

Teil 102: Der Bahnhof Spangenberg 1945 bis heute

Die **Kö II**, die seit den **40-er** Jahren in Spangenberg Dienst tat, bekam nach dem 2. Weltkrieg in den Jahren **1945 bis 1948** eine ganz besondere Aufgabe. Da die Strecke an der zerstörten Malsfelder Fuldabrücke am westlichen und durch die Bombardierung des Bahnhofs Waldkappel mit all seinen zerstörten Gleisanlagen am östlichen Ende seit wenigen Tagen vor Kriegsende unterbrochen war, blieb nur noch die Möglichkeit eines Inselverkehrs zwischen der Fulda-Brücke und Spangenberg oder sogar bis Burghofen. Da keine „großen“ Loks auf dem Streckenabschnitt vorhanden waren, besann man sich auf die kleine Spangenberg Kö, die ab dem **Sommer 1945** bis zum **2. Oktober 1948** mindestens ab Spangenberg bis zur Malsfelder Brücke die Beförderung von Fahrgästen und auch von Frachtgut mit einem oder zwei Waggons übernommen hatte. Die Fahrten wurden im **Wendezugverkehr** durchgeführt, das heißt bis zur Malsfelder Brücke mit der Lok voraus und auf dem Rückweg nach Spangenberg mit den Waggons voraus wurde der Zug zum Zielbahnhof zurückgeschoben. Normalerweise fuhr die Kö II mit Luftdruckbremse mit einem einzigen Waggon, bei dem bei geschobenen Zügen der Schaffner mit einer Schelle auf dem vorderen Podest stand und bei jedem Läuteschild an den Bahnübergängen bimmelte. Die Fulda mussten die Fahrgäste wegen der demolierten Malsfelder Brücke zu Fuß über einen schwankenden Holzsteg überqueren, das vorhandene Frachtgut wurde auf dem gleichen Weg über die Fulda hinweg zum Bahnhof Malsfeld transportiert. In den Wochen, an denen die Fulda Hochwasser führte, soll es beim Überqueren des Steges öfters zu nassen Füßen gekommen sein. Im **Juli 1946** mussten alle Deutschen, die noch in der Tschechoslowakei verblieben waren, das Land verlassen und wurden in zusammengefassten Bahn-Transporten nach Deutschland abgeschoben. Über einen dieser Transporte, der am **14. 6. 1946** in **Asch** abfuhr, werden wir stellvertretend für sämtliche Transporte dieser Art berichten:

Am Abend des **12. Juni** erhielten die Deutschen Bewohner in Asch und Umgebung den Befehl, dass sie bis zum nächsten Morgen um **5 Uhr** ihr Haus zu verlassen hätten, wobei ihnen die Mitnahme von lediglich **50 Kg** Gepäck gestattet war, das aber nur aus Gebrauchsgegenständen bestehen durfte. Die Mitnahme von Wertsachen aller Art sowie Sparbücher waren untersagt.

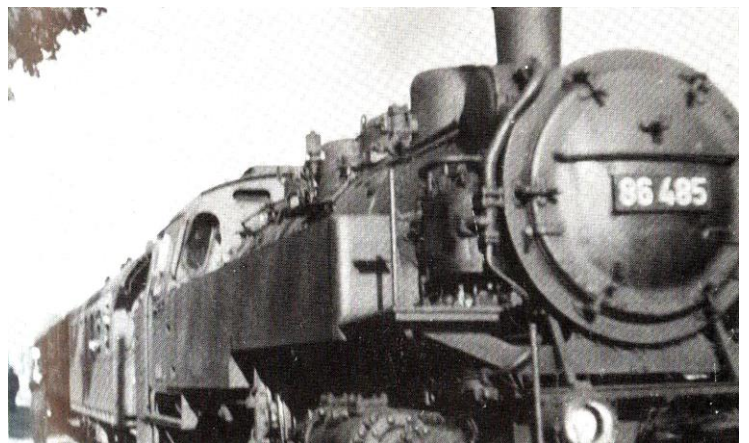
Die Bewohner kamen zunächst für ca. **1½** Tage in ein Sammellager in Asch, das mit **700** Menschen belegt war. Dort wurden sie zunächst registriert und ihr Gepäck wurde kontrolliert. Vom Sammellager aus ging es dann per Lkw zum Verladebahnhof von Asch. Dort bekamen alle Personen eine Nummer für den ihnen zugewiesenen Waggon, in den die Ausgewiesenen verladen wurden. Es waren Viehwaggons, die familienweise mit jeweils **30** Personen bestückt wurden, das waren jeweils etwa **6-7** Familien. Die Waggons besaßen außer einem kleinen vergitterten Fenster kein Licht und waren völlig verschmutzt. Auf die eine



Diese Kö II stand am 19.09.2005 am Ostbahnhof Heiligenstadt.



Als die Güterzüge noch mit Dampfloks der BR 50 gefahren wurden, rangierten sie auch am Bahnhof Spangenberg. (Sammlung Reinhold Salzmann)



Karl Lichau gibt Anfang der 50-er Jahre das Abfahrtsignal.

(Sammlung Reinhold Salzmann)

Die Insassen des Vertriebenen-Transports wurden in Spangenberg als Gemeindemitglieder willkommen geheißen und wurden nie als Aussätzige behandelt. Die meisten Familien, bei denen die Ausgewiesenen unterkamen, halfen ihnen so gut sie konnten. Die Kinder fanden in ihrer neuen Heimat schnell Freunde und auch die Familien wurden in der jeweiligen Gemeinde gut aufgenommen. Ab dem Jahre **1948** begannen allerdings einige der Vertriebenen aus familiären oder beruflichen Gründen, aus Spangenberg wieder wegzuziehen. Um das Jahr **1950** war **Wilhelm Zeich** Bahnhofsvorsteher in Spangenberg. Ein Ereignis, das zu seine Dienstzeit stattgefunden haben könnte, stellt die Strecke als typische Nebenbahn dar: In den **50-er Jahren** war der **Frühzug**, der um **5.⁵⁶ Uhr** in Spangenberg in Richtung Malsfeld abfuhr und nur aus

Die Auflistung der Personen pro Waggon und die laufenden Nummern der Waggonen des Transports von Asch nach Fulda mit 1204 Personen vom 14. 6. 1946. (Sammlung Reiner Ploß, Stadtarchiv Spangenberg)

(Sammlung Reiner Ploß, Stadtarchiv Spangenberg)

in Spangenberg. Ein Ereignis, das zu seine
s typische Nebenbahn dar: In den **50-er**
in Richtung Malsfeld abfuhr und nur aus

einer Tenderlok, vermutlich der Baureihe 86, sowie einem alten Abteilwagen bestanden hatte, durch den Bediensteten **Steuer** einige Minuten zu früh in Richtung Mörshausen abgedampft. Das Fahrpersonal wurde von etlichen Fahrgästen, die den Zug noch pünktlich erreicht hätten, per Handzeichen darauf aufmerksam gemacht und unter Androhung von allen möglichen negativen Konsequenzen schließlich von Mörshausen her nach Spangenberg zurückgepiffen, um auch die schimpfenden Fahrgäste noch mitnehmen zu können.

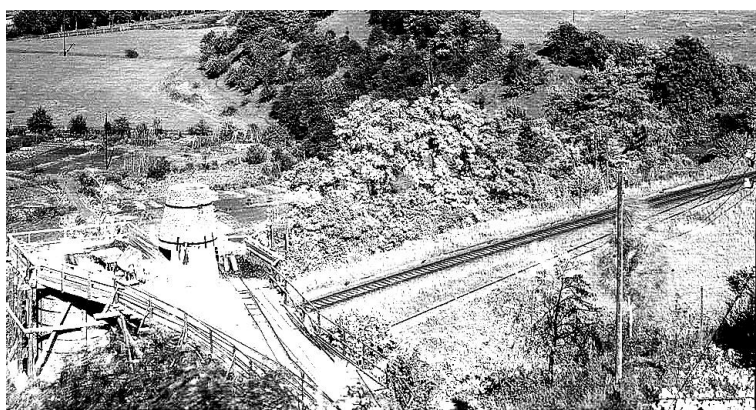
Das **Kalkwerk Pftzing** besaß wohl schon seit den **30-er Jahren** bei **Km 80,36** einen Gleisanschluss, der nach links in Richtung Bergheim vom Streckengleis abzweigte. In den 50-er Jahren wurden wöchentlich bis zu 20 Waggons Kalkschotter beladen und abgefertigt. Der Betrieb, der bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts mit wechselnden Betreibern bestand (Im Jahre **1913** war das laut der Katasterkarte aus dem gleichen Jahr der Bauunternehmer **Karl Strohmayer**), verfügte auch über einen Brennofen und wurde schließlich im Jahre **1960** geschlossen, weil sich kein Nachfolger mehr fand.



Postkarte vom Kalkwerk mit dem Anschlussgleis Pftzing mit Blick auf Schloss und Stadt Spangenberg um das Jahr 1955. (Sammlung Reinhold Salzmann)

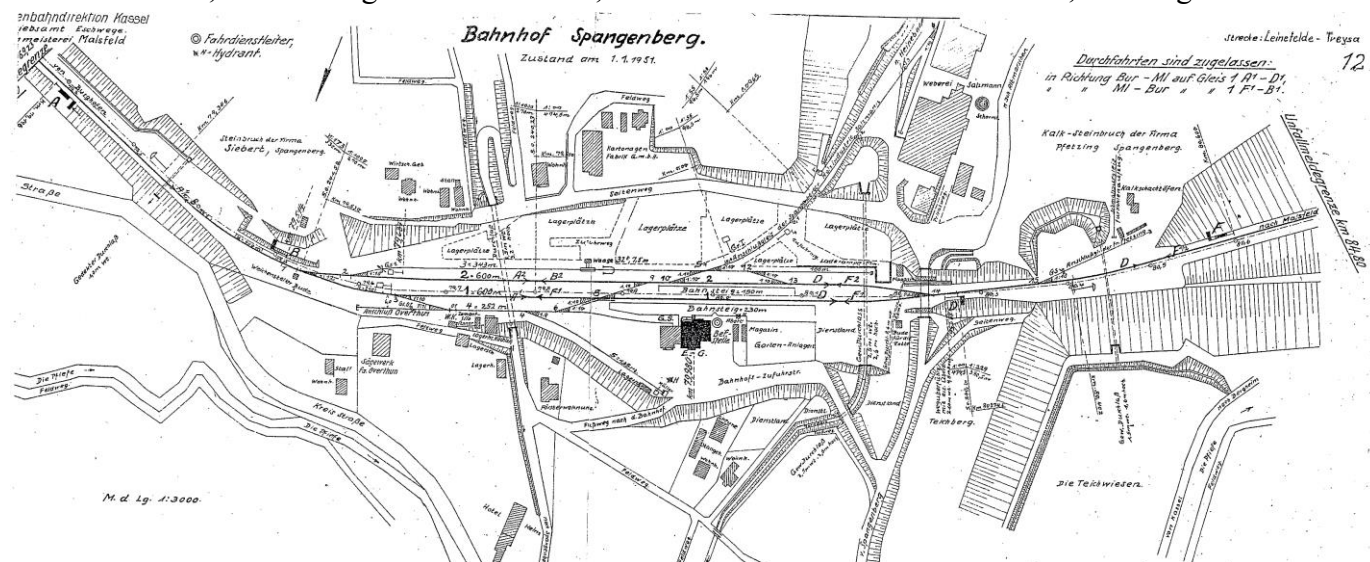


Das Kalkwerk Pftzing in den 50-er Jahren. (Foto: Sammlung Archiv Spangenberg)



Das Kalkwerk Pftzing mit seinem Gleisanschluss. (Vergrößerung von der Postkarte oben. Sammlung R. Salzmann)

Ein **Gleisplan** vom Bahnhof Spangenberg im Zustand vom **1. Januar 1951** zeigt folgende Situation am Bahnhof: Bei **Km 79,53** zweigte das Begegnungsgleis (Gleis 2) vom Durchgangsgleis (Gleis 1) ab, die beide eine Gesamtlänge von je **600 m** aufwiesen. Am Gleis 1 befand sich vor dem Empfangsgebäude der **230 m** lange Hausbahnsteig, während sich zwischen den Gleisen 1 und 2 ein lediglich **150 m** langer Zwischenbahnsteig befand. Für den Zugang zum Zwischenbahnsteig musste das Gleis 1 überquert werden. Vom Gleis 2 bog bei **Km 79,59** das Gleis 3 mit einer Länge von **343 m** nach links ab, auf dem sich bei **Km 79,86** die Waage und bei **Km 79,88** das Lademaß befand. Bei **Km 79,63** zweigte das nur



Gleisplan vom Bahnhof Spangenberg im Zustand vom 1. Januar 1951. (Sammlung Reinhold Salzmann)

252 m lange Gleis **4** nach rechts vom Durchgangsgleis ab, von dem aus der Gleisanschluss des Sägewerkes **Overthum** in Richtung Osten weiterführte. Dort standen auch die Zementsilos der Firma **Fenner**. Nach Südwesten hin bog vom Gleis **4** bei **Km 79,79** mit einer Länge von **135 m** das Gleis **5** ab, an dem sich die Müllgrube befand, deren Inhalt wohl ab und zu geleert und in einen Waggon verladen wurde.

Nach Westen verlängerte sich das Gleis **4** bis hin zum Güterschuppen. Vom Gleis **4** aus gab es bei **Km 79,82** eine Weichenverbindung, die über Gleis **1** mittels einer Kreuzungsweiche zum Gleis **2** geführt hatte, wo es schließlich bei **Km 79,95** eine weitere durchgehende Verbindung über das Gleis **3** gab, die ebenfalls per Kreuzungsweiche überquert werden konnte, um von dort aus entlang der Straße „Am Dörnbach“ als Anschlussgleis zur Spangenberg Holzindustrie und zur Firma **Salzmann** weiter zu führen. Der Anschluss der Firma Salzmann zweigte nach hinten ab, so dass der Übergabezug Kopf machen musste und die für Salzmann bestimmten Waggons in das dortige Anschlussgleis hinein schieben musste. Hinter der Weiche zum Anschlussgleis Holzindustrie führte Gleis **3** noch **100 m** geradeaus in Richtung Westen weiter, um an verschiedenen Lagerplätzen vorbei schließlich an der Laderampe zu enden. Von Gleis **3** aus gab es bei **Km 80,04** eine weitere Weichenverbindung, die zum Gleis **2** herüberführte, an dessen Ende sich bei **Km 80,24** das Gleis **2** wieder mit dem Gleis **1** vereinte, um als Streckengleis in Richtung Malsfeld weiter zu führen. Bei **Km 80,36** zweigte vom Streckengleis dann noch ein letztes Anschlussgleis ab, das zum Kalkwerk **Pfetzling** herüber führte. Die Firma Pfetzling besaß damals noch ein Schmalspurgleis für die Kohleanlieferung, das auf dem Gleisplan aus dem Jahre **1951** (siehe vorige Seite) zu erkennen ist, da für die Brennöfen reichlich Kohle benötigt wurde. Vermutlich Ende der **40-er** Jahre wurde wohl aus Mangel an Wohnraum im Empfangsgebäude



Holzverladung im Jahre 1983 an der Kopframpe von Gleis 3.

(Foto: Reinhold Salzmann)



Zughalt in Spangenberg mit Triebwagen nach Malsfeld in den 70-er Jahren.

Neben dem Schienenbus ist der Gleisverlauf über die Kreuzungsweiche hinweg gut zu erkennen. (Foto: Ernst Jacob, Mörshausen, Sammlung Heinrich Koch)



Die Gleisseite vom Empfangsgebäude mit ausgebauter Dachgaube.

(Foto: Peter Franzus 1989)

an der Gleisseite das Dachgeschoss ausgebaut, während die Dachgaube an der Vorderfront wohl seit der Errichtung des Gebäudes um **1878** bereits vorhanden war. Im Jahre **1951** mussten an sämtlichen Bahnhöfen im Bereich des Betriebsamts Eschwege die Heißläufer an fahrenden Zügen gemeldet werden, um Unfälle zu vermeiden.

Meldekarte für Heißläufer bei fahrenden Zügen vom 17. 11. 1951 aus Spangenberg. (Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Deutsche Bundesbahn
An
26. Betriebsamt
Leitungsbezirk: 13.1 in 1.31
Anl.
Spangenberg, den 17. Nov. 1951
Betr.: Meldungen für die Entdeckung von Heißläufern im fahrenden Zug
Bewertung: 17.11. - 13 - vom 16. 11. 51
Tellaussage:
EDS mit Zug
199 17 Eisenbahn-Dienstkarte 11 6 4 Stempelkarte Kaffee XI 50 50000 6D 8a Antwort umseitig

den. Eine solche Meldekarte ist aus Spangenberg erhalten.

Am Spangenberg Bahnhof war wohl bis in die **60-er** Jahre hinein auch der ehemalige Schrankenwärter und Kriegsinvalide **Adolf Reinbold**, Jahrgang **1895**, tätig. Er wurde bereits zu Reichsbahnzeiten nach Spangenberg in den Innendienst versetzt und war dort als Fahrkartenverkäufer und auch in der Güterabfertigung tätig. Bei der Hochzeit seines Sohnes August am **18. 6. 1949** war seine Berufsbezeichnung inzwischen mit **Reichsbahnassistent** angegeben.

Im Jahre **1954** wurden die Dampfloks im Personenverkehr weitgehend durch Schienenbusse der Baureihe **VT 95** ersetzt, nur die Güterzüge fuhren vorläufig noch weiterhin im Dampfbetrieb. Dabei brachte morgens der erste Nahgüterzug die Waggons, die anschließend unter Zeitdruck mit der Köf den Empfängern zugestellt wurden. Vorher mussten sämtliche leeren Waggons aber noch gewogen werden. Das geschah anfangs noch mit einer altertümlichen Waage, die bei jedem neuen Waggon erst wieder hochgekurbelt werden musste. Später wurde diese durch eine moderne Waage ersetzt.

Bei den Waggonladungen lag der Schwerpunkt beim Holzversand, wobei bis zu **10 Waggons** pro Tag keine Seltenheit waren. Schließlich wurden die beladenen Waggons mit einem zweiten Nahgüterzug, der immer abends fuhr, wieder abgeholt.

Karl Lichau konnte von den Geschehnissen am Bahnhof Spangenberg viele Geschichten erzählen, er war es auch, der schon für die ersten Schienenbusse im Jahre **1954** das Abfahrtssignal gab.

Einer der letzten Bahnhofsvorsteher in Spangenberg hieß **Germershausen**, vielleicht war er auch der letzte. Unter seiner Regie brachte es Karl Lichau in Spangenberg noch bis zum **Stellvertretenden Bahnhofsvorsteher**, ehe er dort im Jahre **1968** aus Altersgründen seinen Dienst quittierte. Lichau war aber während seiner Dienstzeit nicht nur am Bahnhof Spangenberg tätig, sondern half auch immer wieder in den Bahnhöfen Burghofen und Malsfeld aus.

Ab **Herbst 1954** gab es auf der Strecke zwischen Eschwege



*Adolf Reinbold im Jahre 1958
(Ausschnitt, Sammlung Heinrich Koch)*



*Karl Lichau gibt einem der ersten Schienenbusse im Jahre
1954 das Signal zur Abfahrt nach Malsfeld (Sg. Salzmann)*



Ausfahrt in Richtung Malsfeld um das Jahr 1970 sowie die Einfahrt aus Richtung Malsfeld noch vor 1970. (Foto: R. Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)

und Treysa im Personenverkehr fast nur noch Triebwagenleistungen, die mit den in Eschwege neu beheimateten VT 95 gefahren wurden, nur die besonders stark frequentierten Pendler- und Schülerzüge wurden vorläufig weiterhin als Dampfleistung erbracht. Für diese Leistungen standen noch einige Loks der **Baureihe 56** zur Verfügung, da diese ohne neu Wasser fassen zu müssen, von Eschwege aus bis nach Treysa gelangen konnten, aber gelegentlich wurde diese Leistung auch von einer **86-er** erbracht, die dann in Malsfeld nochmals Wasser fassen musste. Diese letzten Dampfeinsätze endeten spätestens im Jahre **1957**.

Im Jahre **1959** wurde am Bahnübergang „Am **Dörnbach**“, einige Meter hinter dem Spangenberg Bahnhof anscheinend an der Straßenüberquerung des Anschlussgleises zur Firma Salzmann in Richtung Berg-

heim gelegen, trotz pfeifen und läuten des Lokführers eine Frau von einer Diesellok (Köf) erfasst (ob sie wohl taub war?). Die Frau blieb Gott sei Dank so zwischen den Gleisen liegen, dass Lok und Wagen über sie hinweg fahren konnten, ohne bei ihr äußere Verletzungen zu hervorzurufen. Obwohl die Frau anscheinend mit dem Schreck davongekommen war, wurde sie vorsorglich ins Melsunger Stadtkrankenhaus eingeliefert.

Im Jahre **1961** gab es umfangreiche Veränderungen im Bahnhofsgebäude: Durch den stetig zunehmenden Stückgutverkehr war es notwendig geworden, im Güterschuppen einen Betonfußboden einzubauen und eine moderne Waage zu installieren. Dafür musste der Frachtschalter an eine andere Stelle verlegt und gleichzeitig vergrößert werden. Nun bekamen auch die Reisenden einen eigenen Fahrkarten-Schalter in der neuen Empfangshalle eingerichtet. Der Zugang zu den Bahnsteigen wurde ins Empfangsgebäude verlegt, damit die Fahrgäste bei schlechtem Wetter trockenen Fußes zu den Zügen gelangen konnten und nicht mehr im Freien auf den nächsten Zug warten mussten. Der Reise- sowie der Frachtverkehr wurden voneinander getrennt und mit je einem separaten Schalter versehen. Bei dieser Aktion verschwanden auch die Fahrpläne und die Werbeplakate aus den Glasschränken. Stattdessen wurden Vitrinen aufgestellt, in denen die Spangenberg-Geschäfte ihre Waren feilboten und an den oberen Wandhälften entstand moderne Werbe-



Die beiden großen Eingangstüren vom Empfangsgebäude am 9. Februar 2006.



Am Güterschuppen warten am 29. 8. 1982 etliche beladene Waggons auf den Abtransport. (Foto: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmänn)



Gleise am Bahnhof Spangenberg im Jahre 1983. vorne rechts mit Waggon der Gleisanschluss von der Firma Braun, vorne rechts unten das Anschlussgleis zur Firma Salzmänn. (Beide Fotos: Reinhold Salzmänn)

malerei. Ein Schreibpult für alle Gelegenheiten, wie z.B. dem Schreiben von Urlaubsgrüßen, sowie mehrere Bänke zum Verweilen oder zum Verkürzen der Wartezeit auf den nächsten Zug, rundeten das neue Erscheinungsbild ab.

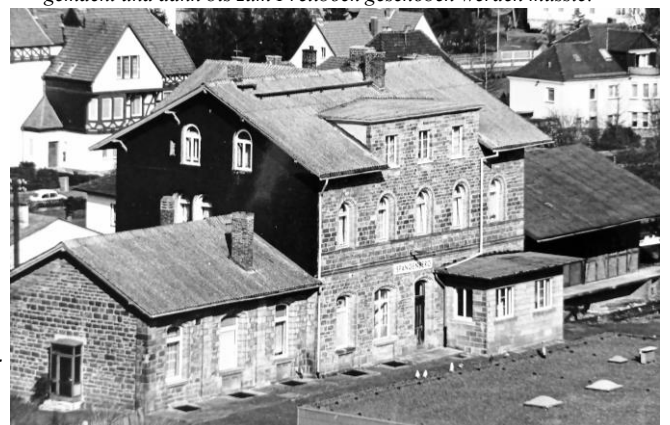
Nach den Umbauten zeigte der Innenraum von der Empfangshalle folgendes Bild: Direkt hinter den zwei großen Eingangstüren befand sich die Treppe zu den

Rechts:

Gleisseite vom Bahnhof Spangenberg nach dem Jahre 1980, Die Bahnhofsuhre wurde bereits abgebaut. Foto: Rolf Gießler, (Sammlung Reinhold Salzmänn)



Die Fortführung des Gleises zur Firma Salzmänn hin, wo weiter oben Kopf gemacht und dann bis zum Prellbock geschoben werden musste.



Obergeschossen, während sich auf der linken Seite die beiden Schalter befanden. Ging man geradeaus weiter, so gelangte man über eine große Tür zu den Bahnsteigen. Rechterhand vor dem Ausgang befanden sich die modernen Toiletten, während sich rechts direkt hinter den beiden Eingangsportalen ein Korridor befand, der zur Bahnhofsgaststätte hinüberführte.



Bahnhofseinfahrt ohne Einfahrtssignal mit der alten Brücke von Malsfeld her im Jahre 1986.



Westliche Bahnhofseinfahrt mit Brücke und Weiche 14 ebenfalls im Jahre 1986. (Beide Fotos: Reinhold Salzmann)

Ab dem Jahre **1961** erfolgten auch weitere **Ratio-nalisierungsmaßnahmen** auf der Strecke, in deren Verlauf die Signalanlagen am Spangenberg Bahnhof abgebaut worden waren. Zusätzlich wurden im Jahre **1964** oder **1965** Rückfallweichen eingebaut, wodurch die Bedienung vereinfacht und die Sicherheit trotzdem erhöht wurde. Die neuartigen Weichen waren übrigens die ersten im Bereich der Bundesbahndirektion Kassel. Der Einbau der Rückfallweichen, vor allem bei der **Weiche 14** an der westlichen Bahnhofseinfahrt, führte anfangs zu Problemen beim Lokpersonal. Die neuen Weichen irritierten die Lokführer, die ihren Zug daraufhin beim Aufschneiden der Weiche anhielten, weil dieser automatisch auf das Gleis 2 gelenkt wurde. Aus der Zeit, als die Rückfallweichen auch für das Lokpersonal noch neu waren, wird über eine Begebenheit am Spangenberg Bahnhof berichtet: Als ein Güterzug, der von einer **50-er** Dampflok gezogen wurde, von Gleis 1 in Richtung Malsfeld ausfahren wollte, rief der Heizer plötzlich erschrocken aus: „Die Weiche liegt falsch“. Das war, weil die Züge an der westlichen Einfahrt durch die Weiche immer auf Gleis 2 geführt wurden. Nach einer sofort eingeleiteten Schnellbremsung stand die Lok schließlich mit den Rädern des Tenders



Das Empfangsgebäude im Jahre 1974 von der Gleisseite aus. (Foto: Volker Credè)



VT 95 am Bahnhof Spangenberg im April 1974. (Foto: D. Sieland, Sammlung Reinhold Salzmann)



mitten auf der Weiche. Daraufhin brauchte es eine ganze Weile, bis der Sachverhalt geklärt war und sich die Aufregung gelegt hatte. Leider ist nicht bekannt, ob es bei diesem Vorfall doch zu einer Entgleisung gekommen war.

In diesem Zusammenhang ist ein weiterer Vorfall zu nennen, als am Donnerstagvormittag, den **4. November 1965** eine 50-er Lok, rückwärts von Treysa herkom-

Links:
Ausfahrt einer Garnitur VT 95 in Richtung Malsfeld in den 70-er Jahren. (Foto: Ernst Jacob, Mörshausen, Sammlung Heinrich Koch)

mend, in den Spangenberg Bahnhof einfuhr. Der Lokführer hatte den Auftrag, in Waldkappel einen dort abgestellten Bauzug nach Treysa zu überführen, war aber die Strecke seit ewigen Zeiten nicht mehr gefahren, da kaum noch Güterzüge auf der Strecke fuhr. Daher bekam Erwin Bödicker, Lokführer aus Eschwege, den Auftrag, ihn als Lotse von Malsfeld aus zu begleiten. Er setzte sich in den nächsten Triebwagen nach Treysa, wurde aber schon im Bahnhof Eschwege-West, wo der Triebwagen etwas Aufenthalt hatte, wieder aus dem Zug geholt. Dort sollte er den in Eschwege-West beheimateten Hilfszug nehmen und diesen mit entsprechendem Personal versehen schnellstens nach Spangenberg fahren, um eine dort entgleiste Dampflok wieder auf die Gleise zu setzen. Was war geschehen? Der Lokführer der Dampflok nach Waldkappel, der erst für die Rückfahrt nach Treysa eigentlich einen Lotsen mit auf die Lok nehmen sollte, wollte von Spangenberg aus weiter in Richtung Waldkappel fahren, denn er kannte ja die Strecke von früher her. Dabei hatte er aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Am Bahnhof Spangenberg an der Ausfahrtsweiche (**Weiche 1** an der Weichenstellerbude) in Richtung Waldkappel passierte es schließlich: Wenige Meter vor der Weiche merkte er, dass diese falsch stand, denn von Rückfallweichen hatte er noch nie etwas gehört. Sofort bremste er, kam auf der Weiche zum Stehen, fuhr zurück und da passierte es. Da die Weiche zwischenzeitlich zurückgesprungen war, wurde das Heckteil der Lok auf das andere Gleis geleitet. Dadurch entgleiste die Lok und versperrte nun die Strecke in Richtung Waldkappel. Als schließlich der Hilfszug aus Eschwege-West am Unfallort eintraf, wurde sofort damit begonnen, die Lokomotive mit Hilfe von einem so genannten "Deutschland-Gerät", das mit Hydraulik arbeitet, wieder auf das Gleis zu setzen. Während der Dauer der Arbeiten fuhr der Zug zwar planmäßig, es galt aber der "Vorsicht-Befehl", deshalb fuhr der Triebwagen nur jeweils bis zur Unfallstelle, die Fahrgäste gingen zu Fuß an der Unfallstelle vorbei und stiegen in den jeweiligen anderen Triebwagen ein, der danach wieder an seinen Ausgangspunkt zurück fuhr.



Im Jahre 1974 war das Gleis zur Firma Salzmann fast zugewachsen, wurde wohl damals kaum noch genutzt. (Sammlung Reinhard Trumpik)



Gleise an der Ostseite des Spangenberg Bahnhofs um das Jahr 1975. (Foto: Reinhold Salzmann)



Der Bahnhof Spangenberg im Jahre 1975, Links ist das Wiegehäuschen und vor dem Stellwerkanbau ist der Kilometerstein Km 79,9 zu erkennen. (Foto: Volker Göbel)

Zwischen den Jahren **1961** und **1968** war Spangenberg Zugleitbahnhof für den Streckenabschnitt bis nach Waldkappel. Danach wurde die Funktion an den Bahnhof Malsfeld übertragen. Von dort aus wurde in den Jahren danach der gesamte Streckenabschnitt überwacht. In Malsfeld und Spangenberg gab es ursprünglich zwei voneinander getrennte Dienststellen, die während der letzten Betriebsjahre zusammengelegt wurden mit Sitz in Spangenberg. Letzter Dienststellenleiter von der

Links:

Eine der letzten Zugkreuzungen am Spangenberg Bahnhof im Frühjahr 1974. (Foto: Ernst Jacob, Mörshausen, Sammlung Reinhold Salzmann)

Dienststelle Malsfeld/Spangenberg war **Rudolf Lamprecht**. Der Streckenabschnitt Waldkappel-Malsfeld sollte eigentlich, wenn es nach der DB gegangen wäre, schon im Jahre **1966** stillgelegt werden. So sah es jedenfalls ein Stufenplan der DB vor, aber während einer längeren Aussprache in den Vorstandsetagen beschloss man die vorläufige Weiterführung der Strecke, zumal der Betrieb auf dem Abschnitt zwischen Waldkappel und Malsfeld, trotz einiger Mängel und dank des Einsatzes der ohnehin leichten Schienenbusse, als sicher galt und der Bahnhof Spangenberg sogar im Gegensatz zur Reststrecke noch einen Gewinn abwarf. Dieser Gewinn wurde in Spangenberg und seiner näheren Umgebung vor allem im Güterverkehr erwirtschaftet, worauf wir später noch eingehen werden.

Der **Personenverkehr** war von den Umstrukturierungsmaßnahmen zunächst noch nicht betroffen, aber schon bald sollten auch hier schwarze Wolken am Horizont aufziehen, denn nur wenige Jahre später gab es am Bahnhof Spangenberg, ebenso wie an fast allen Bahnhöfen und Haltepunkten entlang der Strecke zwischen Waldkappel und Malsfeld, an den Schaltern keine Fahrkarten mehr zu kaufen, da die Haltepunkte ab sofort nur noch als unbesetzte Haltepunkte betrieben wurden. Die Fahrkarten mussten nun im Zug gelöst werden. In Spangenberg gab es danach immerhin noch die Möglichkeit, diese in der dortigen Filiale der Kreissparkasse zu erstehen.

Noch fuhren die Schienenbusse, aber das schon lange befürchtete Ende der Strecke kam dann doch schneller als erwartet und trotz Eingaben, Resolutionen und sonstigen Rettungsversuchen der Öffentlichen Hand und der Bevölkerung, die noch für deren Erhalt gekämpft hatten, ging alles am Ende sehr schnell. Während der letzten Jahre, als der Abschnitt Waldkappel-Spangenberg noch in Betrieb war, führten auch zwei Sonderfahrten über diesen Streckenabschnitt der Kanonenbahn. Den Anfang machte eine Nordhessen-Rundfahrt der **Kasseler Eisenbahnfreunde**, bei der sich ein alter Verbrennungstriebwagen **VT 60.5** am **26. April 1969** außer weiteren Strecken auch einen Abschnitt der Kanonenbahn zwischen Oberbeisheim und dem Friedatunnel befuhr. Dabei kam es um **11.¹⁰ Uhr** auf dem Weg nach Waldkappel auch zu einem Zwischenhalt am Bahnhof Spangenberg, der für Fotozwecke ganze **5 Minuten** dauerte. Ein solcher Triebwagen fuhr auch eine Zeit lang auf der Strecke Bebra-Göttingen.



Eine der letzten Zugkreuzungen in Spangenberg im Mai 1974.

(Foto: Ernst Jacob, Mörshausen, Sammlung Heinrich Koch)



Der VT 60.5 während der Sonderfahrt der Kasseler Eisenbahnfreunde am 26. April 1969 in Spangenberg mit Blickrichtung nach Malsfeld und Waldkappel.

(Sammlung Romano Sawikowsky)



(Sammlung Eisenbahnstiftung.de)

Kurz vor Toresschluss gab es auf der Strecke dann am **Sonntag, den 24. März 1974** nochmals eine Sonderfahrt der Kasseler Eisenbahnfreunde, die letztmalig über die Strecke zwischen Malsfeld und Waldkappel führte. Die historischen Waggons wurden von einer Diesellokomotive aus dem **2. Weltkrieg** gezogen, die als Baureihe **236** bei der DB eingereiht worden war. Die Zuglok trug die Nummer **236 114-5**. Die gesamte Fahrt führte von Kassel über Malsfeld, wo über den Zubringer auf die Kanonenbahn übergewechselt wurde, über Spangenberg, wo eine Zugkreuzung abgewartet werden musste, und durch den Bischofferöder Tunnel bis nach Waldkappel.



Der Sonderzug mit der 236 114-5 fährt am 24. 3. 1974 in den Spangenberg Bahnhof ein.



Die letzten 2 Waggons vom Sonderzug am 24. 3. 1974 in Spangenberg.
(Beide Fotos: H. Kühnhackl, Sammlung Volker Credè)



Der Sonderzug hält am Spangenberg Bahnhof.

(Beide Fotos: H. Kühnhackl, Sammlung Volker Credè)



Die 236 114-5 am Spangenberg Bahnhof am 24. 3. 1974.

Von dort aus ging die Fahrt über die Waldkappel-Casseler Eisenbahn zurück nach Kassel.

Da die Planung für die neue Trasse der **B 7** bei Waldkappel bereits weit fortgeschritten war, und dort für die Bahn eine neue Brücke hätte gebaut werden müssen, was die Bahn auf Jahrzehnte nicht eingebracht hätte, fuhr kurzerhand am **25. Mai 1974** der letzte Triebwagen von Waldkappel über Spangenberg nach Malsfeld.

Mit dieser letzten Fahrt verstummten am Spangenberg Bahnhof auch die Rufe der Schaffner, die beim Anhalten der Schienenbusse immer „**Spangenberg, hier Spangenberg**“ gerufen hatten.

Danach ruhte der Verkehr zwischen dem Bahnhof Waldkappel und dem Haltepunkt Beieröde infolge der Durchbrechung der Trasse unmittelbar hinter Waldkappel komplett, aber bis Spangenberg rollte von Malsfeld aus zunächst weiterhin der Güterverkehr. Für die Dauer eines halben Jahres war der Bahnhof Spangenberg noch für Restarbeiten mit dem **Bundesbahn-Obersekretär Willi Geyer** besetzt, bis dieser im **November 1974** nach Kassel versetzt und der Schalterdienst am Bahnhof Spangenberg für immer aufgegeben wurde.

Rechts:

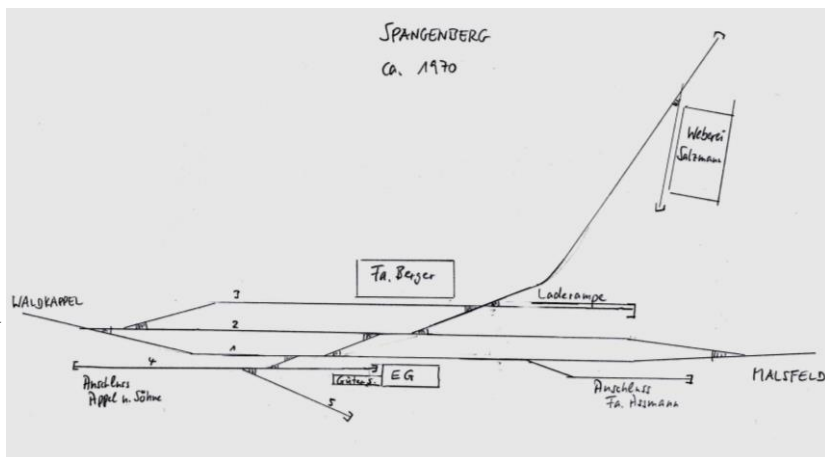
Skizze von den Gleisanschlüssen am Spangenberg Bahnhof um 1970 (Reinhard Salzmann)



Zugkreuzung mit VT 95 nach Treysa und dem Sonderzug nach Waldkappel

am 24. März 1974 am Spangenberg Bahnhof

(Foto: H. Kühnhackl, Sammlung Volker Credè)



Wenden wir uns aber nun dem Güterverkehr am Spangenberg Bahnhof zu. Obwohl sich dieser zunächst in den ersten Jahren nach der Eröffnung der Strecke recht gut entwickelte, so stagnierte er danach auf recht hohem Niveau, ohne dass der Bahnhof für die Stadt den erhofften wirtschaftlichen Aufschwung brachte. Trotzdem blieb er der einzige Bahnhof zwischen Waldkappel und Malsfeld, der über all die Jahre bis zur Stilllegung des Streckenabschnitts stets einen Gewinn erwirtschaftet hatte. Für die Stadt Spangenberg kann man behaupten, dass die Bahn die an sie gestellten Erwartungen nicht ganz erfüllt hat, obwohl diese maßgeblich an der industriellen Entwicklung der Stadt beteiligt war.

In den ersten Jahren nach dem 2. Weltkrieg bestanden in Spangenberg bereits im Jahre 1951 folgende Anschlussgleise für produzierende Betriebe: Sägewerk **Overthun** (später Firma **Appel & Söhne**), die **Spangenberg Holzindustrie** und Weberei **Salzmann** (gleichzeitig mit dem Zweigbetrieb der Firma **Braun/Melungen** auf dem Anschlussgleis), sowie dem Kalksteinbruch der Firma **Pfetzing**, dessen Anschluss aber bereits im Jahre 1973 abgebaut wurde. Danach wurde als Ersatz für dieses Gleis der neue Anschluss der Firma **Assmann-Baustoffe** verlegt.

Als einer der letzten Frachtgutkunden in Spangenberg galt der Landhandel **Walter Küchler & Co**, bei dem in den letzten Jahren der Güterbeförderung fast regelmäßig ein Waggon mit Torf oder Blumenerde auf dem Gleis gestanden hatte.

Auf dem Lagerplatz am Freiladegleis des Spangenberg Bahnhofs stapelten sich wie ein Wahrzeichen stets große Berge von Holz verschiedenster Arten und Güteklassen. Über all die Jahre hinweg galt der Abtransport von Holz immer als das **Rückgrat** des Spangenger Frachtaufkommens.

Dazu kamen noch die täglichen 5-7 Waggonen **Kalksteine** aus dem Kalksteinbruch **Pfetzing**,



Gleise am Spangenberg Bahnhof im Jahre 1983, links der Gleisanschluss von der Firma Assmann, vorne die Laderampe mit dem Lagerplatz. (Foto: Reinhold Salzmann)



Gleisanschluss der Firma Salzmann am Dörnbach im Jahre 1983 (Foto: Reinhold Salzmann)



Holzverladung im Jahre 1984. Nach links zweigt das Anschlussgleis zur Firma Salzmann ab. (Foto: Reinhold Salzmann)

der im Frühjahr und im Herbst Hochsaison hatte. Die Firma **Salzmann** erhielt Lumpen und diverse andere Rohstoffe und die Fertigprodukte (Scheuertücher usw.) dieser Firma wurden nach ganz Westdeutschland und dem benachbarten Ausland per Bahn verschickt. Auch die Eschweger Filiale eines C+C-Großhandels erhielt in regelmäßigen Abständen die diversen Ballen mit Putz- und Scheuertüchern von der Firma Salzmann per Bahn aus Spangenberg

Links:

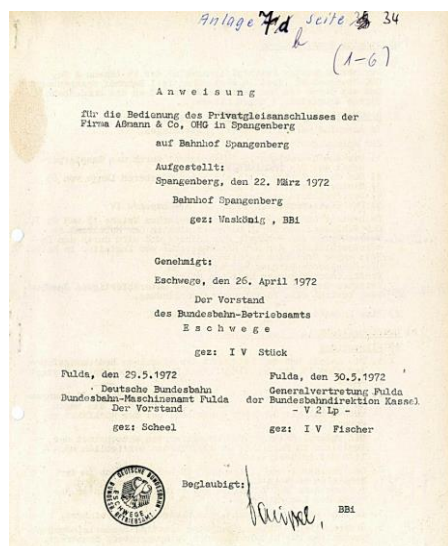
Gütergleise am Bahnhof Spangenberg mit der Ausfahrt in Richtung Malsfeld im Jahre 1981 (Foto: Reinhold Salzmann)



angeliefert, die zunächst bis zum **25. Mai 1974** auf direktem Weg von Spangenberg über Waldkappel per Frachtgut (manchmal sogar als Expressgut) am Eschweger Bahnhof angeliefert wurden. Nach Einstellung des Bahnbetriebes zwischen Waldkappel und Spangenberg wurden diese Ballen zunächst von Spangenberg über Kassel nach Eschwege transportiert. Der Transport auf diesem Weg nahm dann immer etwa eine ganze **Woche** in Anspruch, und das nannte die Bahn dann Kunden-nähe. In den letzten Betriebsjahren der Güterabfertigung in Spangenberg ging der Transport etwas schneller vonstatten, da die Sendungen ab Kassel per **LKW** durch die Bahnamtliche Spedition nach Eschwege transportiert wurden.

In Spangenberg gab es auch eine Bankfabrik, die ein fleißiger Bahnkunde war und ihre Produkte per Frachtgut zu ihren Kunden in ganz Deutschland transportieren ließ.

Beim Gleisanschluss der **Firma Assmann & Co OHG** handelte es sich um einen Privatanschluss, dessen einzuhaltende Bestimmungen am **27. 3. 1972** von Herrn **Waskönig** vom Bahnhof Spangenberg gezeichnet und am **26. 4. 1972** vom Betriebsamt Eschwege genehmigt wurden. Der Anschluss lag im westlichen Teil des Bahnhofs Spangenberg, wurde über die handbediente Weiche an das bundesbahneigene Hauptgleis **1** angeschlossen. Das Gleis besaß eine Nutzlänge von **83 m** und war am Gleisende mit einem Prellbock versehen. Bedient wurde er mit einer Kleinlok, die samt Personal vom Bahnhof Melsungen gestellt und als Rangierfahrt geführt wurde. Die entsprechenden Waggons wurden bei der Hinfahrt geschoben und bei der Rückfahrt gezogen. Stellvertretend für die weiteren Gleis-



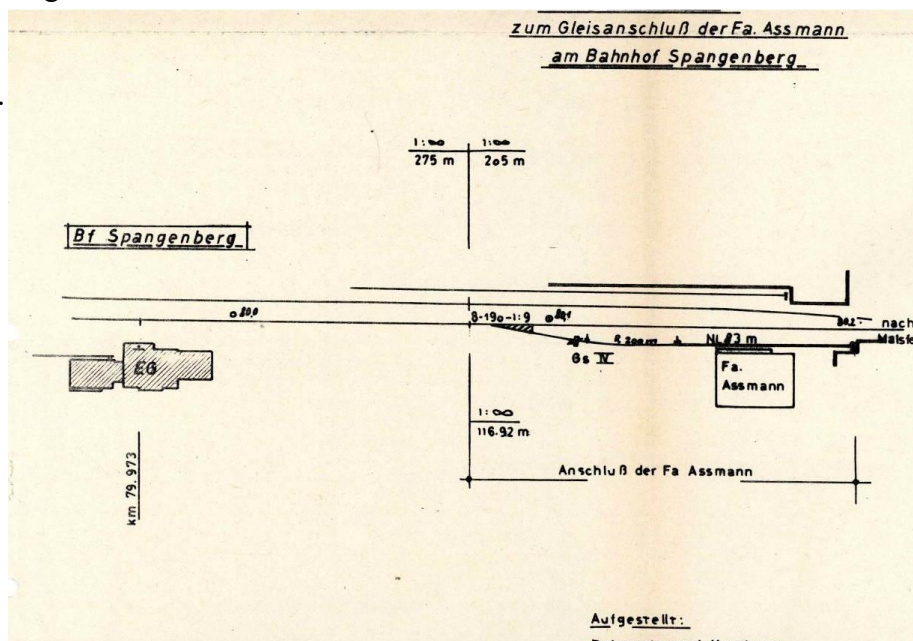
Deckblatt von den Bestimmungen für den Privatan-schluss von der Firma Assmann & Co am Bahnhof Spangenberg. (Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)



Die Entladezone vom Landhandel Walter Küchler & Co. am 15. 04. 2007.



Gleise in Spangenberg um 1985. Nach links zweigt der Anschluss der Firma Assmann Baustoffe ab, rechts ist die Laderampe zu sehen. (Foto: Reinhold Salzmann)



Gleisplan vom Gleisanschluss der Firma Assmann am Bahnhof Spangenberg aus dem Jahre 1964. (Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)

anschlüsse am Spangenger Bahnhof führen wir die für diesen An-schluss gültigen Bestimmungen an dieser Stelle komplett ab. Hier-bei ist darauf zu achten, dass die Worte Spangenberg und Malsfeld später durch das Wort Melsungen ersetzt wurden, da die Bedienung dann über den Bahnhof Melsungen bzw. Beiseförth erfolgte. Ein weiterer Privatanschluss war der von der Firma **Georg Appel und Söhne**, der am östlichen Teil des Bahnhofs Spangenberg und war am **Km 79,7** an das Bahnhofsgleis **4** angeschlossen. An dem

- 1) Allgemeine Bestimmungen:

a) Lage

Der normalspurige Privatgleisanschluß der Fa Asmann & Co, OHG Spangenberg liegt im westlichen Teil Bahnhof Spangenberg und ist durch die handbediente Weiche 13 an das bundesbahneigene Hauptgleis 1 angeschlossen.

b) Beschreibung des Privatgleisanschlusses

Im Anschluß werden Baustoffe umgeschlagen.

Zur Anlage gehören

- 1) Die Anschlussweite 13 (Handpunkt durch den Rangierpersonal des Bfz)
 - 2) Das abgehängte Glas mit einer nutzbaren Länge von 83 m
 - 3) Gleisgruppe IV (Gartendamm und die Gleise 13 bis 14)
 - 4) Der Freilicht am Gleisende
 - 5) Das Gleisparrenschicht an der Gleisgruppe IV
- Es besteht Schlüsselabhängigkeit zwischen Weite 13 und Gs IV. Der Schlüssel des Schließers der Weite 13 ist der Schlüssel des Betriebs des Bahnhofs Spangenberg und wird durch den Betriebschlosser, den der Rangierleiter von Zugleiter in Heilsbrunn erhält, unter Vorbehalt der Weite 13: 00
- Profilnischenrückungen bestehen nicht.
- Die Weite 13 ist mit einer Ufersperrefertigung Spangenberg besteht eine Posternsprechverbindung.
- a) Eine Laizette ist als Anlage beifolgt.

c) Eine Lageskizze ist als Anlage beigefügt.

2) Betriebsdienstliche Bestimmungen:

a) Allgemeines

1. Die Anzahl und die Zeitpunkt der einzelnen Bedienungs-fahrten sind den jeweiligen gültigen Rangierbeispielen fortge-setzt.
2. Der Anschluss wird vom Rangierpersonal des Bahnhofs Spangen-burg mit einer Rfz als Rangierfahrt bedient. Die Wagen werden bei der Minsfahrt geschoben, bei der Rückfahrt ge-zogen.
3. Bei außerplanmäßigen Bedienungsfahrten entscheidet der Zugleiter in Malsfeld, ob die Fahrten betrieblich mög-lich und zulässig sind.
4. Der Schlüssel zum Gleisramp 49 befindet sich im der Nebeneisen- und Betriebsraum des Bahnhofs Spangenburg. 2 Hosenbänder zum Gleisramp befinden sich unter der Rampe des Lagergeschupps.
5. Es sind keine besonderen Sonderleistungen vereinbart.
6. Erforderliche Umstellungen oder sonstige Sonderleistungen werden den Anstaltsstellen bei der Rangierung benannt.
7. In besonderen Fällen wird besonderer Rangierungsbefehl erteilt. Bei Bedarf werden die Wagen besichtigt und die Rangierung unter Aufsicht des Zugleiters durchgeführt. Es dürfen nur nach vorheriger Untersuchung durch einen wagenrechtlichen Beamten des DB der Wagen wieder in den Rangierbahnhof zurückgeführt werden.
8. Während der Betriebsaufnahme auftretende Unregelmäßigkeiten meldet der Rangierleiter sofort den Zugleiter in Malsfeld, der die entsprechenden Dienstvervoer des Bahnhofs Spangen-burg veranlasst.

- 3 -

Bei Unfällen oder Betriebsgefährdungen unterrichtet der Rangierleiter sofort den Wstg. B. **Mannigfaltig**. Der Wstg. verständigt sofort den Anschleifer, damit dieser sein Beauftragter sich an den einschlägigen Untersuchungen zur Sicherung des Beweises, den Ermittlungen zur Unfallursache und Schuldfraße beteiligen kann. Der genaue Zeitpunkt der Benachrichtigung muß aus Beweiserücksichten auf alle Fälle schriftlich festgehalten werden.

9. Das Personal des Anschleifers ist an den Bedienungsfahrten nicht beteiligt.

b.) Vorbereitung der Bodienungsfahrt

Die Bedienungsfehler werden in Gleis 1 zusammengestellt.
Höchstzulässige Stärke für Bedienungsfehler: 6 Achsen.
Die Wagen brauchen wegen der Melänge 1 : 00 min. an die durch-
gehende Luftleitung angeschlossen werden. Die Bedienungsfehler
werden als Rangierfahrten durchgeführt. Die Lastentafel der
Kleinlokt ist bei Zusammenstellung der Rangierabteilung zu
beachten. Stärke des Rangierpersonals: 1 Rangierleiter (zugleich
Kfz-Bedienter) und 2 Rangierführer.
Die Rangierergebnisse erteilt der Rangierleiter an den Rangierführer. Die
Reihenfolge der Wagen wird nach Vorbearbeitung des Ansch-
ließers festgelegt.

c.) Hinfahr

1. Eine Verständigung des Anschließers über die Bedienungs-fahrt findet nicht statt.
2. Nachdem der Zugleiter - Bf Malsfeld - der Bedienungsfahrt zugestimmt, der Rangierleiter die Gleise frei abgeleitet und die Weiche 13 in Minusstellung gelegt hat, kann die Rangier-
abteilung anfahren.
3. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Anschluss beträgt
5 km/h. Bei der Einfahrt werden die Wagen geschoben.
4. Die Gleisfeldbeleuchtung wird durch den Bf Spangenberg
eingeschaltet.

d.) Aufenthalt im Anschluß, Übergabe und Übernahme der Wagen

1. Die Sicherung stillstehender, in Anschlag vorübergehender abgestellter Wagen, ist durch Anziehen der Handbremse, durch Einlegen mit gebremsten Wagen oder durch Vorlegen von Hausseilbinder zu bewerkstelligen.
2. Der Anschleifer hat dafür zu sorgen, dass der Fahrweg für Jede Bedienungsarbeit frei ist.
3. Die Verarmung etwaiger in Anschlag oder in den dort zur Einhaltung berechtigenden Wagen stehenden Längen oberhalb des Rangierleiters.
4. Höchstzulässige Geschwindigkeit in Anschlag beträgt 5 km/h, Höchstzulässige Geschwindigkeit in der Übergabe 10 km/h. In Anschlag ist verboten, für die Sicherung stillstehender Fahrzeuge in der Rangierleiter verantwortlich.
5. Der Beauftragte, der die Anschlag- und Übergabearbeiten der Wagen und Ladungen bei Übernahme bzw. selbst bei der Rangierarbeit überträgt, ist verpflichtet, die Übergabe mit der Rangierleiter auf ordnungsgemäßen Zustand und ungefalligkeitsmäßige Übernahme zu bestätigen. Er ist verpflichtet, die Rangierleiter der Gefahr des Versagens zu melden. Ist der Schaden in der Rangierleiter entstanden, ist es möglich, sofort von Anschlag zu erkennen zu lassen.

$$= l_4 =$$

- 4 -
6. Hebenanschließer und Mitbenutzer sind nicht vorgesehen.
 7. Die Rückfahrt erfolgt ohne vorherige Verständigung des Zugleiters.

e) Rückfall
nach 10

wieder nach Gleis 1 als Rangierföhr zurück, dabei werden die Wagen gezogen. Die Gleissperre IV ist zu verschließen und der Schlüssel nach Beendigung der Rangiergeschäfte in die Hebelbank im Betriebsraum des Bf Spangenberg einzuschließen und das Gleis 1 dem Zugleiter frei und befahrbar zu melden.

*) Verkehrsdienstliche Bestimmungen:

a) Überwachung des Aus- und Eingangs der Wagen:

- d) Der Aus- und Einlager der Wagen wird durch die Güterüberföhrung Spannenberg überwacht. Jeder im Gleisanschluss bereitgestellte Wagen wird von der im Waggonkontrollbuch eingetragenen, bei der Spannenberg aus- und eingelagert wird, beauftragt, ob die Ladefläche eingehalten wurde (Nummernkontrolle). Zustell- und Abholstellen sind nicht gekennzeichnet.
- e) Be- und Entladen während der Nachtzeit:
Während der Nachtzeit wurden von Anschluss keine Wagen be- oder entladen.
- f) Bezetten und Verbleiben der Wagen:
Alle aus dem Anschluss zum Versand kommenden Wagen werden von der Spannenberg bezetzt und wenn nötig mit Bahnhöfen versehen.
- g) Entfernen alter Kreideanschriften und Bezeichnungen:
Alle Kreideanschriften und Bezeichnungen - nicht aber Übergangs-, Entschensungs-, Rot-, Haupt- und Schutzzeile sowie Zettel mit Aufschrift "Kreideabdruck" - sind an den aus dem Anschluss abzuhenden Wagen von Anschluss zu entfernen.
Lernwagen sind ebenfalls zurückzubringen.
Die Spannenberg ist verpflichtet zu achten und den Anschluss nötigenfalls um Abhilfe zu bitten.
- h) Verbleiben der Wagen:
Wagen, die gezogen werden müssen, sind für die Gleisweite in Spannenberg zu verbleiben. Sollten bestimmte Wagen in Röh- und Ausgängen regelmäßig gezogen werden, so teilt dies der Anschluss der Güterüberföhrung schriftlich mit.
- i) Bezahlung der Zollwagen:
Jede eingehende Zollwagen muss von Zollamt in Bahnhof Hattungen verzollt, sofern nicht in Einzelfall die Verzollung zwischen dem Zollamt und dem Anschluss für den Anschluss vereinbart wird.
- j) Veranbarung zwischen dem Anschluss und dem Zollamt:
Von der Vereinbarung zwischen dem Anschluss und dem Zollamt ist die Güterüberföhrung von Anschluss zu verständigen.
- k) Beförderung der Begleitpapiere:
Der Anschluss hat die zu den Hauptwagen gehörenden Fracht- und sonstigen Begleitpapiere bei der Güterüberföhrung mitzugeben. Als die Frachtpreise und sonstigen Begleitpapiere mitzugeben sind sich zu übergeben. Die Besonderen, die 16 Uhr des Auslieferungs zu übergeben. Den Besonderen, die die Besonderefahrten durchführen, werden keine Begleitpapiere

Die Blätter 2-4 von den Bestimmungen für den Privatanschluss von der Firma Assmann & Co OHG. (Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)

- #### h) Stückgutverkehr:

1) Beförderung von Ladung stin:
Befähigene Lademittel sind von Anschließern bei der Güterabfertigung in Moleisungen abzuholen bzw zurückzugeben oder durch die Flächenbediener zustellen oder abholen zu lassen.

Bestimmungen, die der Anschließter zu beachten hat

- a) Alle beteiligten Stellen sind von Anschlüssen bei Ankunft der Bedienungsfahrer zu unterrichten.
- b) Bahnhöfstrassen sind in der Regel nicht vorhanden.
- c) Der Anschlusser hat dafür zu sorgen, dass:
 - das Zustellsignal und der Fahrweg für die Bedienungsfahrt zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden,
 - Rangier- und sonstige Arbeiten in der Nähe des Gleises während der Bedienung eingestellt werden,
 - Leute, die in den Bedienungsbereich an oder im Wagen tätig sind, die Bahn frei von ihm zurücktreten,
 - bei Lagerung von Gegenständen an Anschlüssen ein Abstand von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Strecken von den Gleisen eingehalten wird,
 - Gegenstände in der Nähe des Gleises so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die Bedienung der Güterzüge nicht behindert werden,
 - bei Herstellung und Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung feuergefährlicher Stoffe (d. s. brennende, entzündliche, leicht entzündliche, sprengkräftige, zerknüllfähige, giftige, ätzende, giftig-ätzende Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- d) Das Signalhorn der Beleuchtung bei Dunkelheit ist Sache des Späthelfers.
- e) Der Anschlusser hat dafür zu sorgen, dass die Gleise, Schutzanlagen von Schienen, Eisen, Pflanzkanälen und andere Schutzanlagen frei sind. Außerdem müssen die Rangierwege stets begehbar sein. Der Hauptmann der Rangierabteilung ist unter der Rampe am Lagergeschuppen bereitzustellen.
- f) Das Kuppeln der Wagen wird nur von Mitarbeitern der Deutschen Reichsbahn durchgeführt.
- g) Beschädigungen an den Anlagen und Fahrzeugen der Reichsbahn sowie Gefährdungen sind sofort dem Dienstvorsitzer des Bahnhofs zu melden.
- h) Vorerst werden keine Güter der Güternklassen A I und II und B in der Nähe des Gleises gelagert oder abverfrachtet.
- i) Keine Fahrleistungen vornehmen.
- j) Das Bewegen von Kleinbahnfahrzeugen mit Straßenfahrzeugen

6

- n) Keine Gleisbogen unter 130 m Halbmesser.
n) Keine werkseigenen Triebfahrzeuge.

Schlussfolgerungen

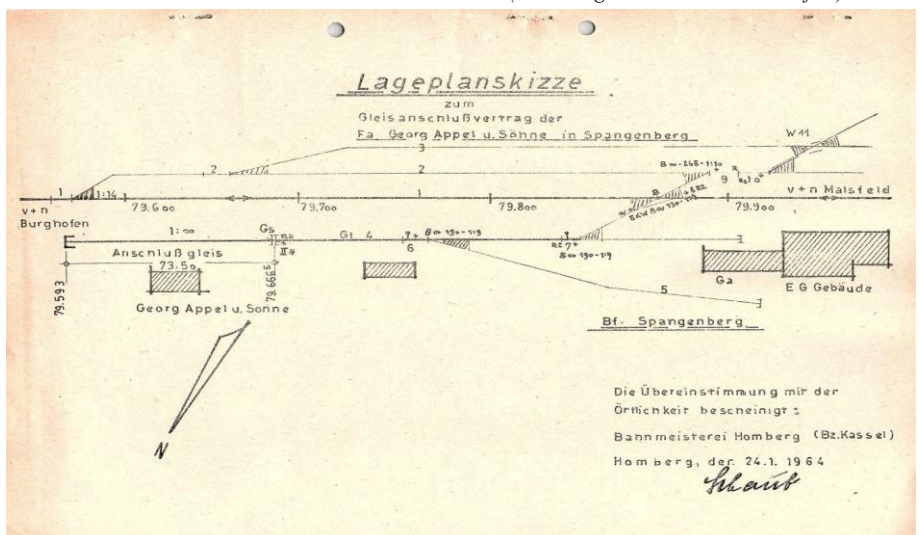
Schlussbestimmungen

Diese Anweisung tritt am Tage der Herausgabe in Kraft.

<u>Vorteilhaft</u>	
10 Spritzenberg	5 Stück
10 Hornberg (Boz Ksl)	2 "
10 Sobra	2 "
10 Pulda	1 "
10 Pulda	2 "
10 Fries Abmann & Co	2 "
10 Kassel	4 "
10 Eschwege	2 "
Reserve	5 "
<u>Zusammen</u>	25 Stück

Links und oben:

Die Seiten 5 und 6 von den Bestimmungen für Gleisende.
den Privatanschluss von der Firma Assmann & Co OHG. (Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)



*Lageplanskizze vom Gleisanschluss von der Firma Georg Appel & Söhne in Spangenberg vom 24. 1. 64.
(Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)*

Der dritte vorhandene Privatgleisanschluss betraf gleich zwei Firmen, nämlich die Firma Braun und die Firma Salzmann. Leider war den zugehörigen Bestimmungen keine Gleisskizze beigelegt, aber dort befand sich stattdessen ein Gleisplan vom Bahnhof Spangenberg vom **Juli 1972**, auf dem das Gleis mit enthalten ist, wenn auch ein Stück vom oberen Bereich aus Platzgründen fehlt. Die Bedienungsanweisung für die beiden Privatanschlüsse decken sich im Wesentlichen mit den beiden anderen Anweisungen. Der Gleisanschluss befand sich im südwestlichen Teil des Bahnhofs und war durch die doppelte Kreuzungsweiche **11** an das bundeseigene Gleisnetz angeschlossen.

Holage 706 C

*Anlage
Seite 8
1-6*

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Kassel

Anweisung

Über die Bedienung des Privatgleisanschlusses der Fa. Georg Appel
und Ethne auf Bahnhof Spangenberg.

Aufgestellt:

Kassel, den 11. Februar 1964

Der Vorstand
des Bundesbahn-Maschinenamtes
Kassel

gez.: Oehm

Kassel, den 11. März 1964

Der Vorstand
des Bundesbahn-Maschinenamtes
Kassel

gez.: L. V. Dunkel

Kassel, den 16. März 1964

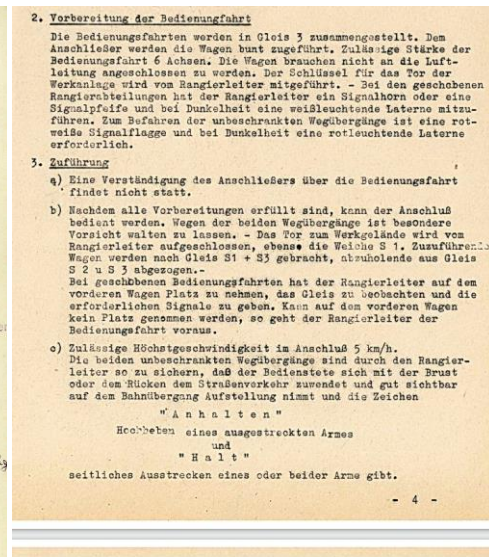
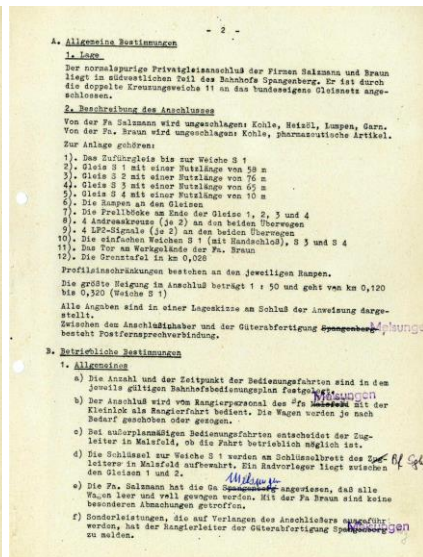
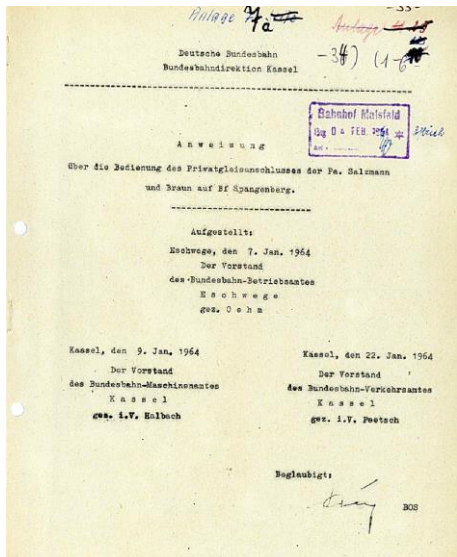
Der Vorstand
des Bundesbahn-Verkehrsamtes
Kassel

gez.: i. V. Pöschel

Begleitet:

Georg B08

Deckblatt von den Bestimmungen für den Gleisanschluss der Firma Georg Appel & Söhne vom 11. 2. 1964. (Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)

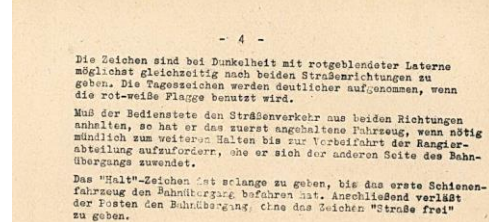


Deckblatt für die Anweisung für die Bedienung der Privatanschlusgleise von den Firmen Braun und Salzmänn vom 7. 1. 1964.

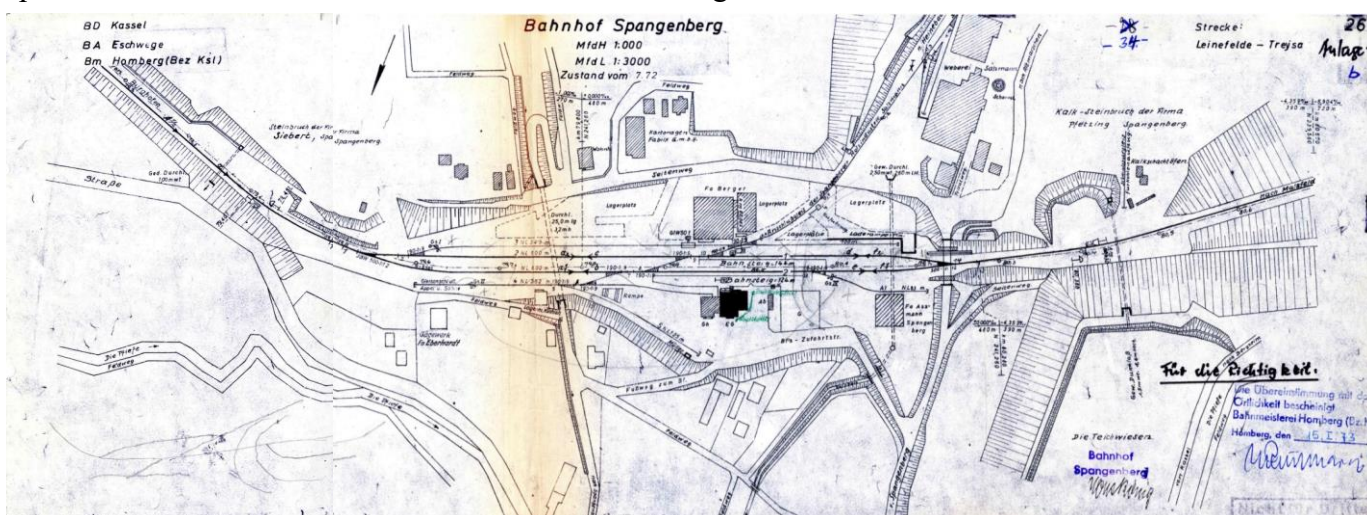
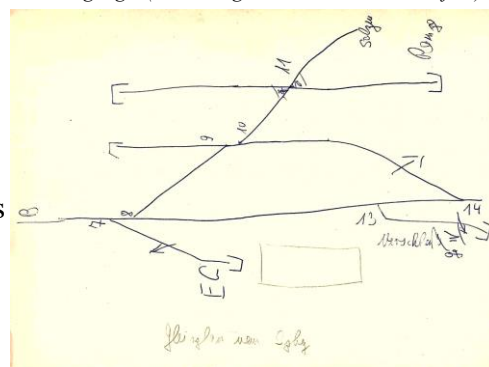
Blatt 2 der Bestimmungen für die Bedienung der Gleisanschlüsse Braun und Salzmänn (Beide Seiten: Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)

Von der Firma Salzmänn wurden Kohle, Heizöl, Lumpen und Garn umgeschlagen und von der Firma Braun waren es Kohlen und Pharmazeutische Artikel. Die Anlage des Anschlusses bestand aus dem Zufuhrgleis bis zur Weiche S 1, das Gleis S 1 mit einer Nutzlänge von 58m, das Gleis S 2 mit einer Nutzlänge von 76 m, Gleis S 3 mit 65 m Nutzlänge, Gleis S 4 mit 10 m Nutzlänge samt den Rampen an diesen Gleisen sowie den Prellböcken an den Enden der Gleise 1, 2, 3 und 4. Da der Anschluss zwei Bahnübergänge besaß, kamen noch 4 Andreaskreuze und 4 LP2-Signale (je 2) hinzu. Außerdem gehörten zur Anlage die einfachen Weichen S 1, S 3 und S 4, die mit Handschloss versehen waren, das Tor am Werksgelände von der Firma Braun und die Grenztafel am Km 0,028. Der Anschluss wurde zunächst vom Rangierpersonal mit einer Kleinlok des Bahnhofs Malsfeld, später von Melsungen aus bedient. Dabei wurden die Waggons je nach Bedarf gezogen oder geschoben. Besonders beachtet werden mussten die Bestimmungen zum Überqueren der beiden Bahnübergänge, die auf den Seiten 3 und 4 der Anweisungen aufgeführt waren. Diese bilden wir hier mit ab.

Der als Beilage vorhandene Gleisplan vom Juli 1972 enthielt alle drei Privatanschlüsse, während die beiden östlich und westlich vom Bahnhof liegenden Anschlüsse der Firmen Siebert (östlich) und vom Kalksteinbruch Pftzing (westlich) damals bereits abgebaut waren. Außerdem enthielt die Aufstellung noch eine nicht näher bezeichnete Skizze, die wohl später entstanden ist, auf der offenbar die damals noch genutzten Gleise enthalten sind.



Seite 3 und 4 mit der Bedienungsanweisung für die beiden im Bereich der Privatanschlüsse vorhandenen Bahnübergänge. (Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)



Gleisplan vom Bahnhof Spangenberg samt Privatanschlüssen vom Juli 1972. (Sammlung Geschichtsverein Malsfeld)

Bei der DB gab es bereits im Jahre **1969** Bestrebungen, die Stückgutabfertigung in Spangenberg zu schließen. Trotz heftiger Proteste der Öffentlichen Hand schloss diese zum **1. Juni 1970**, obwohl hier noch täglich beachtliche ca. **9,9 To.** Stückgut abgefertigt wurden. Die Schließung geschah im Rahmen einer Reorganisationsmaßnahme der DB, bei der von **104** Güterabfertigungen in der Bundesrepublik immerhin **74** die Abfertigungsmöglichkeit für Stückgut verloren. Der Bahnhof Spangenberg wurde seit diesem Tag über Melsungen abgewickelt. Weiterhin erhalten blieb in Spangenberg der Expressgut- und Gepäckverkehr sowie der Wagenladungsverkehr, der auch weiterhin durch das Personal der Güterabfertigung



Die Melsunger Köf 333 200-4 am Spangenger Bahnhof um 1985.

(Sammlung Reinhold Salzmann)



*Gütergleise am Bahnhof Spangenberg im Jahre 1983
(Foto: Reinhold Salzmann)*



Die „Eiserne Brücke“ und der Gleisanschluss vom Baustoffhandel Assmann sind noch im Betrieb. (Sammlung Reinhold Salzmann)



Holzverladung am Bahnhof Spangenberg an der Laderampe von der Westseite und von der Ostseite aus gesehen im Jahre 1986 (Beide Fotos: R. Salzmann)

abgewickelt wurde, zumindest bis zum **25. Mai 1974**. Die Gleisanschlüsse von Spangenberg sind danach noch für ein paar Jahre im Waggonverkehr bedient worden, bis auch dieser Restverkehr, ohne großes Aufsehen zu erregen, am **31. Mai 1986** heimlich, still und leise zwischen dem Bahnhof Spangenberg und dem Abzweig Pfieffewiesen eingestellt wurde. Ein Relikt aus der Güterabfertigung blieb als die einzige Erinnerung an die Eisenbahnzeit in Spangenberg bis heute erhalten und kann seit einigen Jahren im dortigen Heimatmuseum begutachtet werden. Hierbei handelt es sich um ein Schreibpult, das für viele Jahre



*Rechts:
Das Schreibpult im Spangenger Heimatmuseum am 6. Juni 2006.*



Die schon zurück gebauten Gleise am Bahnhof aus Richtung Beieröde zeigen die Demontage in den 80-er Jahren.



Ausfahrt Richtung Malsfeld in den 80-er Jahren.
(Beide Fotos: Reinhold Salzmann)

in der Güterabfertigung gestanden hatte und dort ständig in Gebrauch war.

Nun folgt das traurigste Kapitel vom Spangenberg Bahnhof. Als Erstes beschäftigte sich die Spangenberg Zeitung am **18. Januar 1990** mit diesem Thema: Nachdem schon im Jahre **1982** die Betriebs-einstellung der Bahnverbindung genehmigt wurde, ging nun ein Jahrhundert Spangenberg Eisenbahn-geschichte seinem Ende entgegen. Was im Jahre **1879** sehr vielversprechend begonnen hatte, endete nun mit der Demontage der sieben Kilometer langen Strecke zwischen dem Bahnhof Spangenberg und dem Industriegebiet Pfieffewiesen bei Melsungen, die nun durch eine Hamburger Firma durchgeführt wurden. Die Schienenstücke dieses Teils des Streckenabschnitts von der Berlin-Coblenzer Eisenbahn wurden per Lastkraftwagen zum Recyclen an Walzwerke in Italien geliefert oder wandern in Hüttenwerke im Ruhrgebiet, um dort verarbeitet zu werden. In ihrer Ausgabe vom **20. April 1990** blies die **HNA** ebenfalls in das gleiche Horn und berichtete nochmals über den Fortgang der Rückbauarbeiten am Streckenabschnitt. Somit wurde der etwa **6 Km** lange Abschnitt zwischen Spangenberg und Mörshausen bereits seit Januar zurückgebaut, nachdem vorher offensichtlich schon der Abschnitt Beieröde-Spangenberg demontiert worden war. Seit Mitte **April 1990** folgte dann der Abschnitt zwischen



Während des Gleis-Abbaus türmen sich im Januar 1990 die Gleisjoche am Spangenberg Bahnhof. (Foto: Reinhold Salzmann)



Im Januar 1990 begann der Gleisabbau am Spangenberg Bahnhof.
(Foto: Reinhold Salzmann)



Gleis-Rückbauarbeiten am Bahnhof Spangenberg im Januar 1990 und die Gleisseite vom Bahnhof Spangenberg nach dem Rückbau im Jahre 1992.
(Beide Fotos: Reinhold Salzmann)

Mörshausen und dem Industriegebiet PfiEFFe. Die Hamburger Firma, von der die anfallenden Arbeiten im Auftrag der DB übernommen wurden, hatte das beim Rückbau anfallende Altmaterial zunächst im Bahnhof Spangenberg und im Wald zwischen Mörs- hausen und Adelshausen gesammelt, bevor diese nach Beendigung der Arbeiten per LKW abtranspor- tiert wurden. Was blieb, ist auch in Spangenberg nur die Erinnerung an die „Gute alte Zeit“ mit ihrer **Bim- melbahn** und seit Mitte der **50-er** Jahre auch an die Schienenbusse, die übrigens in der Stadt liebevoll auch als „**Pfieffetaler Edelbrummer**“ bezeichnet wurden.

Beim Autor werden heute noch Erinnerungen an die **50-er** und **60-er** Jahre wach, als seine Eltern mit ihm und später auch mit seiner Schwester so etwa 1-2-Mal im Jahr sonntags oder auch einmal im Urlaub mit dem rumpelnden Schienenbus nach Spangen- berg fuhren, um auf dem dortigen Schloss einen schönen Nachmittag zu verbringen. Sogar an Fahrten mit einer **86-er** in einem richtigen Personenzug der damaligen Zeit kann er sich noch erinnern. Nach dem Rückbau (fast) sämtlicher Gleise im Bahnhofsbereich von Spangenberg wurde das Gelände im Laufe der Jahre kontinuierlich bebaut oder von den verschiedensten Betrieben genutzt.



Der Bahnhof Spangenberg von der Gleisseite um das Jahr 1990. Die Gleise sind abgebaut, Gleisbett und Bahnsteige aber noch vorhanden. (Foto: Dieter Rüsich)



Die Südseite vom Fußgängertunnel bei Km 79,772 am 17. April 2008



und die Nordseite des Tunnels am 15. April 2007

Von den früher am Bahnhof vorhandenen Firmen existiert dort inzwischen keine mehr vor Ort. Die zwei Gleisreste am Gebäude des inzwischen geschlossenen Zweigbetriebes der Firma Braun sowie der Bahn- übergang am Streckengleis in Richtung Beieröde sind in der Zwischenzeit ebenfalls verschwunden.



Die Lage des Fußgängertunnels in der Nähe des Lagers vom Landhandel Walter Küchler & Co am 17. 4. 2008.



Ein Blick aus dem Tunnel heraus auf das Schloss Spangenberg am gleichen Tag.

Lassen wir zum Schluss noch einige Relikte Revue passieren, die teilweise noch heute an die Zeit erin- nern, als durch den Spangenberg Bahnhof noch Züge fuhren. Beginnen wir an der Ostseite des Bahnho- fes von Waldkappel her, wo sich einst die Gleise teilten. Dort befindet sich am **Km 79,772** der letzte

noch erhaltene Fußgängertunnel an der Kanonenbahn bis nach Malsfeld. Der Tunnel nennt sich offiziell „gewölbter Durchlass“ und besitzt eine Breite von **2,20 m** und eine Höhe von etwa **2,80 m**. Er wurde im



Jahre **1878** gebaut, wie es auch im „Mund“ von der Fratze am Schlussstein an der Nordseite im Jahre **2007** noch gut zu erkennen war. Auf dem Schlussstein an der Nordseite kann man auch heute noch deutlich ein Fratzensgesicht erkennen, während an der Südseite kaum noch etwas zu erkennen ist, hierbei könnte es sich jedoch um einen missglückten Löwenkopf handeln, der schon bei der Herstellung des Steines mit einem Kreuz versehen wurde. Es wäre aber auch möglich, dass dieses Kreuz erst späterer nachträglich eingearbeitet wurde. Die Unterführung überquerten früher zwei Hauptgleise, ein Nebengleis und eine Weiche.

Zwischen dem Sockel des Einfahrtssignals am Bahnhofsanfang und der Unterführung war noch ein weiterer aber unleserlicher Kilometerstein erhalten, der einzige leserliche Stein jedoch ist der vom **Km 79,8**, der sich nur wenige Meter hinter der alten Unterführung befindet.



Etwa bei **Km 79,9** quert heute eine Straße die ehemalige Bahntrasse, wo in den Jahren des Restverkehrs ein Bahnübergang existierte. Ein Gleisrest am Übergang zeugte noch über das Jahr **2005** hinaus nach dem Gleisrückbau im Bahnhofsbereich davon.

Am **26.4.1996** lagen noch Reste von Gleisen im Bahnhofsbereich, von denen jedoch im Jahre **2006** nichts mehr zu sehen war. So konnte man in Höhe des Empfangsgebäudes noch etliche Jahre nach dem Gleisrückbau vor der Rampe des Gebäudes vom inzwischen stillgelegten Zweigbetrieb der Firma Braun/Melsungen einen Gleisrest erkennen, der früher ein Teil eines Anschlussgleises war, das bis zur Weberei Salzmann am Dörnbach geführt hatte.

Wie auf dem Foto von der Gleisseite des Bahnhofs vom **15. April 2007** zu sehen, kann der Betrachter noch die Bahnsteigkante des Hausbahnsteigs erkennen. Das Empfangsgebäude selbst wurde im **Sommer 1993** für einen Betrag von etwa **3,7 Millionen DM** grundlegend saniert, wobei statt dem ehemaligen Trakt der Bahnhofsgaststätte der Kindergarten errichtet wurde. Außerdem entstanden im ehemaligen Güterschuppen ein Vorführ- und Übungsraum für die Musikschule Schwalm-Eder-Nord, die im Haupttrakt des Empfangsgebäudes ebenfalls Einzug hielt. Zusätzlich entstanden im Gebäude noch einige Sozialwohnungen. Für das Projekt flossen mindestens ca. **1.565.000 DM** aus den unterschiedlichsten Töpfen. Die neuen Gebäudetrakte des Kindergartens sollten an Eisenbahnwaggons erinnern. Die Bauherren wollten dadurch die ursprüngliche Nutzung des einstigen Empfangsgebäudes hervorheben.

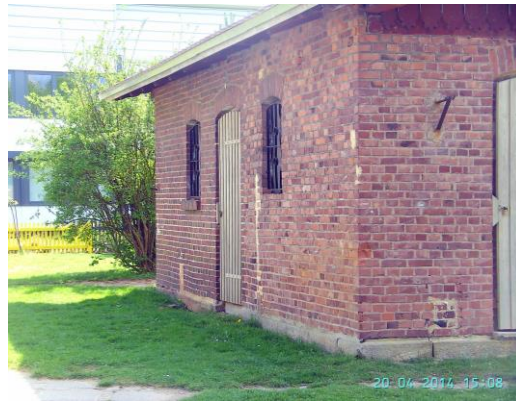


Das Empfangsgebäude von der Straßenseite mit umgebautem Güterschuppen am 20. April 2014.



Die Gleisseite vom Bahnhof Spangenberg nach dem Umbau mit der Bahnsteigkante vom Hausbahnsteig (vorne im Bild) am 15. April 2007.

Das ehemalige Toilettengebäude blieb erhalten und dient vermutlich als Geräteschuppen für den Kindergarten. Außerdem halten noch verschiedene Straßennamen an unterschiedlichen Stellen rund um den ehemaligen Bahnhof die Erinnerung an die Eisenbahnzeit wach. Da gibt es Namen wie „Verladestraße“, „Am Bahnhof“ oder „Bahnhofstraße“.



Die Ostseite vom ehemaligen Toilettenhäuschen und die Westseite am 20. April 2014.



Straßenschilder erinnern noch an den Bahnhof Spangenberg wie „Am Bahnhof“, „Bahnhofstraße“, (beide 21. 4. 2008) und „Verladestraße“ (15. 4. 2007)

An der Straße „Dörnbach“ ist nicht nur das Gebäude der ehemaligen Weberei Salzmann zu sehen, in dem heute der Städtische Bauhof der Stadt Spangenberg integriert ist, sondern wenn man die Straße entlang schaut, kann der Betrachter auch heute noch den Verlauf des ehemaligen Anschlussgleises nachvollziehen. Außerdem wird der Dörnbach selbst vom Ende des Grabens aus am **Km 80,16** unterirdisch in einer Tunnelröhre unter dem Bahnhof hindurchgeführt. Der Durchlass selbst besitzt eine Breite von **2,50 m** und stammt aus dem Jahre **1878**. Der Einlauf ist leider nicht mehr im Original erhalten, sondern muss sich oberhalb des heutigen Beginns der Röhre befinden haben. Das Eintrittsportal wurde weggerissen und der Bach verschwindet heute nur noch in der kaum zugänglichen Röhre. Das



Das ehemalige Salzmann-Gebäude am 20. April 2014. In einem Bogen führte das Anschlussgleis nach hinten zum Gebäude im Hintergrund, wo Kopf gemacht wurde.



Die kaum noch lesbare Jahreszahl 1878 am oberen Querstein am 21. 4. 2008.

Austrittsportal an der Nordseite befindet sich inmitten einer Wiese etwas unterhalb des Bahnhofs. Es wurde künstlerisch gestaltet und der obere Schlussstein des Rundbo-

Rechts:

Der Schlussstein am unteren Abflussportal am 21. 4. 2008.





Wassereinlauf mit dem Dörnbach am Grabenende und der nördliche Abfluss mit behauenen Schlussstein unterhalb des Bahnhofs am 21. 4. 2008.

gens trägt ein rautenartig gehaltenes Wappen. Außerdem befindet sich oberhalb des Steins auf der oberen Querplatte noch die Jahreszahl **1878**, die aber im April **2008** leider teilweise zugewachsen war. Bei **Km 80,24** befindet sich am Ende des Bahnhofs in Richtung Bergheim noch eine Brücke aus der Bauzeit der Kanonenbahn, die einst den Straßenverkehr und auch Fußgänger über die Bahntrasse hinweg leitete. Die Brücke ist fast baugleich mit denen an der Beieröde und in Malsfeld. Diese ist inzwischen so marode, dass sie selbst für Fußgänger gesperrt werden musste und dient heute nur noch als Denkmal. Die neue Straße dahinter führt als Wall über den Bahndamm hinweg und trennt die Kanonenbahntrasse seither. Während die Straße auf der eisernen Brücke aus



Die eiserne Brücke von der Seite mit Blick auf den Schlossberg um 1950, (Archiv Spangenberg)



Postkarte aus Spangenberg. (Sammlung Heinz Buhre)

Kopfsteinpflaster besteht, ist auf den an beiden Seiten angelegten Fußwegen noch der alte Holzbohlen-Belag erhalten.

Auf einer alten Postkarte, die vermutlich aus den **50-er** Jahren stammt, ist die Brücke in einer Zeit als Motiv zu sehen, als die Eisenbahnwelt in Spangenberg noch in Ordnung war. Außerdem zeigen wir an dieser Stelle noch zwei weitere alte Fotos von dem Bauwerk aus den **50-er** und **80-er** Jahren, sowie den Jetztzustand



Die eiserne Brücke über die Kanonenbahn im Jahre 1983 (Sammlung Reinhard Trumpik) nach dem Jahre **2005**.

Foto links:
Hinter der Brücke quert die neue Straße auf einem Damm die Trasse.
(Foto vom 21. 03. 2005.)

Foto rechts:
Die inzwischen gesperrte Brücke am Ende des Bahnhofs am 15. April 2007..



In Spangenberg hat sich eine der alten Bänke aus dem Wartesaal des Bahnhofes erhalten, wie sie überall an der Kanonenbahn in den Wartesälen teils bis zur Stilllegung der Strecke standen und dort auch noch ständig in Gebrauch waren. Die Bank ist im Originalzustand erhalten, wurde aber restauriert und hat im Vorraum des Spangenberg Rathauses einen Ehrenplatz bekommen.



Die Inschrift „BCE“ im oberen Bereich der Lehne.

Kommen wir zum Schluss des Kapitels noch auf die **Bahnhofsgaststätte** zu sprechen, die am Bahnhof Spangenberg schon am **1. November 1878** eröffnet worden war, also schon rund ein halbes Jahr vor Beginn des Bahnbetriebes am 15. Mai 1879 bestanden hatte. Es ist zu vermuten, dass die Gaststätte aus einer Kantine für die Bauarbeiter entstanden ist. Leider konnte der Autor über die Geschichte der Gaststätte, deren Betreiber und Ereignissen im Zusammenhang mit dem Gaststättenbetrieb bisher nur sehr wenig herausfinden, da es anscheinend heute niemanden mehr gibt, der Auskunft darüber erteilen könnte.

Fakt ist, dass der erste Bahnhofswirt der aus dem Hotel „**Goldener Löwe**“ in Spangenberg stammende Gastwirt **Bertram** war, der die Gaststätte bis zum **31. Oktober 1913** betrieb. Bertram hatte aber offensichtlich die Gaststätte nicht ständig persönlich betrieben, da es in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts auch Hinweise auf einen Gastwirt **Heinz** gibt, der die Gaststätte wohl als Angestellter von Bertram oder als Unterpächter betrieben hatte. Ab **1. November 1913** übernahm dann **Lorenz Weisel** als neuer Pächter die Bewirtung in der Bahnhofswirtschaft. Sein Name wurde durch verschiedene Anträge bei der Bahnverwaltung aktenkundig und blieb daher erhalten. Weisel stellte Anträge auf eine neue Bierleitung, einen Buffetanbau, einen neuen Herd und drängte auf die Verlegung der Bahnhofstoiletten vom Aborthäuschen in das Bahnhofsgebäude. Wie lange Weisel die Wirtschaft betrieb, ist unbekannt, vermutlich aber bis in die Jahre während des ersten Weltkrieges, da in diesen Jahren viele Bahnhofswirtschaften aus wirtschaftlichen Gründen eingingen. Anfang der **30-er Jahre** gab es noch den Wirt **Eckhard Weisel**, der außerdem noch die Gaststätte „Zur Stadt Frankfurt“ in der Klosterstraße betrieb. Eckhard war möglicherweise ein Sohn von Lorenz Weisel. Danach verschwinden die Wirte der Bahnhofsgaststätte Spangenberg in der Versenkung der Geschichte. Es war jedoch zu erfahren, dass die Wirte im Laufe der Jahre häufig wechselten, da die meisten mit dem Umsatz und den Erträgen in der Wirtschaft nicht zufrieden waren.

Der nächste Wirt, der in Erscheinung tritt, war **Heinrich Malkus**, der die Gaststätte während der **50-er Jahre** betrieb, wie ein Inserat in der Festschrift der Stadt Spangenberg anlässlich der 650. Wiederkehr der Erteilung der Stadtrechte im Jahre **1959** zeigt. Die Bahnhofsgaststätte war im Jahre **1970** noch im Betrieb, da Frau **Ida Bode** vom Bahnhof Burghofen in dem Jahr eine Wohnung im Empfangsgebäude bezog und in



Die Kanonenbahnbank im Vorraum des Spangenberg Rathauses im Juni 2014.

(Beide Fotos: Heinz Buhre)



Im rechten Flügel des Spangenberg Bahnhofs war die Gaststätte untergebracht, die über einen Seiteneingang und einen Gang vom Schalteraum her zu erreichen war.

Anfang der 70-er Jahre war sie noch in Betrieb. (Foto: Reinhold Salzmann 1983)



Das Inserat von der Bahnhofsgaststätte aus dem Jahre 1959.

(Aus: 650 Jahre Stadtrechte Spangenberg, Sammlung Salzmann)

A black and white photograph of a large, multi-story building under construction or renovation. The building has a dark, textured upper section and a lighter, more damaged lower section. Scaffolding is visible on both sides. Debris is scattered on the ground in front of the building. Several people are standing near the entrance, and a vehicle is partially visible on the left.

Wie schon einmal kurz erwähnt, wurde nach der endgültigen Schließung des Lokals der Gaststättentrakt bei der Sanierung des Empfangsgebäudes abgebrochen und an dessen Stelle ein Trakt vom neuen Kindergarten errichtet.

A photograph of a stone building with a modern extension. The building features a stone wall with two arched windows and a dark wooden roof structure. A paved area is in the foreground.

Vier auf einen Streich

inalbericht aus der HNA vom 5. 6. 1993. (Sammlung Reinhold Salzmann)

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Kassel

Pachtvertrag

zwischen
der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Kassel
und
Herrn Heinrich Böker
(im folgenden „Pächter“ genannt)
ist folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§ 1^{a)}
Die Deutsche Bundesbahn verpachtet dem Pächter vom 15.12.1965 an auf dem
Bahnhof / ~~den Bahnhöfen~~ Spangenberg
den Betrieb der Bahnhofswirtschaft
~~den Betrieb der Bahnhofserbschließung~~
~~den Betrieb eines Bahnhofsverkaufstandes~~
~~den Verkaufsfußbodenplätze zum Betrieb von Automaten~~
~~den Betrieb der Bahnhofsstellen~~

§ 2
Zum Verkauf sind zugelassen: Alle in Bahnhofswirtschaften üblichen Waren
sowie Zeitungen und Zeitschriften.

*Blatt 1 des Pachtvertrages zwischen der DB und Heinrich Böcker
per 15. 12. 1965. (Beide Belege: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)*

Zu seinen Pflichten gehörte es, die Toiletten in der Schalterhalle des Bahnhofs regelmäßig zu reinigen und die erforderlichen Putzmittel dafür selbst zu tragen hatte, während er das Toilettenpapier und die benötigte Seife zum Hände waschen von der DB gestellt bekam. Dafür erhielt er von der DB monatlich eine

Entschädigung in Höhe von **20.- DM.** Für die Reinigungspflicht der Toiletten wurde am **1. 1. 1966** extra ein Vertrag mit der DB abgeschlossen, der ab dem **1. 2. 1966** Gültigkeit besaß. Der Vertrag war vom Eschweger Betriebsamt erstellt und vom Amtsvorsteher **Oehm** gegengezeichnet.

Vertrag

Über die Reinigung der WC-Anlagen beim Bahnhof Spangenberg durch den Bahnhofswirt, Herrn Böker.

Zwischen der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahndirektion Kassel, vertreten durch den Vorstand des Bundesbahn-Betriebsamtes Eschweger und Herrn Böker, Bahnhofswirt in Spangenberg, wird nachfolgender Vertrag abgeschlossen:

§ 1
Der Bahnhofswirt, Herr Böker, übernimmt ab 1. Februar 1966 die Reinigung der Abortanlagen beim Bahnhof Spangenberg.

§ 2
Der Bahnhofswirt hat die zur Reinigung der Abortanlagen nötigen Reinigungsmittel selbst zu stellen.

§ 3
Für diese Arbeit erhält der Bahnhofswirt, Herr Böker, von der Deutschen Bundesbahn eine monatliche Reinigungsgebühr von 20.- DM (zwanzig Deutsche Mark). Diese Gebühr wird monatlich rückwirkend an Herrn Böker ausbezahlt.

§ 4
Dieser Vertrag tritt vom 01. Februar 1966 in Kraft. Der Vertrag kann von jedem Vertragspartner bis zum 3. Werktag eines Monats zum Schlusse des Monats gekündigt werden.

§ 5
Jeder Vertragspartner erhält eine Abschrift des Vertrages.

Eschweger, den 01.02.1966
Deutscher Bundesbahn Betriebsamt Eschweger
Der Vorstand
gez. O e h m

Spangenberg, den 1. 1. 1966
gez. Heinrich Böker

Begleitet:
SSS

Der Vertrag über die Reinigung der Toiletten.

(Beide Belege: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)

Auch das in der Wirtschaft enthaltene Inventar war genau aufgelistet und sogar die von der Brauerei Malsfeld gestellte Bestuhlung wurde extra mit aufgeführt und sogar abgestempelt. Für den Erhalt des Inventars musste Heinrich Böker gegenzeichnen. Bei seiner Anmeldung bei der Industrie- und Handelskammer erfahren wir auch, dass sein Name auf den Verträgen ohne „c“ falsch geschrieben war. Außerdem erfahren wir auf dem Formular für die Gewerbeanmeldung bei der Stadt Spangenberg auch noch den Namen seines Vorgängers in der Bahnhofswirtschaft, der darin mit (Frau) **Suchsland** angegeben war.

INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER KASSEL

Nichtzutreffendes bitte streichen! Sollten die vorgesehenen Spalten zur Beantwortung nicht ausreichen, wird um Beifügung ergänzender Anlagen gebeten. Die Angaben werden vertraulich behandelt.

Name/Firma: Heinrich Böker
Bahnhofsgaststätte
Spangenberg
Geschäftsbezeichnung: (z. B. Kronen-Apotheke, Centrum-Drogerie, Hotel zum Deutschen Kaiser)

Anschrift: (mit Angabe des Zustellpostamtes)
135491 Spangenberg

Rechtsform: (Einzelunternehmen, Gesellschaft des bürgerlichen Rechts, OHG, KG, AG, KGaA, GmbH, eGmbH)

Fernsprech-Nr.: /
Fernschreiber-Nr.: /
Gründungs-jahr und -tag: 14. 12. 65

Besitz- und Beteiligungsverhältnisse: (Name des Inhabers, der Gesellschafter, Kommanditisten usw.)
Heinrich Böker (Pächter)

Gesetzliche Vertreter: (Name der Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer, Prokuristen etc.)

Eintragung im Handels- bzw. Genossenschaftsregister: /
Anerk. Flüchtlingsbetrieb: JA NEIN Nr. /
Amtsgericht: /
Datum: / Reg.-Nr.: /
Früher ansässig in: /

Gewerbeanmeldung:
am: 14. 12. 65
in: Spangenberg
Gewerbeablauf: /
vom: Kasseler Beamte - D. Vassal
am: /
wofür: /

Art des Unternehmens: (möglichst genaue Fachbezeichnung: z. B. Metallverarbeitende Industrie, Textil-Einzelhandel, Lebensmittel-Großhandel usw.)
Gaststätte

Spangenberg, 4. 12. 66
Heinrich Böker
Bahnhofsgaststätte
3509 Spangenberg

Heinrich Böker
Rechtsverbindliche Unterschrift

Die Anmeldung des Betriebes bei der Industrie- und Handelskammer.

(Beleg: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)

§ 7)
Die angehefteten
„Allgemeinen Vertragsbedingungen für Nebenbetriebe der Deutschen Bundesbahn“
und die
„Besonderen Vertragsbedingungen für Bahnhofswirtschaften“
sowie die
„Bestimmungen über die Wirtschaftswerbung der Nebenbetriebe“
sind Bestandteile des Vertrages.

§ 8
Die Geschäftszeit ist wie folgt festgesetzt: täglich von 8.00 bis 22.30 Uhr
Darüber hinaus wird Schankerglaubnis bis zum Eintritt der örtlichen
Polizeistunde erteilt.
Sonderveranstaltungen über die Polizeistunde hinaus, sind genehmigungspflichtig!

§ 9
Zusätzliche Bestimmungen
Die Wartung und Reinigung der Toiletten in der Schalterhalle obliegt dem Pächter.
Er erhält von der Bundesbahn einen Zuschuß von z.Zt. 20,- DM mtl.
(Kantstr.)

§ 10.
Die Innehaltung ist aus gesundheitspolizeilichen und hygienischen Gründen untersagt.

Spangenberg, den 19. 8. 1966 Kassel, den 19. Aug. 1966

Der Pächter:
Heinrich Böker
Bahnhofsgaststätte
3509 Spangenberg

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Kassel

12 R 3 1gw Spangenberg
(Geschäftszeichen)

Seite 3 des Pachtvertrages zwischen der DB und dem Wirt vom 19. 8. 1966.

Deutsche Bundesbahn
Bahnhof Spangenberg
Gerätenachweis Nr. 9
Bahnhofsgaststätte Spangenberg

Gerät übernommen:
Böker, Heinrich
(Inhaber v. Anlagen des Betriebes v. Teil)

(Stempel beim Wirt)

Anmerkungen:
1. Der Gerätemachweis ist der Gegenstand der Inventarvernahme. Wird die Inventarvernahme nicht durchgeführt, bleibt die Eigentümlichkeit der Geräte unberührt. Die Zurechnung der Geräte zum Betrieb ist dem Eigentümer anheimzugeben. Der Betrieb ist für die Zurechnung der Geräte zum Betrieb verantwortlich. Der Betrieb ist für die Zurechnung der Geräte zum Betrieb verantwortlich. Der Betrieb ist für die Zurechnung der Geräte zum Betrieb verantwortlich.

Geräte- nummer	Bezeichnung der Geräte, Art und Abmessungen	Bestand und Kennzeichen bei Änderung der Bestandzahl	Bemerkungen
01.01.00	Repräsentantentischchen	2	
01.02.00	Repräsentantentischchen	6	
01.03.00	Repräsentantentischchen	2	
01.04.00	Repräsentantentischchen	2	
01.05.00	Repräsentantentischchen	2	
01.06.00	Repräsentantentischchen	2	
01.07.00	Repräsentantentischchen	2	
01.08.00	Repräsentantentischchen	2	
01.09.00	Repräsentantentischchen	2	
01.10.00	Repräsentantentischchen	2	
01.11.00	Repräsentantentischchen	2	
01.12.00	Repräsentantentischchen	2	
01.13.00	Repräsentantentischchen	2	
01.14.00	Repräsentantentischchen	2	
01.15.00	Repräsentantentischchen	2	
01.16.00	Repräsentantentischchen	2	
01.17.00	Repräsentantentischchen	2	
01.18.00	Repräsentantentischchen	2	
01.19.00	Repräsentantentischchen	2	
01.20.00	Repräsentantentischchen	2	
01.21.00	Repräsentantentischchen	2	
01.22.00	Repräsentantentischchen	2	
01.23.00	Repräsentantentischchen	2	
01.24.00	Repräsentantentischchen	2	
01.25.00	Repräsentantentischchen	2	
01.26.00	Repräsentantentischchen	2	
01.27.00	Repräsentantentischchen	2	
01.28.00	Repräsentantentischchen	2	
01.29.00	Repräsentantentischchen	2	
01.30.00	Repräsentantentischchen	2	
01.31.00	Repräsentantentischchen	2	
01.32.00	Repräsentantentischchen	2	
01.33.00	Repräsentantentischchen	2	
01.34.00	Repräsentantentischchen	2	
01.35.00	Repräsentantentischchen	2	
01.36.00	Repräsentantentischchen	2	
01.37.00	Repräsentantentischchen	2	
01.38.00	Repräsentantentischchen	2	
01.39.00	Repräsentantentischchen	2	
01.40.00	Repräsentantentischchen	2	
01.41.00	Repräsentantentischchen	2	
01.42.00	Repräsentantentischchen	2	
01.43.00	Repräsentantentischchen	2	
01.44.00	Repräsentantentischchen	2	
01.45.00	Repräsentantentischchen	2	
01.46.00	Repräsentantentischchen	2	
01.47.00	Repräsentantentischchen	2	
01.48.00	Repräsentantentischchen	2	
01.49.00	Repräsentantentischchen	2	
01.50.00	Repräsentantentischchen	2	
01.51.00	Repräsentantentischchen	2	
01.52.00	Repräsentantentischchen	2	
01.53.00	Repräsentantentischchen	2	
01.54.00	Repräsentantentischchen	2	
01.55.00	Repräsentantentischchen	2	
01.56.00	Repräsentantentischchen	2	
01.57.00	Repräsentantentischchen	2	
01.58.00	Repräsentantentischchen	2	
01.59.00	Repräsentantentischchen	2	
01.60.00	Repräsentantentischchen	2	
01.61.00	Repräsentantentischchen	2	
01.62.00	Repräsentantentischchen	2	
01.63.00	Repräsentantentischchen	2	
01.64.00	Repräsentantentischchen	2	
01.65.00	Repräsentantentischchen	2	
01.66.00	Repräsentantentischchen	2	
01.67.00	Repräsentantentischchen	2	
01.68.00	Repräsentantentischchen	2	
01.69.00	Repräsentantentischchen	2	
01.70.00	Repräsentantentischchen	2	
01.71.00	Repräsentantentischchen	2	
01.72.00	Repräsentantentischchen	2	
01.73.00	Repräsentantentischchen	2	
01.74.00	Repräsentantentischchen	2	
01.75.00	Repräsentantentischchen	2	
01.76.00	Repräsentantentischchen	2	
01.77.00	Repräsentantentischchen	2	
01.78.00	Repräsentantentischchen	2	
01.79.00	Repräsentantentischchen	2	
01.80.00	Repräsentantentischchen	2	
01.81.00	Repräsentantentischchen	2	
01.82.00	Repräsentantentischchen	2	
01.83.00	Repräsentantentischchen	2	
01.84.00	Repräsentantentischchen	2	
01.85.00	Repräsentantentischchen	2	
01.86.00	Repräsentantentischchen	2	
01.87.00	Repräsentantentischchen	2	
01.88.00	Repräsentantentischchen	2	
01.89.00	Repräsentantentischchen	2	
01.90.00	Repräsentantentischchen	2	
01.91.00	Repräsentantentischchen	2	
01.92.00	Repräsentantentischchen	2	
01.93.00	Repräsentantentischchen	2	
01.94.00	Repräsentantentischchen	2	
01.95.00	Repräsentantentischchen	2	
01.96.00	Repräsentantentischchen	2	
01.97.00	Repräsentantentischchen	2	
01.98.00	Repräsentantentischchen	2	
01.99.00	Repräsentantentischchen	2	
02.00.00	Repräsentantentischchen	2	

22204 Gerätemachweis für Klein- und Mittelbetriebe (K. 57 100 000 0 205)

Der Nachweis über das von der DB übernommene Inventar samt der Bestuhlung von der Malsfelder Brauerei. (Beleg: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)

Vor Betriebsbeginn wurde eine exakte Aufstellung über sämtliche vom Vorgänger übernommenen Warenbestände erstellt, die einen Gesamtbetrag von **1.035,36 DM** ausmachten. Rechnungen vom Tabakwarenlieferanten **Georg Worst** aus Melsungen, der die Zigarren für den Einzelverkauf lieferte (die Zigarren wurden ausschließlich über einen Automaten verkauft) und dem Süßwaren- und Spirituosen-großhändler **Oskar Simon** aus Hess. Lichtenau waren bei den Unterlagen mit dabei. Simon lieferte

Bl. II		
Übertrag :		DM. 611,45
3	Fl. Kümmerlinge (klein)	1,40
1	Karton Pott-Bum	16,55
10	Stck. Underberg	5,20
4	Bahlsen, s. 1,00 DM.	3,60
3	Tüten, s. 1,--	2,40
20	Keise, s. -,50	9,--
24	Beutel Bonbon, s./ 0,50	7,--
18	Schokoladeh, s./ 1,--	11,88
7	" s./ -,50	2,16
10	" s./ 1,30	9,--
6	Bahlsen, s./ -,50	2,40
1	10 er Karton Eierchokoladenbecher	1,40
20	Püchch. Salzsangen	3,50
1 1/2	Karton Lakritz	10,--
5	Beutel Rotinchen	-,90
14	" Erdnüsse	4,--
10	" Fischli	3,--
50	Stangen Drops, s./ -,20	5,--
3	Karton Kaumumi	12,30
40	Stangen Bonbon s./ 0,10	2,30
50	Vivil	2,80
40	Edgold	4,88
3	Pralinen s./ 3,--	5,70
1	" s./ 4,--	2,50
16	Fl. Florida	4,16
49	" Afri	11,50
9	" Bluna	2,07
26	" Wildunger	6,24
6	Bosen Gulaschsuppe	23,10
1	" Böklander	13,20
2	Pfund Kaffee	17,50
an	Zigaretten	152,60
	Stumpen	24,40
	Zigerren	60,95
		<u>DM. 1.056,36</u>

Die Gewerbeanmeldung bei der Stadt mit Betriebsbeginn. (Belege: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld) Der am 14. Dezember übernommene alte Warenbestand.

Heinrich Böcker
Gastwirt
3509 Stangenberg
Schloßgaststätte
Steuer - Nr. 64/71

ERÖFFNUNGSBILANZ
per 13. Dezember 1965

AKTIVA
I. Anlagevermögen :
1. Kasse DM 2500.-
PASSIVA
I. Fremdkapital :
1. Staatsparkasse
DM 2500.- DM 2500.-

BILANZ
per 21. Dezember 1965

AKTIVA
I. Anlagevermögen :
1. Inventar DM 1365.-
II. Umlaufvermögen :
1. Kasse " 1939.05
2. Waren " 2178.-
PASSIVA
I. Eigenkapital :
Vortrag 14.12.1965 DM -.-
Gewinn 1965 " 928.15
DM 928.15
Privatentnahmen " 200.- DM 626.15
II. Fremdkapital :
1. Lieferantenverbindlichkeiten " 2289.95
2. Staatsparkasse " 2460.-
III. Passe. Rechnungsabgrenzung :
1. Umsatzsteuer " 102.95
DM 5482.05 DM 5482.05

*Zigarrenrechnung von der Firma Worst, Melsungen Rechnung mit Sortiment von Großhändler Simon
(Alle drei Belege: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)*

Bilanz vom 31. 12. 1965 incl. Anfangsbilanz

auch die Randsortimente wie z. B. Bockwürstchen, Gulaschsuppe und Toilettenpapier, ebenso wie den Senf für die Würstchen und die Kondensmilch für den Kaffee. Auch die erste Bilanz vom **31. 12. 1965** blieb erhalten. Danach machte Heinrich Böcker in den paar Öffnungstagen seit dem **14. 12. 1965** einen Reingewinn in Höhe von **928,15 DM**.

Auch das Jahr **1966**, dessen Bilanz ebenfalls vorliegt, ist erfolgreich verlaufen. Danach machte er in dem Jahr einen Umsatz von

Ganz rechts: Die Gewinn- und Verlustrechnung per 31. 12. 1966. (Beide Belege: Sammlung MVDA e.V., Malsf.)

Oben: Die Bilanz per 31. 12. 1966

Oben. Die Bilanz per 31. 12. 1966
1966. (Beide Belege: Sammlung MVDA e.V., Malsf.)

GEWINN- und VERLUSTRECHNUNG
per 31. Dezember 1996.

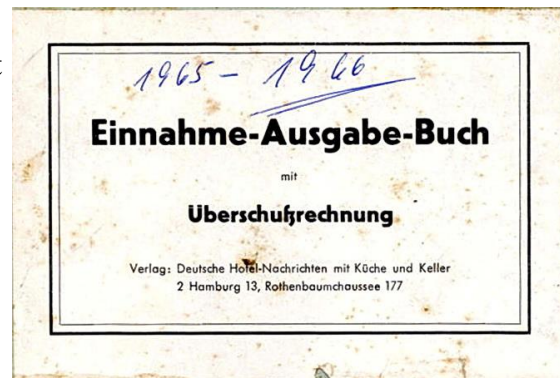
<u>22140</u>		
Linnahmen	48486.-	
Eigenvorbrauch	2280.-	
Linnahmen aus Automaten	280.60	
Skonti	461.81	
<u>AUF. ANF.</u>		
<u>Lohn - Abzug:</u>		
Bestand 1.1.1966	DM 2178.-	
<u>Veranlagung 1966 lt. A. 2.1.</u>		
Zuckermaren	" 3816.79	
Kaffee	" 9500.67	
Flaschenbier	" 4456.79	
Sprudel	" 1447.55	
Wein	" 358.17	
Spirituosen	" 2379.90	
Speise-Salz	" 1750.30	
Kaffee	" 77.80	
Tabakwaren	" 1780.62	
Sonst.waren	" 1521.02	
	DM 37875.61	
./. Bestand 31.12.1966	DM 1640.-	
<u>Karen - Ansatz</u>	DM 36175.61	
Gevertaltung	" 12.-	
Wacht	" 130.-	
Allgemeine Kosten	" 1604.28	
Gerichtl. u. G.	" 500.-	
Erizung	" 499.79	
Umsatzsteuer	" 1434.02	
Versicherung	" 64.75	
Stromkosten	" 561.03	
Zinsen	" 311.65	
Auf lt. Bilanz	" 136.-	
Gewinn	" 3202.71	
	DM 31282.11	DM 31282.11

48.486 DM und einen Reingewinn in Höhe von 8.309,92 DM, das ergaben einen Monatslohn von knapp 700,- DM im Monat für den Wirt. Hinzu kamen allerdings noch die Privatentnahmen, die aber auch nicht sehr hoch waren. Für die Anzahl der geleisteten Stunden war das auch für die damalige Zeit nicht gerade berauschend.

Es mussten zwei Bücher für das Geschäft geführt werden, das war das Einnahmen- und Ausgabenbuch mit der Überschussrechnung und das Wareneingangsbuch, das es speziell für Bahnhofswirtschaften gab. Hierbei beschränken wir uns auf einige Auszüge aus dem Jahr 1965.

Laut der Aufstellung über die Verkehrssummen für das Jahr 1965 hatte Böcker in den 2 Wochen bis Jahresende Einnahmen in Höhe von 3.623,10 DM, 2.233,53 DM an bezahlten Waren, 345,52 DM Kosten und 200,- DM Privatentnahmen, sowie weitere Posten auf der Aufrechnung.

Im Wareneingangsbuch sind etwa 20 verschiedene Lieferanten mit unterschiedlichen Beträgen enthalten. Für das Jahresende ist der Wert der Wareneingänge einzeln aufgesplittet nach Sortimenten zu finden, die Aufschlüsse über die Höhe der Umsätze in den einzelnen Sparten gibt. Danach wurden für 203,11 DM Küchenwaren eingekauft, 643,72 DM wurden für Fassbier aufgewendet und 318,- DM für Flaschenbier. Kleinere Beträge wurden für Sprudel und Säfte (20,80 DM), Wein (55,65 DM), für Spirituosen (26,10 DM) und Kaffee (31,20 DM) ausgegeben. Der größte Posten betraf aber die Tabakwaren, die im Wert von 722,79 DM eingekauft wurden. Das ergab bis Jahresende den Betrag an Einkäufen von Waren in Höhe von 2.331,13 DM.



Text auf dem Deckblatt des Einnahme- und Ausgabenbuches 1965-66. (Beleg: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)

Verkehrssummen Dez. 1965

Rasse	4399,10	4966,05
Tollkosten / Herstellungs	840,-	800,-
Waren bezahlt	2833,53	
Finanzen	1365,-	
Kosten	345,52	
Private Privat	200,-	
Kleinigkeiten		3623,10
Summe	9583,15	9583,15

Die Verkehrssummen für den Dezember 1965. (Beleg: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)



Der Text auf dem Deckblatt vom Wareneingangsbuch für Bahnhofswirtschaften

Rechts:
Die Aufteilung der eingekauften Waren nach Sortimenten im Dezember 1965. (Beleg: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)

Aufteilung der Waren

Küchenwaren	203,11
Fassbier	643,72
Flaschenbier	318,-
Sprudel, Säfte	20,80
Wein	55,65
Spirituosen	26,10
Kaffee	31,20
Tabakwaren	722,79
Kleinigkeiten	111,76
Summe	2331,13

Wareneingangsbuch für Bahnhofswirtschaften

	Lfd. Nr.	Tag der Erwerbs der Ware	Name und Anschrift des Lieferanten	Buchungssumme (eigene Abrechnung)	Bezahlte Summe	Skonti	Reiner Warenpreis	Abzug von 10 %
1	1	10.12.	Simon, O. Wietzenau	298,42			298,42	
2	2	11.12.	Simon, O. Wietzenau	20,80	X-60		20,80	
3	3	17.12.	Sammler	19,-			19,-	
4	4	18.12.	Thieme, H. Spbg.	20,80			20,80	
5	5	20.12.	Thieme, H. Spbg.	20,80			20,80	
6	6		Thieme, H. Spbg.	63,35			63,35	
7	7	23.12.	Simon, O. Wietzenau	338,96			338,96	
8	8	11.12.	Karlsruhe, Spbg.	13,69			13,69	
9	9	22.12.	Karlsruhe, H. Thiemel	286,50			286,50	
10	10	23.12.	Sammler, Wietzenau	19,-			19,-	
11	11	24.12.	Thieme, H. Spbg.	17,10			17,10	
12	12	25.12.	Karlsruhe, H. Thiemel	180,-			180,-	
13	13	25.12.	Thieme, H. Spbg.	38,-			38,-	
14	14	31.12.	Thieme, H. Spbg.	18,90			18,90	
15	15		Thieme, H. Spbg.	28,48			28,48	
16	16		Thieme, H. Spbg.	3,10			3,10	
17	17		Thieme, H. Spbg.	37,15			37,15	
18	18		Thieme, H. Spbg.	147,70			147,70	
19	19		Thieme, H. Spbg.	1056,46			1056,46	
20	20		Thieme, H. Spbg.	263,53			263,53	
21	21		Thieme, H. Spbg.	158,65			158,65	
22	22		Thieme, H. Spbg.	447,48			447,48	
23	23		Thieme, H. Spbg.	447,48			447,48	
24	24		Thieme, H. Spbg.	365,70			365,70	
25	25		Thieme, H. Spbg.	452,44			452,44	

Die Auflistung der Lieferanten von der Bahnhofswirtschaft Spangenberg im Eröffnungsjahr 1965. (Beleg: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)

Spangenberg, 31. Mai 1968

Heinrich Böcker

Abmeldung des Betriebes

Bei der Gegenüberstellung der gelieferten Waren zur bezahlten Ware ergibt das eine Differenz von 97,60 DM, die offenbar noch nicht bezahlt waren.

Leider hielt sich Heinrich Böcker nicht mehr allzu lange in der Spangenberg Bahnhofswirtschaft. Wie der Beleg links zeigt, meldete er seinen Betrieb dann zum 31. Mai 1968 ab. Wer sein Nachfolger war, geht aus dem Beleg leider nicht hervor. So erging es leider vielen Bahnhofswirtschaften an der Kanonenbahn, denen in diesen Jahren die Fahrgäste bei der Bahn wegblieben und somit auch die Gäste in den Bahnhofswirtschaften weniger wurden.

Links:
Die Abmeldung des Betriebes zum 31. Mai 1968 (Beleg: Sammlung MVDA e.V., Malsfeld)