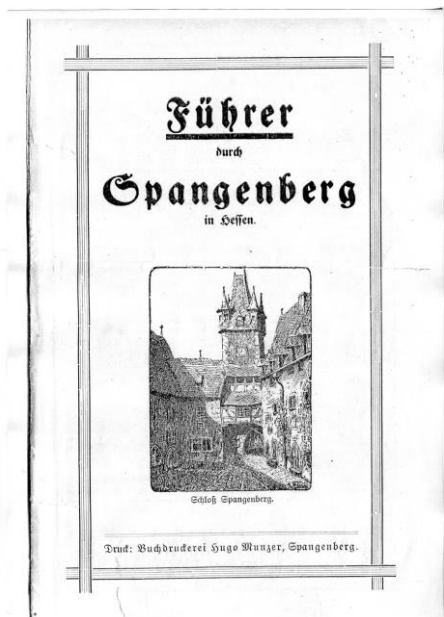
Im **Februar 1921** erging vom Eisenbahnbetriebsamt in Eschwege die Mitteilung an alle Bahnhöfe entlang des Streckenabschnitts, so auch an den Bahnhof Spangenberg, dass auf der Strecke zwischen Leinefelde und Treysa der **Nebenbahnbetrieb** eingeführt würde, was dann ab **September 1922** dann auch geschah. Fortan wurde die Grundgeschwindigkeit für Personenzüge auf **40 km/h** und für Güterzüge auf **30 km/h** gesenkt, wodurch sich aber an den Fahrzeiten nicht allzu viel änderte.

Nach dem 1. Weltkrieg kam erstmals im **September 1921** ein Ausbau der Dachräume auf der Gleisseite ins Gespräch, als der **Reichsbahnassistent Schellhase** bei der Reichsbahn-Gesellschaft einen Antrag dafür eingereicht hatte. Es lässt sich heute leider nicht mehr feststellen, wann der Umbau des Bahnhofsgebäudes schließlich erfolgt ist, vermutlich geschah dieses erst in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg.

Im Jahre **1929** wurde der Bahnhof Spangenberg zum **Bahnhof 3. Klasse** hochgestuft, der nun auch mit mehr Personal ausgestattet wurde als die einfachen Bahnhöfe der **4. Klasse**, wie es beim Bahnhof Burg-hofen z. B. der Fall war.

Da es um das Jahr **1930**

In Spangenberg offenbar schon einen regen Fremdenverkehr gab, wurde dafür von der in der Stadt ansässigen Buchdruckerei **Hugo Munzer** ein leider undatierter Fremdenführer gedruckt. Darin waren auch die Spangenger Gastwirtschaften mit abgedruckt. Als die **Nr. 12** stand darin die Bahnhofswirtschaft, die damals von **Eckhard Weisel** geführt wurde. Die Wirtschaft war für ihn offenbar ein zwei-



Das Deckblatt des Spangenger Fremdenführers um das Jahr 1930. (Archiv Spangenberg)

beiden Betriebe offenbar nicht genug einbrachte.

Im Jahre **1930** verkehrten über Spangenberg auf der Strecke Waldkappel-Malsfeld **12** Personenzüge, davon waren **10** Durchgangszüge sowie **2** Nahverkehrszüge. Hinzu kam noch **1** Durchgangsgüterzug und **2** Nahgüterzüge, ein Zeichen dafür, wie wirtschaftsschwach die Region entlang der Strecke war mit Ausnahme der Stadt Spangenberg. Dort dürfte der Löwenanteil der anfallenden Güter im Streckenabschnitt Waldkappel-Malsfeld umgeschlagen worden sein.

Für Rangierzwecke erhielt der Bahnhof Spangenberg wahrscheinlich bereits im Jahre **1933** oder **1934** eine Kleinlokomotive der Bauart **Kö I**. Hierfür wurde zum Unterstellen ein massiv gemauerter Kleinlokschuppen nahe der östlichen Bahnhofsausfahrt errichtet, der auch eine Untersuchungsgrube erhalten hatte. Die Beheimatung stand wohl im Zusammenhang mit dem zunehmenden Rangierdienst im Bahnhofsbereich und zu den Anschlussgleisen. Da sich die Kö I anscheinend auf Dauer als zu schwach erwiesen hatte, wurde diese vermutlich noch während des zweiten Weltkriegs gegen eine stärkere Lok der Baureihe **Kö II** mit Luftdruckbremse ersetzt, von der es zwei Motorstärken gegeben hatte.

Von der Kö I und II gab es etliche Bauvarianten, die sich sämtlich optisch voneinander unterschieden. Die Errichtung des Stellwerksanbaues am Empfangsgebäude erfolgte vermutlich in der **2. Hälfte** der

Erfrischungs- und Unterkunftsstätten.

1. Gasthof „Zum goldenen Löwen“ — Inh.: Carl Vertram — (Fernsprecher Nr. 8); am Marktplatz; Saal mit Bühne;
2. Gast- und Pensionshaus „Zum Liebenbach“ — Inh. Geschw. Engeroth und Frau Maria Schwarz — (Fernsprecher Nr. 76); 5 Minuten oberhalb der Stadt am Hange des Bromsberges mit dem Heldenhain und am Promenadenwege nach Nam Sieberts-Ruhe (Liebenbachquelle) belegen; herrlicher Blick ins Pfieftal mit dem Liebenbachbad (Schwimmbad nebst Licht- und Luftbad) und auf die gegenüberliegenden bewaldeten Höhen; größeres Gesellschaftszimmer; Garten;
3. Gasthaus „Zum Deutschen Kaiser“ — Inh.: Heinrich Engeroth — (Fernsprecher Nr. 20); Rathausstraße gegenüber der Kirche; Fleischerei;
4. Schlosswirtschaft — Inh.: Heinrich Engeroth — (Fernsprecher Nr. 20 u. 71);
5. Gasthof von Heinrich Heinz (Fernspr. Nr. 15); Nähe Bahnhof; größter Saal am Ort mit Bühne; großer Garten mit schöner Aussicht aufs Schloß;
6. Gastwirtschaft „Zur Traube“ — Inh.: Georg Kerste — (Fernsprecher Nr. 65); Neustadt;
7. Gastwirtschaft „Zum Hindenburg“ — Inh.: Wilhelm Klein — Neustadt; Saal;
8. Schankwirtschaft „Zum Ratskeller“ — Inh.: Friedrich Löber — (Fernsprecher Nr. 19); Fleischerei;
9. Gasthaus „Zum grünen Baum“ — Inh.: Wilhelm Siebert —; Langegeßte; großer Saal mit Bühne; Garten an der Stadtmauer;
10. Gastwirtschaft „Zum Stern“ — Inh.: Witwe Friedrich Stör — (Fernsprecher Nr. 62); am Marktplatz; Saal; Fleischerei;
11. Gasthof „Zur Stadt Frankfurt“ — Inh.: Eckhard Weisel — (Fernsprecher Nr. 4); Klosterstraße; Garten an Stadtmauer und Klostermauer mit schöner Aussicht;
12. Bahnhofswirtschaft — Inh.: Eckhard Weisel — (Fernsprecher Nr. 6 u. 41).

Die im Fremdenführer erfassten Spangenger Gastwirtschaften mit der Bahnhofswirtschaft als Nr. 12 (Archiv Spangenberg)



Exemplarische Darstellung einer Kleinlok der Bauart Kö I, gebaut ab 1933.

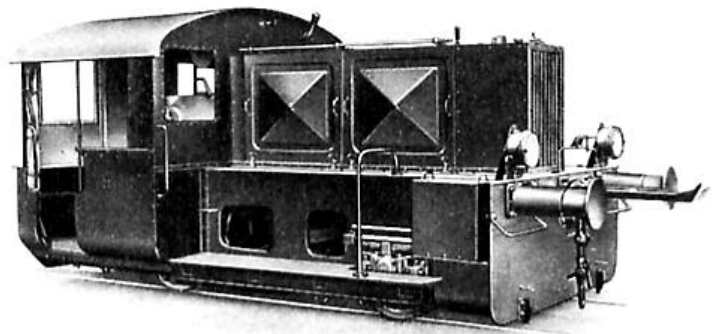
(Aus: „Diesellokomotiven“)

30-er Jahre, auf jeden Fall aber vor dem Jahre **1940**. Das geschah wahrscheinlich ebenfalls im Zusammenhang mit den steigenden Rangierleistungen im Bahnhofsbereich, die nicht nur die Bedienung der Verladestation des Steinbruchs **Geldmacher** an der Ostseite des Bahnhofs sowie dem Gleisanschluss des Kalkwerks **Pfetzling** westlich des Bahnhofes beinhalteten. Außerdem war da noch das Anschlussgleis der Firma **Braun**, von dem aus das Gleis weiterführte bis zur Weberei **Salzmann** jenseits der Ladestraße. Außerdem waren noch die Kohlen- und Baustoffhandlungen sowie der Landhandel zu bedienen. Das weitaus größte Kontingent am Güterverkehr besaß aber die Holzversendung, bei der vor allem Grubenholz verladen wurde, aber auch Schnitt- und Langholz kam zur Verladung. Der Steinbruch **Geldmacher**, der schon sehr früh, mindestens aber seit den **20-er Jahren** des 20. Jahrhunderts, über eine eigene Verladestation am östlichen Ende des Spangenberg Bahnhofs verfügte, von der aus es vermutlich mittels einer Lorenbahn eine direkte Verbindung zum Steinbruch gab, über die das anfallende Gestein abtransportiert wurde.

Der Steinbruch wurde nach dem 2. Weltkrieg um das Jahr **1950** von **Fritz (Friedrich) Geldmacher** an einen Herrn **Siebert** (einen der vielen, die es in Spangenberg gibt) verkauft, der den Steinbruch bis zu dessen Stilllegung weiter betrieb. Heute erinnern nur noch zwei Straßennamen an den Steinbruch, das sind die Straßen „**Am Steinbruch**“ und die „**Verladestraße**“.

Während der 30-er Jahre entstanden zwei schöne Fotos mit dem Spangenberg Bahnhof in einer Winterlandschaft, in der die Stadt und der Bahnhof tief verschneit sind. Die Bilder stammen aus dem Archiv der Forstschule im Spangenberg Schloss.

Im Jahre **1941** befuhren die Strecke **7** Zugpaare (= 14 Zugverbindungen) und zusätzlich ein Abendszug zwischen Waldkappel und Spangenberg, aber nur an Wochentagen. Dieser fuhr um **18.⁴⁷ Uhr** in Waldkappel ab, war um **19.¹³ Uhr** in Spangenberg, fuhr dann um **19.¹⁸ Uhr** von dort aus zurück nach Wald-



Kleinlok der Baureihe Kö II, ab 1934 in Dienst gestellt (Aus: "Diesellokomotiven")



Der Steinbruch Geldmacher mit Verladestation.

(Ausschnitt v. Postkarte vorige Seite, Sammlung R. Salzmann)



Nach links führt die „Verladestraße“ weiter und rechts zweigt die Straße „Am Steinbruch“ ab. (Foto vom 17. April 2008)



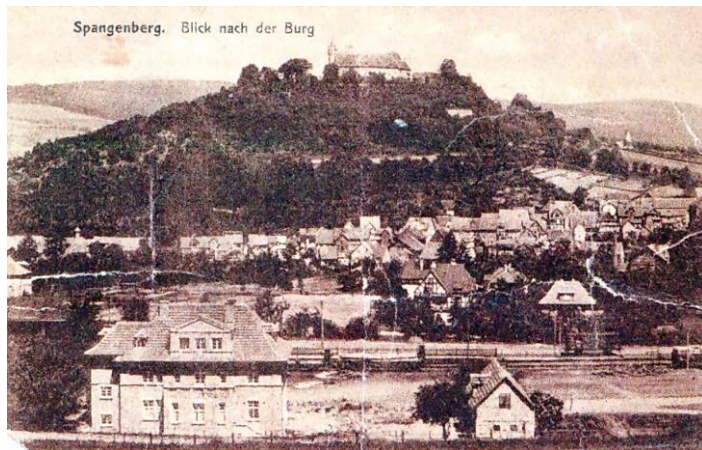
Die verschneite Stadt Spangenberg mit dem Bahnhof (links unten) in den 30-er Jahren und ein Bild mit dem Bahnhof in der Mitte. (Archiv Forstschule im Schloss/Sammlung Heinrich Koch))

kappel, wo er um **19.⁴⁴ Uhr** schließlich ankam. Mit diesem Zug wurden wahrscheinlich hauptsächlich **Schichtarbeiter der Munitionsfabrik Hirschhagen** sowie Arbeiter des Zweigbetriebes von der Firma **Braun/Melsungen** nach Spangenberg befördert. Vom **Gleisanschluss** des Zweigwerkes der Firma Braun aus, der vom Salzmann-Anschluss abzweigte, wurden vor allem während des 2. Weltkriegs große Mengen an Blutersatzstoffen und anderen kriegswichtigen medizinischen Artikeln abgefahren.

Der Bahnbedienstete **Karl Lichau** begann im Jahre **1942** seine Ausbildung bei der Reichsbahn am Bahnhof Spangenberg, aus der für fast **25 Jahre** ein Leben für die Bahn an den Bahnhöfen Spangenberg, Burghofen und Malsfeld wurde. Während seiner Ausbildung musste er während des 2. Weltkriegs mangels sonstigen Personalen alles machen, was an einem Bahnhof wie Spangenberg an Arbeiten so anfiel, sogar Weichen musste er umlegen, da der alte **Herr Blumenstein**, der einstmals laut seinem Haustürschild **Königlich-Preußischer Betriebsassistent** gewesen war, den Hebel von der Weiche 2 vermutlich kräftemäßig nicht mehr alleine umlegen konnte. Lichau wurde schließlich am **9. Juli 1944** doch noch zum Dienst beim Militär einberufen, wo er den Rest des Krieges diente, er kehrte aber nach dem Ende des Krieges bald wieder an den Bahnhof zurück. Während des 2. Weltkrieges gab es oftmals aus Mangel an Lokomotiven sehr lange Züge, die dann teilweise getrennt werden mussten, um sie überhaupt im Spangenberg Bahnhof unterbringen zu können. Außerdem gab es am Bahnhof für Fronturlauber eine Zusteige-Möglichkeit, obwohl die Urlauberzüge in Spangenberg regulär nicht hielten. Hierbei griff man aber zu einer List. Dabei wurde das Haupt-Ausfahrtssignal auf „Halt“ stehen gelassen, wobei das Vorsignal auf „Halt erwarten“ stand. Dadurch mussten die Züge sehr langsam durch den Bahnhof fahren. Das war für die Landser der Moment, auf den Zug aufzuspringen. Kurz bevor der Zug dann zum Halten gekommen wäre, wurde das Ausfahrtsignal auf „Freie Fahrt“ gestellt, so dass der Zug ohne anzuhalten weiterfahren konnte. Diese gewollte Langsamfahrt war insoweit gefährlich, weil es, falls ein Zug zum Stillstand gekommen wäre, hätte eine Meldung gemacht werden müssen, da es eigentlich keinen Grund für ein rotes Signal gegeben hatte.

Im Bereich des Bahnhofs Spangenberg gab es an einem Sonntagmittag im **Herbst 1944** einen **Unfall**, als ein aus Waldkappel kommender Personenzug in Spangenberg „Einfahrt frei“ erhielt, obwohl die Spitze von einem im Bahnhof stehenden langen Zug, in dem sich viele Evakuierte befanden und mit der Fahrtrichtung Waldkappel in das Durchgangsgleis hinein ragte. Bei diesem Unfall gab es viele Verletzte, überwiegend unter den evakuierten Müttern mit Kindern.

Ein weiterer nicht näher datierter Unfallbericht aus dem Jahre **1944** besagt folgendes: Ein mit Personen besetzter Zug aus Waldkappel wurde fälschlicherweise durch den Bahnbediensteten **Reinhold** aus



Postkarte mit dem westlichen Bereich des Bahnhofes Spangenberg.

(Sammlung Heinz Buhre)



Postkarte vom Bahnhof Spangenberg mit der vorhandenen Dachgaube an der Straßenseite. Links ist der Anbau von der Bahnhofsgaststätte zu sehen.

(Postkarte aus den 30-er Jahren, Sammlung. Reinhold Salzmann)



Postkarte von Spangenberg und seinem Bahnhof aus den 50-er Jahren

(Sammlung Heinz Buhre)

Mörshausen auf das mit einem Güterzug besetzte **Gleis 2** geführt, wobei es zu einem Frontal-Zusammenstoß kam, da es keine Block-sicherung gab.

Ob, es sich hierbei um den im Abschnitt davor erwähnten Unfall vom **Herbst 1944** oder um ein anderes Unglück handelte, ist nicht bekannt. Die Unfallberichte zeigen jedoch, wie chaotisch sich die Situation an der Bahn im Jahre **1944** bereits darstellte und wie überfordert das bis zum Äußersten belastete Personal inzwischen gewesen sein muss.

Gegen Kriegsende fuhren laut einem ehemaligen Spangenbergler Fahrdienstleiter auch höherwertige Züge über die Strecke (auch Eil- und D-Züge und Fronturlauberzüge), weil die Hauptstrecken teilweise zerstört waren oder zu oft angegriffen wurden. In dieser Zeit sah man auch **01-er** Schnellzugloks den Spangenbergler Bahnhof durchfahren, obwohl die Strecke wegen dem zu hohen Achsdruck der Lok dafür eigentlich nicht geeignet war. Inzwischen war das aber alles egal, es wurde nur noch auf Verschleiß gefahren (Slogan dieser Zeit: „*Räder müssen rollen für den Sieg*“).

Obwohl es aus anderen Quellen bekannt ist, dass es auch in Spangenberg zu Beginn und möglicherweise auch gegen Ende des Krieges umquartierte Menschen aus dem Saarland (aus der Gegend von Enzheim) dort für jeweils einige

Monate bei der dortigen Bevölkerung untergebracht wurden, konnten bisher keine Einzelheiten über Anzahl und Dauer der Einquartierungen in Erfahrung gebracht werden.

Am **30. März 1945** (Gründonnerstag) erfolgte schließlich die Räumung des **Spangenbergler Schlosses** sowie des Lagers in **Elbersdorf** von den Kriegsgefangenen Englischen Offizieren. Mit dem Abzug der Gefangenen war ein gewisser Schutz vor feindlichen Fliegerangriffen für die Stadt Spangenberg und deren Umgebung verloren gegangen. Auch Züge fuhren seit einigen Tagen nicht mehr, da die Malsfelder Brücke ohnehin zerstört war und weiterführende Züge dadurch nicht mehr möglich waren. Auf dem Holzplatz des Spangenbergler Bahnhofs hatte man in den Tagen davor von Waldkappel her ein riesiges Eisenbahngeschütz in Stellung gebracht. Dieses schoss in etwa

15-minütigem Abstand in Richtung Autobahn bei **Elfershausen**, da die Amerikanischen Verbände inzwischen bis dorthin vorgerückt waren. Vermutlich gab es den langen Abstand zwischen den einzelnen Schüssen, da diese Zeit benötigt wurde, das Geschütz neu zu laden und wieder auf das Ziel auszurichten. Der Geschützdonner war so groß, dass



Postkarte aus Spangenberg mit Schloss und Bahnhof um das Jahr 1915

(Sammlung Heinz Buhre)



Stationsschild am Spangenbergler Bahnhof um das Jahr 1938.

(Sammlung Reinhard Trumpik)



Exemplarische Abbildung von einem Eisenbahngeschütz aus dem 2. Weltkrieg.

(Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

sich sogar in Bergheim die Menschen gegen den Lärm Watte in die Ohren stopfen mussten und sogar die Hühner bei jedem Schuss einige Meter hoch in die Luft flogen. Nicht bekannt ist, ob das Geschütz schon vorher durch Tieffliegerangriffe unschädlich gemacht wurde, oder ob die Bedienungsmannschaft das Geschütz erst kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner in Spangenberg verlassen hatten, was bedeutet hätte, dass das Geschütz in Amerikanische Hände gefallen wäre. Nach mehreren Tieffliegerangriffen auf die in Panik zurückweichenden Deutschen Truppen waren viele Einwohner der Stadt Spangenberg in die umliegenden Wälder geflohen, da der Geschützdonner und das Rattern der Panzerketten der Stadt immer näherkamen. Am Abend des Ostersonntags, dem **1. April 1945**, marschierten die Amerikaner schließlich in Spangenberg ein und besetzten die Stadt und den Bahnhof. Kurz zuvor kam es **Ende März 1945** (30. oder 31.) noch zu einem Luftangriff auf Spangenberg, bei dem das Schloss völlig ausbrannte. Außerdem landete dabei ein Blindgänger in der Bahnhofstraße, wo er zunächst ohne zu explodieren einen Hausgiebel abriß, um dann im Untergrund zu verschwinden. Nach jahrelanger Suche konnte der Blindgänger dann schließlich im Jahre **1956** geborgen und unschädlich gemacht werden.



Die Gleisseite mit dem Bahnsteig, dem Stellwerkanbau und der Anfang der 50-er Jahre neu errichteten Dachgaube im Sommer 1989. (Foto: Peter Franzus)