

Teil 103: Von Spangenberg nach Bergheim

Hinter dem Ende des Spangenger Bahnhofs verließ die Strecke die Stadt, um jenseits des Straßenwalls sofort in einem tiefen Einschnitt zu verschwinden, der eine Länge von etwa **300 Metern** aufweist. Im Einschnitt befand sich früher der Kalksteinbruch mit Kalkwerk von der Firma **Pfetzling**, von dem inzwischen kaum noch Spuren vorhanden sind. Eine alte



Ein Schienenbus verlässt Spangenberg durch den Einschnitt

Der gleiche Einschnitt um das Jahr 2010.

Postkarte zeigt in Richtung Malsfeld um das Jahr 1974. (Foto: E. Jacob, Sammlung H. Koch)

(Foto: Reinhold Salzmann)

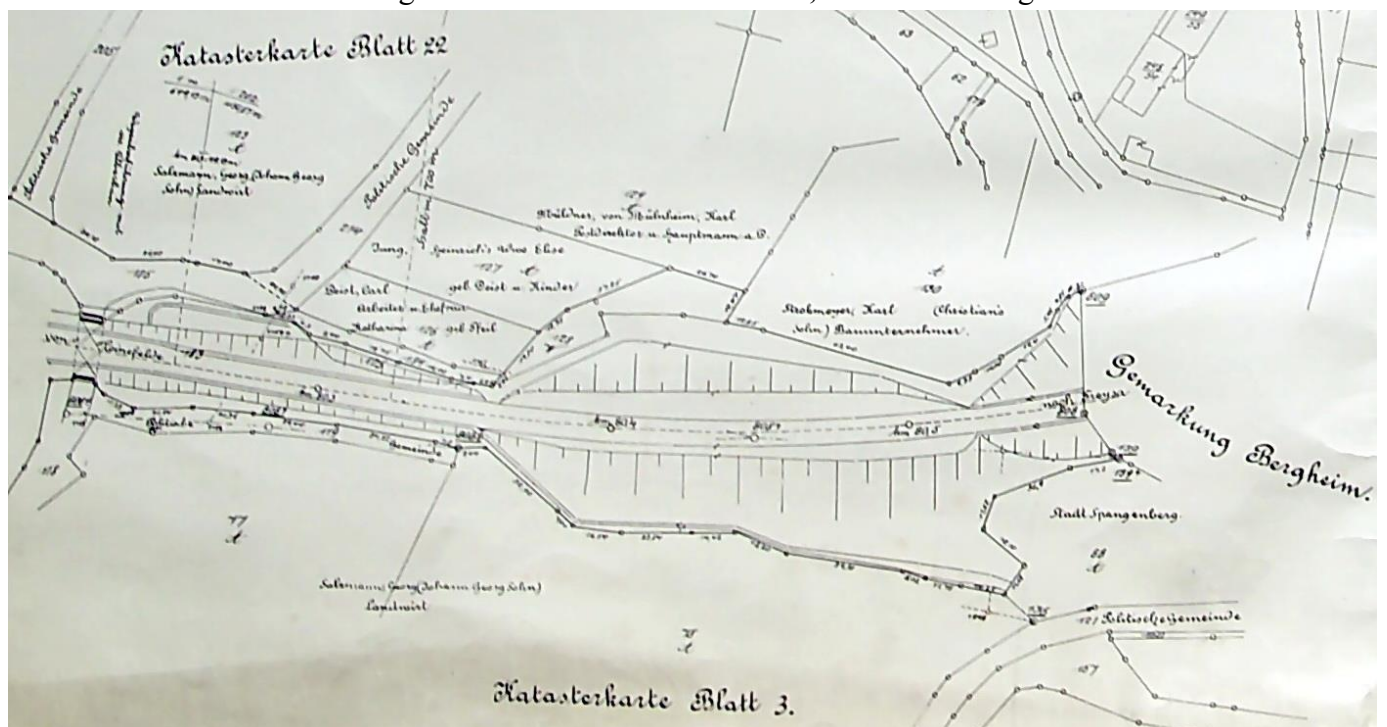
die Ansicht auf den Einschnitt und der Bahnstrecke gemeinsam mit dem Blick auf die Stadt und Burg Spangenberg. Der ehemalige Gleisanschluss zum Kalkwerk bog bei **Km 80,36** auf der Südseite in die Fahrtrichtung Malsfeld ab. Das Streckengleis selbst führte gewissermaßen teilweise durch den Steinbruch hindurch, um anschließend zunächst für etwa **800 m** in ziemlicher Höhe am Berghang entlang zu führen, wobei die Strecke in einen Hochdamm überging.

Die Strecke bis zur Grenze zur Gemarkung Bergheim befindet sich mit auf der alten Katasterkarte aus dem Jahre **1913**, von der wir hier diesen Teil noch einmal als vergrößerten Ausschnitt zeigen.

Leider ist auf dieser Karte der gewölbte Durchlass von **Km 80,43** nicht mit eingezeichnet.



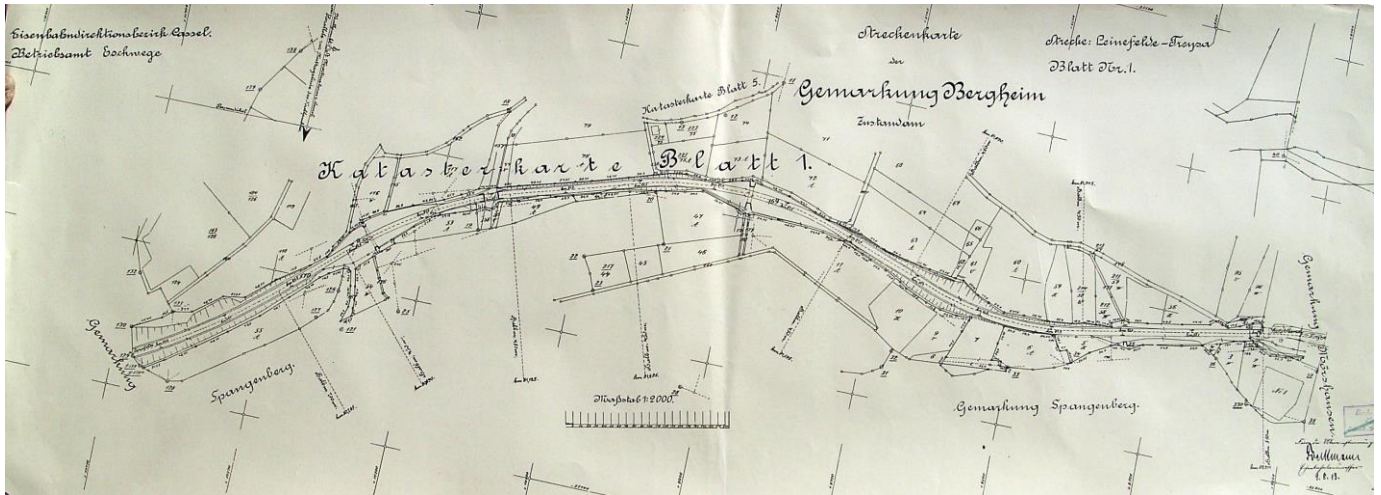
Postkarte um 1920 mit der Strecke hinter Spangenberg mit dem Einschnitt und dem Kalkwerk Pfetzling (Sammlung Heinz Buhre)



Bildausschnitt aus der Katasterkarte vom Bahnhof Spangenberg aus dem Jahre 1913. Die Karte umfasst den Einschnitt zwischen der Brücke am Bahnhofsende bis zur Gemarkungsgrenze nach Bergheim. Das Gelände des späteren Kalkwerks gehörte damals dem Bauunternehmer Karl Strohmayer.

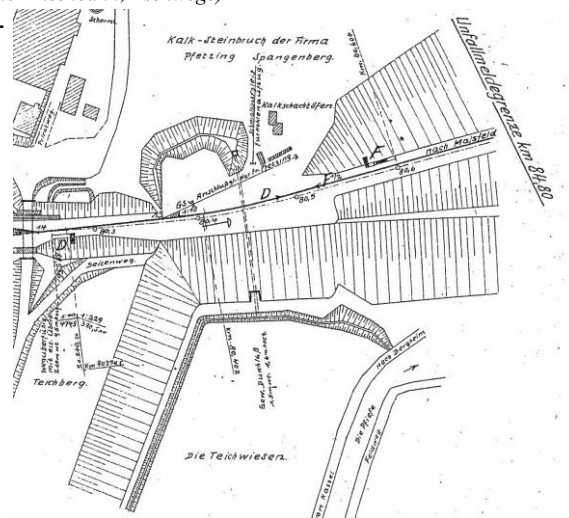
(Karte: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Eine weitere Katasterkarte existiert von der Gemarkung Bergheim selbst vom **9. 8. 1913**, auf der die



Katasterkarte vom 9. 8. 1913 von der Gemarkung Bergheim mit dem gewölbten Wasserdurchlass von Km 80,95, der Brücke über die Landstraße von Spangenberg nach Morschen am Km 81,105, die Unterführung am Km 81,45 sowie der Bahnübergang am Km 82,2 zu erkennen.
(Karte: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Strecke zwischen dem **Km 80,6** und dem **Km 82,3** an der Gemarkungsgrenze Mörshausen zu erkennen ist. Leider enden hier am Bahnhof Spangenberg die Brückenverzeichnisse von den ehemaligen Bahnmeistereien Eschwege und Niederhone (Eschwege-West), weil dort der Zuständigkeitsbereich der Bahnmeisterei Malsfeld begann, so dass der Autor bei den weiteren Bauwerken an der Strecke, wie Brücken, Unterführungen und Wasserdurchlässen, soweit nicht bekannt, in den nun folgenden Kapiteln auf Schätzungen und die alten Katasterkarten angewiesen war. Daher dürfte die exakte Lage der auf der Katasterkarte eingezeichneten Bauwerke nicht unbedingt stimmen. Da ist der gewölbte Durchlass vom **Km 80,95** und die Brücke über die Landstraße zwischen Spangenberg und Morschen am **Km 81,105** zu nennen. Die anderen Bauwerke werden im nächsten Kapitel folgen.



Ausschnittvergrößerung vom Spangenger Gleisplan aus dem Jahre 1951.

(Sammlung Reinhold Salzmann)

Zunächst aber beginnen wir mit dem auf den Katasterkarten nicht mit eingezeichneten und **2,50 m** breiten gewölbten Durchlass, dessen Abfluss sich etwa bei **Km 80,44** im Tal unterhalb des Berghanges nahe der Straße nach Bergheim hinter einer Wiese befindet. Der Einlass befindet sich heute völlig unzugänglich auf dem Gelände des ehemaligen Steinbruchs Pletzing. Hierfür haben wir eine Ausschnittvergrößerung des Spangenger Gleisplans aus dem Jahre **1951**, auf der der Durchlass mit eingezeichnet ist. Dadurch konnte der Durchlass überhaupt gefunden werden.



Der Schlussstein vom Wasserdurchlass bei Km 80,44 und der Ausgang des Durchlasses am 27. 4. 2014.

Ebenfalls eingezeichnet war darauf eine Schmalspurbahn auf dem Gelände des Steinbruchs zum Kohlentransport zu den Brennöfen.

Der Schlussstein vom Tunnelgewölbe enthält eine bildliche Darstellung, vermutlich ein Wolfskopf oder ein Löwengesicht, aber darauf haben sich Algen angesiedelt und auch der Zahn der Zeit hat an dem Stein genagt und verhindert eine genauere Deutung. Der Abfluss besitzt außerdem an beiden Seiten

Links:

Der Hochdamm mit der Strecke bei Km 81,2 mit Blickrichtung Spangenberg am 4. 8. 2007.



wichtige Stützmauern, die aber teilweise bereits durch Witterungseinflüsse zerstört sind.

Hinter dem Einschnitt mit dem Kalkwerk Pfetzung führte die Strecke nun über einen Hochdamm, wo sie bei **Km 80,92** von einem weiteren ca. **1,50 m** breiten gewölbten Durchlass unterquert wird, durch den ein Bachlauf fließt. Den Schlussstein an der Nordseite zierte ein Kreuz und auf dem Stein darüber ist noch schwach die Jahreszahl **1876** zu erkennen, während man auf der Südseite nur noch erkennen kann, dass der Schlussstein einst eine bildliche Darstellung besaß. Details waren aber im Jahre **2008** kaum noch zu erkennen, es hat aber den Anschein, dass es sich um einen von rechts nach links fliegenden Vogel mit weit ausgetragenen Flügeln handeln könnte.

Nur wenige Meter weiter stand im **April 2008** immer noch der gut erhaltene Kilometerstein **81,0**, dessen Zahlen damals immer noch gut lesbar waren. Auch das Gleisbett war noch völlig frei und gut zu erkennen. Nur vom Strecken- und Brückenposten (**Posten 34**), den es mindestens bis in die **20-er Jahre** des 20. Jahrhunderts dort gegeben hatte, ist inzwischen keine Spur



Das westliche Ende des Hochdamms mit dem gewölbten Durchlass von Norden am 21. 4. 2008.



Der südliche Schlussstein vom Wasserdurchlass bei Km 80,92 am 21.4.2008.



Der Schlussstein an der Nordseite des Gewölbes am gleichen Tag mit Resten der Jahreszahl 1876 darüber.



Südseite vom Wasserdurchlass bei Km 80,92 kurz vor der Bergheimer Brücke am 21. 4. 2008 und die Nordseite des Durchlasses am gleichen Tag.



Um 1974 aufgenommen: Eine Triebwagengarnitur VT 95 auf dem Weg nach Malsfeld auf dem Hochdamm vor der Straßenbrücke bei Bergheim. Auf beiden Aufnahmen ist am rechten Ende des Hochdamms der gewölbte Durchlass bei Km 80,92 zu erkennen.



Aus der gleichen Perspektive aufgenommen: Ein Güterzug mit leeren Waggons für die Holzverladung auf dem Weg nach Spangenberg in den 80-er Jahren (Beide Aufnahmen: Sammlung Reinhold Salzmann)

mehr vorhanden. Es gibt in Bergheim auch keine Unterlagen darüber, wann dieser abgerissen wurde. Es wäre möglich, dass er selbst den Umbau der Bergheimer Brücke überdauert hat, da der Posten noch auf der Reichskarte aus dem Jahre **1936** zu finden ist. Vermutlich war der Bau vor der Streckeneröffnung



Der Kilometerstein 81,0 am 21. 4. 2008.

als Signalposten für den Bahnhof Spangenberg aus Richtung Malsfeld errichtet worden, also in einer Zeit, in der mechanischen Signale noch nicht üblich waren.

Am **Km 81,105** folgt die Brücke über die Landstraße, die Spangenberg mit Morschen verbindet. Diese war ursprünglich für zwei Gleise vorgesehen, wie die steinernen, z. T. verzierten Widerlager jetzt noch zeigen. Der ursprüngliche stählerne Brücken-Überbau wurde aber nur eingleisig ausgeführt, obwohl alte Pläne, die darüber genaue Auskunft erteilen könnten, heute nicht mehr aufzutreiben sind. Über den ersten Überbau kann aber folgendes gesagt werden: Es muss sich um einen flachen stählernen Überbau gehandelt haben ähnlich dem der „Schiefen Brücke“ bei Eschwege-West. In der Ausführung war sie allerdings geringfügig länger als die jetzige, da die neuen Widerlager aus Stahl-



Die Trasse in Richtung Bergheimer Brücke mit dem Kilometerstein 81,0 am 21. 4. 2008.

Das Postengebäude hatte auf der rechten Seite zwischen Kilometerstein und Brücke gestanden.



Im Gestrüpp vor der Brücke (Ostseite) sind die alten Geländer versteckt. (21. 4. 2008)



An den Widerlagern (hier westliches Widerlager) blieben die alten Eisengeländer erhalten, wurden aber zur neuen Brücke hin angepasst. (Links 21. April 08) Hier kann man erkennen, dass sich zwischen dem alten und dem neuen Widerlager kein Zwischenraum befindet. (Bild rechts um 2000, Sammlung Trumpik)

beton vor die alten gesetzt wurden, wobei an der Ostseite der alte Zwischen-Gewölbebogen erhalten blieb (heute so zugewachsen, dass Fotos unmöglich sind) und beim Umbau nur dort das alte Widerlager durch das neue aus Stahlbeton ersetzt wurde, worauf der stählerne Überbau bis heute ruht. Rechts und links davon ist noch immer unter dem Dickicht das alte Widerlager erhalten. An der Westseite

Rechts:

Das östliche Widerlager wurde nur direkt unter der Brücke erneuert und einfach vor das alte Lager gesetzt. (Sammlung Reinhard Trumpik um 2000))





Das Widerlager B (Richtung Malsfeld) mit einem Teil der Stahlkonstruktion um das Jahr 2000.
(Foto links und Foto Mitte Sammlung Reinhard Trumpik))



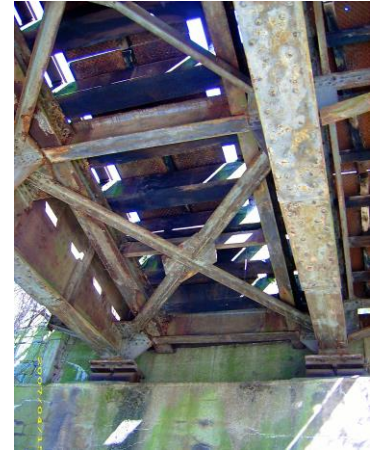
Das neue schmale Widerlager B von vorne mit dem alten Abschlussgeländer an der Nordseite, um 2000)



Das schmale Widerlager B mit einem Teil des neuen Überbaus am 15. April 2007.

FLENDER AKTIENGESellschaft		
FÜR EISEN-BRÜCKEN UND SCHIFFBAU BENRATH-RHEIN.		
BENRATH, DEN 19. NOV. 1928.		
BAUHERR:	DEUTSCHE REICHSBAHNGESELLSCHAFT REICHSBAHNDIREKTION KASSEL.	
BAUWERK:	UMBAU DER STRASSENUNTERFÜHRUNG KM. 81,117 DER STR. LEINEFELDE-MALSFELD.	
BAUTEIL:	AUFLAGER.	
GEZ:	MAT. ST. 37 u. STAHLG.	
GEP:	AUFTRAG No. 1777	
GEPR:	BLATT No. 2.	
	ZEICHNUNG No. I/2386.	

FLENDER AKTIENGESellschaft		
FÜR EISEN-BRÜCKEN UND SCHIFFBAU BENRATH-RHEIN.		
BENRATH, DEN 14. OKT. 1929		
BAUHERR:	DEUTSCHE REICHSBAHNGESELLSCHAFT REICHSBAHNDIREKTION KASSEL.	
BAUWERK:	STRASSENUNTERFÜHRUNG i. KM. 81,117 DER STRECKE LEINEFELDE-MALSFELD.	
BAUTEIL:	QUER- u. LÄNGSTRÄGER, FUSSWEG und GELÄNDER.	
GEZ:	MAT. ST. 37	
GEP:	AUFTRAG No. 1777	
GEPR:	BLATT No. 3	
	ZEICHNUNG No. I/2387	



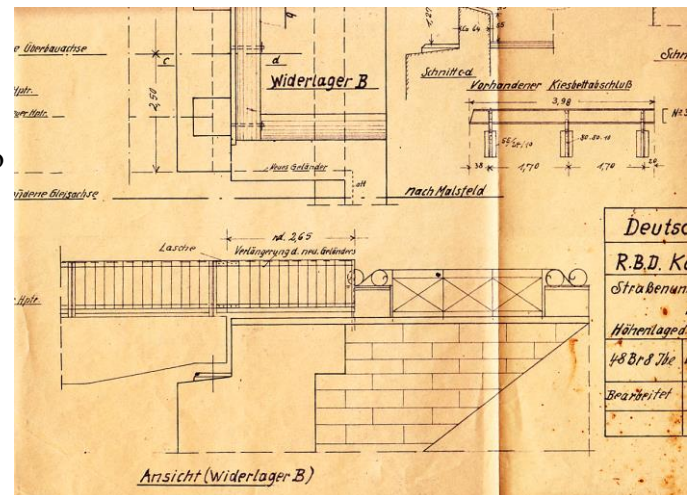
Der Überbau von unten nach Osten am 15. 4. 2007.

Signierung für den Plan von der Firma Flender für das Auflager sowie vom Bauteil Träger, Fußweg u. Geländer. Auf den Plänen war ursprünglich eine falsche Kilometerangabe eingedruckt und wurde handschriftlich korrigiert.

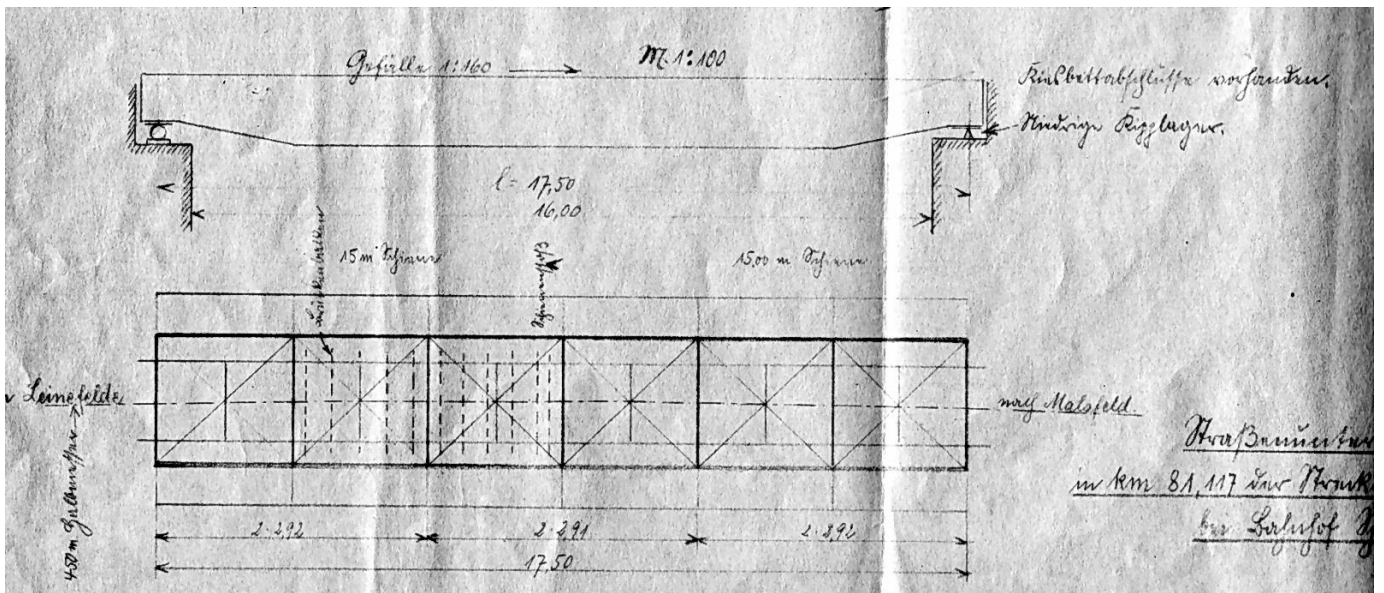
hingegen fällt das neue Widerlager (Pläne: Sammlung Reinhold Salzmann)

schmäler aus als das alte und wurde dort einfach vor das alte gesetzt bzw. wurde im hinteren Bereich etwa einen Meter weit über das alte Widerlager hinweg gegossen.

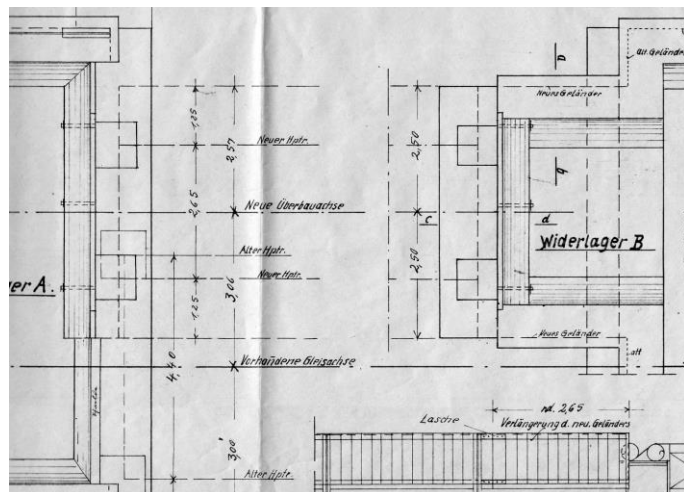
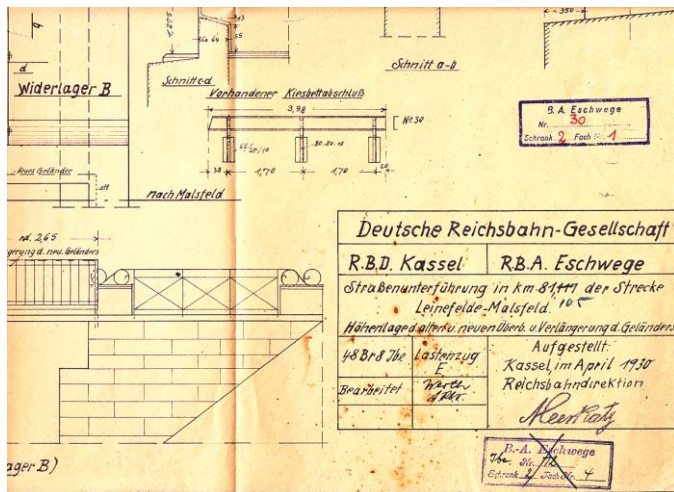
Lag der alte Überbau bei knapp 20 Metern Länge, so weist der neue nur eine Gesamtlänge von 17,50 m aus, wobei die lichte Weite lediglich 16,0 m beträgt. Die Gleisachse, die beim alten Überbau von Leinefelde her gesehen auf der rechten Seite gelegen hatte, wurde nun etwas zur Brückenmitte hin versetzt. Durch die neue Gleisführung konnte eine Kurve begradigt werden, wodurch sich die Lage der Brücke von Km 81,117 um 12 Meter auf Km 81,105 reduzierte. Daher resultierte auch die Differenz von 12 m auf den Plänen von der Firma Flender.



Plan der Ansicht vom Widerlager B von der Bergheimer Brücke. (Sammlung Reinhold Salzmann)



Plan mit Seitenansicht und der Aufsicht des neuen Überbaus von der Bergheimer Brücke bei Km 81,117 (alt), Km 81,105 (neu) (Sammlung Reinhold Salzmann)



Plan von der Verlängerung des Geländers v. April 1930 (Beide Pläne: Sammlung Salzmann) Plan von den beiden neuen Widerlagern der Bergheimer Brücke.

Der Umbau selbst ging folgendermaßen vonstatten:

Die neue Brücke wurde bereits im Herstellerwerk, der Firma **Flender** in Düsseldorf-Benrath, vormontiert und bis auf das Anbringen der Laufstege fertig gestellt. Die Firma Flender hatte auch die Planung für dieses Projekt übernommen, die mit der Erstellung des ersten Bauplanes im **November 1928** begonnen hatte. Im Zuge der Erstellung von diversen Plänen wurde auch eine Zeichnung erstellt, die die Lage der Brücke im Zuge einer Streckenverbesserung zeigt. Streckenverbesserung heißt hier, dass unter Verzicht auf eine mögliche Zweigleisigkeit der Kurvenbogen einen etwas größeren Radius bekam und das Gleis auf der dem Ort zugewandten Seite des Bauwerks zu liegen kam. Außerdem wurde errechnet, wie die Neigung der in einer Kurve liegenden Brücke aussehen müsste, wenn die Züge mit **50 Km/h** darüber hinweg fahren würden.

An der Baustelle selbst wurden seitlich des Betriebsgleises direkt vor dem Widerlager zwei Schwellenstapel aufgeschichtet, auf dem die Brücke nach dem seitlichen Abladen vom Waggon zu liegen kam. Anschließend wurde die Brücke mittels Spindel- und Frachtwinden auf bereit liegende Schienen hinuntergelassen. Für die Längverschiebung der Brücke wurden über der Öffnung zwei **Peinerträger 40** verlegt, die als Fahrbahn dienten. Der weitere Verlauf des Umbaus geht aus dem Montage-Vorgang hervor.

Montage-Vorgang:

Die neue Brücke wird im Werk bis auf das Ansetzen der Laufstege fertig gestellt und zum Versand gebracht. Auf der Baustelle wird seitlich des Betriebsgleises direkt vor dem Widerlager zwei Schwellenstapel errichtet, auf welchen die Brücke vom Waggon seitlich übergeschoben wird. Unter Verwendung von Spindel- u. Frachtwinden wird das Bauwerk auf bereit gelegte Schienen abgelassen.

Für das Längsverfahren der Brücke sind über der Öffnung 2 Peiner-Träger 40 als Fahrbahn angeordnet. Zur leichteren Bewegung der Brücke sind unter derselben Rollböcke vorgesehen. Nach dem die Brücke längseingefahren ist, wird die Brücke angehoben, die Laufbahn ausgebaut u. wie im Längsschnitt dargestellt, zum Querverfahren abgesenkt. Die alte Brücke muß soweit vorgezogen werden, daß das neue Betriebsgleise Profil frei wird. In einer Betriebspause werden dann die Auflager der alten Brücke ausgebaut u. durch Klotzlager ersetzt.

Für das Auswechseln werden die Laufbahnen unter der alten Brücke mit verlegt und unter der Letzteren ebenfalls Rollwagen vorgesehen. Die alte Brücke wird mit der neuen Brücke gekuppelt u. die Querbewegung durch 2 Kabelwinden ausgeführt.

Nachdem die neue Brücke in der richtigen Achse angekommen ist, wird dieselbe angehoben, die Rollböcke ausgebaut u. in ihre Lager abgesetzt.

Es bleibt noch zu erwähnen, daß bei Beginn der Betriebspause, die neue Brücke fahrbereit steht. Die alte Brücke braucht nur mit Frachtwinden ca 30 mm angehoben werden, damit die Auflagerklötze entfernt u. dieselbe auf die Fahrbahn abgesetzt werden kann. Der gesamte Vorgang ist aus der Zeichnung ersichtlich.

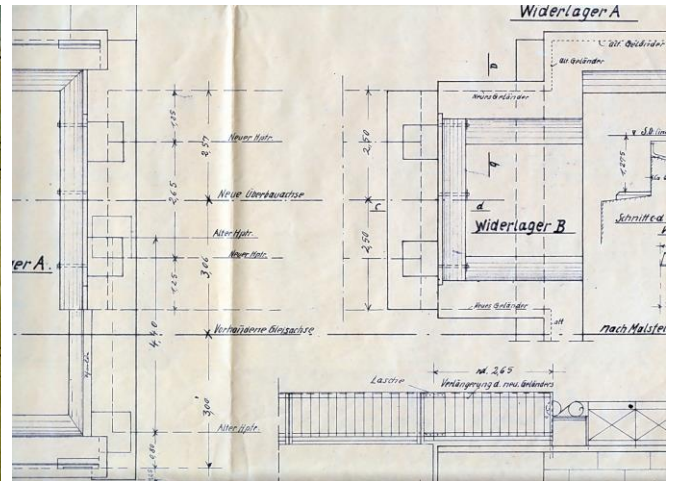
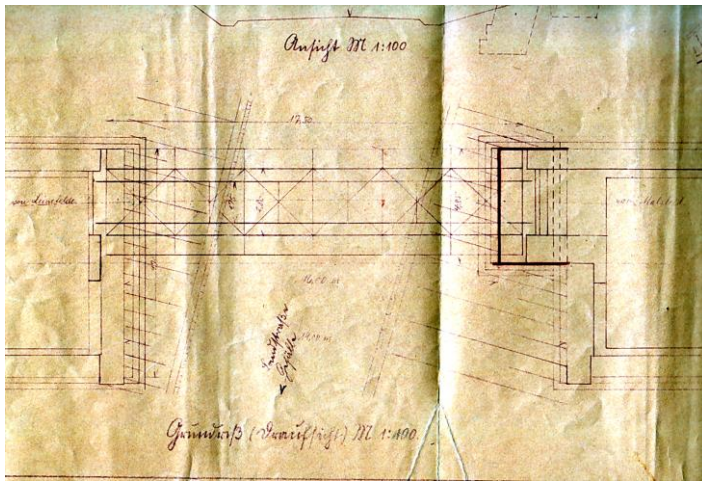
Der Montagevorgang für die neue Bergheimer Brücke als Planbeilage (Sammlung Reinhold Salzmann)



Oben: Die Bergheimer Brücke am 15. 4. 2007 vom Haltepunkt aus gesehen.

Rechts: Genehmigung der Baumaßnahme vom 1. 5. 1930 durch den Reichsbahnrat Meerkatz (Sammlung Reinhold Salzmann)





Der ursprüngliche Umbauplan von 1928 mit der Brücke auf der alten Gleisachse und der neue Plan aus 1930 mit neuer Gleisachse. (Sammlung Salzmann)

Nachdem **Reichsbahnrat Meerkatz** von der Reichsbahn-Direktion

Kassel am **1. Mai**

1930 die Ausführung des Brückenumbaus genehmigt hatte, wurde spätestens **Mitte** des Jahres **1930** mit dem Umbau begonnen und vermutlich noch bis Ende des gleichen Jahres vollendet.

Mit der Errichtung der neuen eingleisigen



Die Bergheimer Brücke von der Talseite am 15. 4. 2007.

Brücke wurde auch die Tragfähigkeit den zwischenzeitlich gestiegenen Anforderungen an die Zuggewichte und den Achsdrücken gerecht. Der Gleiskörper befindet sich heute in einer Höhe von etwa **5,50 Metern** über der Straße. Leider ist auch noch kein Foto von der Ansicht der Brücke aufgetaucht.



Die unterschiedlichen Längen der Längsträger und des Geländers laut Plan vom 14. 10. 1929. (Sammlung Reinhold Salzmann)



Die Bergheimer Brücke von der Bergseite sowie der Haltepunkt Bergheim mit der Brücke von oben am 15. 4. 2007.

Für fast **80 Jahre** fuhr die Kanonenbahn an der Gemeinde Bergheim vorbei, wo im Jahre **1878** während der Bauphase vom dortigen **Hof Nummer 9** in der Flur von Bergheim die Landabgabe für den Bahnbau erfolgte. Während dieser Zeit erhielten auch viele Einwohner aus Bergheim beim Bahnbau Arbeit und Brot und verdienten dabei gutes Geld.

Rechts: Aufgang zum Hp Bergheim mit den alten Geländerpfosten am 23.11.2011. (Foto: Reinhold Salzmann)



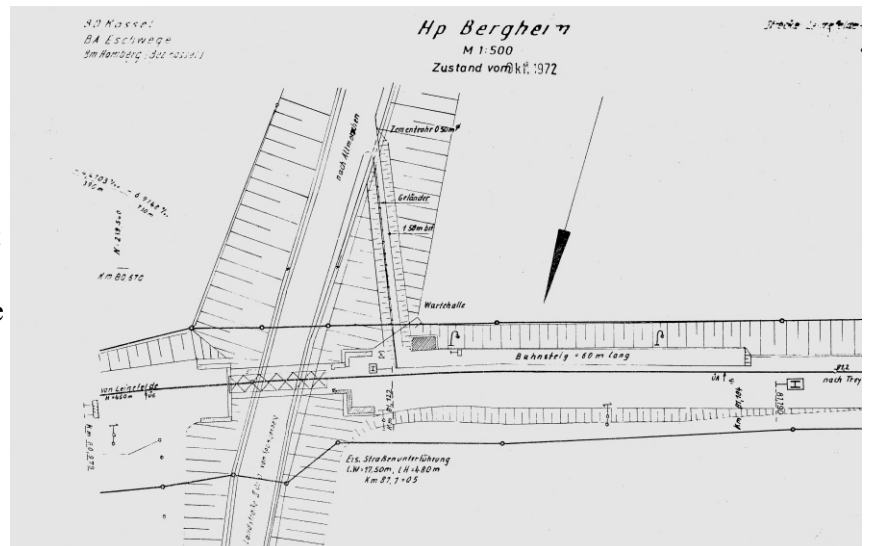
Direkt am Ende der Brücke treffen wir am **Km 81,127** auf den Anfang des nur **60 m** langen Bahnsteigs vom Haltepunkt **Bergheim**, der gemeinsam von der DB und der Gemeinde Bergheim errichtet und erst am **27. November 1957** feierlich eröffnet wurde. Das kleine Wartehäuschen wurde nur wenige Meter hinter dem Beginn des Bahnsteigs am **Km 81,133** errichtet und wurde für den Eröffnungstag festlich geschmückt. Die Bergheimer Bevölkerung war zum Empfang des ersten hier haltenden Zuges zahlreich erschienen. Die DB war mit den Bahnmeistern **Schaub** sowie **Delinski** aus **Homberg** und Bahnmeister **Wagner** aus Malsfeld vertreten und die Stadt Spangenberg, an dessen Bahnhof die



Der Bahnsteig beginnt direkt hinter der Brücke (Foto: Salzmann 1981)

Reisenden aus Bergheim für fast **80** Jahre zusteigen mussten, wurde durch Bürgermeister **Schanze** vertreten. In seiner Festrede sagte Bahnmeister Schaub unter anderem, dass der Mensch es heute gemütlicher haben solle und um diesem Fortschritt gerecht zu werden, habe die Deutsche Bundesbahn die Gemeinde Bergheim durch die Errichtung einer Haltestelle vor Ort unterstützt. Dabei gratulierte Schaub der Gemeinde zu ihrem neuen Bahnhaltepunkt.

Bergheims Bürgermeister **Kümmel** bedankte sich bei der Bundesbahn, dem Bauunternehmen **Fritz Fett** sowie bei allen anderen am Bau beteiligten Helfern,



Gleisplan vom Haltepunkt Bergheim vom Oktober 1972. Der 60 m lange Bahnsteig befand sich an der Südseite des Gleises und endete am Km 81,184. (Plan: Sammlung Reinhold Salzmann)



Der Haltepunkt Bergheim mit Blickrichtung von West nach Ost sowie von Ost nach West im Jahre 1981. An der Ostseite hatten Spaßvögel inzwischen die Abkürzung **H. b. f. g. h.** (Hauptbahnhof Bergheim) auf die Außenseite des Gebäudes aufgemalt. (Fotos: Reinhold Salzmann)

die mit der Errichtung des Haltepunktes beschäftigt waren. Im Anschluss an die Festreden rollte der erste

Foto links:
Winter 1957/58 am Haltepunkt Bergheim,

Foto rechts:
Der Schienenbus aus Malsfeld naht gerade.
(Beide Fotos: Sammlung Jutta Brassel)





Kleiner Mann am Stationsschild von Bergheim Winter 1957/58 am Haltepunkt Und wieder naht der Schienenbus aus Malsfeld (Fotos: Sammlung J. Brassel)

Triebwagen von Spangenberg herkommend heran und hielt erstmalig am neuen Haltepunkt **Bergheim**, wo die ersten aus dem haltenden Schienenbus aussteigenden Fahrgäste, Pfarrer **P. Teichert** und der Bergheimer **Georg Albert**, kräftig bejubelt wurden.



Der Spangenberg **Bürgermeister Georg Schanze** umriss nochmals das Ereignis der Eröffnung eines Haltepunktes für das beschauliche Dorf Bergheim, nachdem die Bahn für 80 Jahre den Ort umfahren hatte ohne anzuhalten und dass dieser künftig mit der ganzen Welt verbunden sei. Am Abend wurde das Ereignis dann von der Bergheimer Bevölkerung in der örtlichen Gaststätte ausgiebig gefeiert. So oder so ähnlich stand es am **29. November 1957** in der **Spangenberg Zeitung**.



Der Aufstieg zum Haltepunkt ist eine ideale Schlittenbahn Warten auf den Zug am Hp 1957/58 (Fotos: Sammlung J. Brassel)

Auf dem westlichen Widerlager um das Jahr 1960.

(Beide Fotos: Sammlung Jutta Brassel)

Wohl in den **60-er** Jahren entstand ein Foto am Bahnsteig vom Haltepunkt Bergheim. Auf dem Foto ist links die Frau **Luise Kellner** und rechts deren Tochter **Marlene Recknagel** zu sehen, die einen älteren Herrn aus **Herne** umrahmen. Er und seine Frau kamen damals jedes Jahr mit dem Zug aus Herne zur Familie Kellner, wobei nicht bekannt ist, ob familiäre Bande vorhanden waren oder die beiden jedes Jahr zur Sommerfrische auf den Bauernhof kamen. In den letzten Betriebsjahren der Bahn wurde der Haltepunkt in eine Bedarfshaltestelle umgewandelt, wie es vielen kleinen unbesetzten Haltepunkten entlang der Strecke erging, die teilweise im Laufe der Jahre bereits wieder verschwunden waren. Als dann der Tag der letzten Fahrt auf dem Streckenabschnitt da war, nahm nicht nur der Waldkappeler Stammtisch „**Rotes Horn**“ Abschied von der Bahn, sondern auch die Jugend aus Bergheim trauerte auf ihre Art um "ihren" Bahnanschluss.

Die einfach gemauerte und mit Wellblech gedeckte Wartehalle ist an der Gleisseite offen, befindet sich seit dem Rückbau der Strecke in Privatbesitz und wird seitdem für landwirtschaftliche Zwecke und als



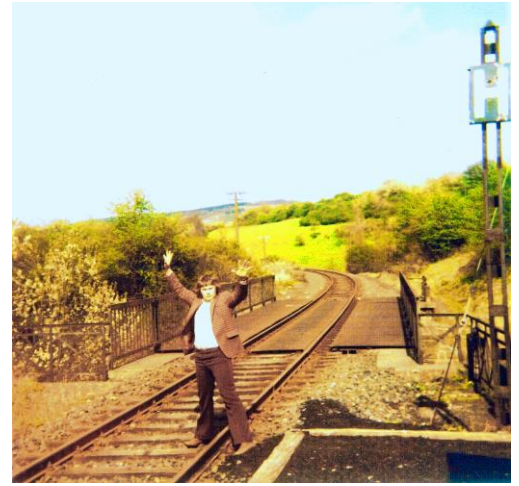
Frau Luise Kellner (links) und deren Tochter Marlene Recknagel (rechts) umrahmen einen älteren Mann aus Herne, der mit seiner Frau jedes Jahr nach Bergheim kam. (Sammlung Reinhard Trumpik)

Lagerplatz für Holz genutzt. Jugendliche Scherzkekse hatten nach der Einstellung des Personenverkehrs an die Ostseite des Gemäuers die Buchstaben „H. b. f. B. g. h.“ (Hauptbahnhof Bergheim) aufgemalt, um möglicherweise gegen die Stilllegung der Strecke und der Haltestelle zu protestieren.

Am letzten Tag, an dem die Bahn noch verkehrte, fuhr ein damals 12-jähriges Mädchen aus Bergheim mit dem Schienenbus zu ihrer Freundin nach Mörshausen. Bei ihrer Rückfahrt am Nachmittag war der Triebwagen mit Blumen geschmückt, es war wohl der letzte Zug nach Eschwege. Darüber war die junge Dame total stolz und hat anschließend ihrer Familie zu Hause und allen ihren Freundinnen davon erzählt.



Jugendliche aus Bergheim warten auf den letzten Zug Mai 1974



Halt! Ich will auch mit!

(Beide Fotos: Sammlung Jutta Brassel im Jahre 1974)



Brücke und Haltepunkt Bergheim, als die Gleise noch lagen.
(Foto: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)



Die gleiche Perspektive mit Blick auf den ehemaligen Haltepunkt am 21. 04. 2008



Der Haltepunkt Bergheim zweckentfremdet als Holzlagerplatz am 15. 04. 2007.

Nach der Stilllegung der Strecke für den Personenverkehr gab es für Bergheim zunächst nur unzulängliche Lösungen für den Anschluss an den Bahnbusverkehr, die Haltestelle lag weit abseits vom Ort, allerdings gab es ab Ende **September 1974** eine Kleinbusverbindung von der Ortsmitte zum abseits liegenden Haltepunkt, der für die Fahrgäste in Richtung Melsungen interessant war. Ein Haltepunkt wie Bergheim wäre in der Zeit, als die Personenzüge an der Kanonenbahn noch von Dampfloks gezogen wurden, unmöglich gewesen, da die Züge auf den wenigen Metern, die Bergheim von Spangenberg oder Mörshausen entfernt ist, nicht richtig auf Touren gekommen wären. Außerdem wäre ein Halt an dem nur kurzen Bahnsteig mit den ziemlich langen Zügen damals unmöglich gewesen. So musste erst der wendige, relativ spurtfreudige und kostengünstige Schienenbus (VT 95) kommen, um einen solchen zu ermöglichen, wenn auch die Triebwagen zum Schluss lediglich mit etwa **50 Km/h** über die teilweise schon recht desolate Strecke gerumpelt sind. Obwohl der Ort erst sehr spät eine Bahnhaltestelle bekam, gab es im Ort einige Eisenbahner, wie es aus den Kirchenbüchern der damaligen Zeit zu entnehmen ist. Da war zum Beispiel der Schrankenwärter **August Hucke**, der für viele Jahre an der Postenstation an der Gemarkungsgrenze zwischen Bergheim und Mörshausen



Postkarte von Bergheim mit der Bahn im unteren Bildrand (Sammlung J. Brassel)



Ein Blick zurück in Richtung Spangenberg von der Bergheimer Brücke her.

(Foto: Rolf Gießler im September 1982, Sammlung R. Salzmann)

als Schrankenwärter tätig war. Von ihm wurde auch der Spitzname des Postens abgeleitet, der im Volksmund „**Huckens Bude**“ genannt wurde. Hücke wurde am **9. 12. 1851** in Bergheim geboren, heiratete am **30. 3. 1878** seine Frau **Martha Elisabeth**, geb. **Barthel**. Zunächst wohnte er in **Bergheim, Haus Nr. 35** und war **Hilfsbahnwärter**. Seine Frau gebar ihm im Laufe der Jahre **5** Kinder, davon waren **4** Mädchen, sowie einen Stammhalter. Als erstes Kind wurde am **14. 3. 1886** Tochter **Friederike** geboren, da nannte sich Hücke schon **Bahnwärter**. Es folgten am **9. 4. 1888** Sohn **Wilhelm**, am **19. 5. 1889** Tochter **Maria**, am **12. 6. 1891** Tochter **Anna Elisabeth** und als letzte folgte noch am **31. 7. 1893** Tochter **Anna Katharina**. Um das Jahr **1890** verzog August Hücke innerhalb Bergheims vom Haus **Nr. 35** ins Haus **Nr. 31**, das vermutlich größer war als die bisherige Wohnung.

Weitere Eisenbahner aus Bergheim waren der Schachtmeister **Ernst Eduard Gutsche** aus dem Haus **Nr. 15**, der am **23. 5. 1886** die Geburt seiner Tochter **Dorothea Elisabeth** anzeigte.

Der Hilfsschrankenwärter **Engelhardt Heinrich Lichau** aus dem Haus **Nr. 22** hatte **3** Kinder, wovon der erste **Heinrich Christoph** am **2. 10. 1886** geboren wurde. Es folgten am **30. 4. 1894** Tochter **Katharina Elisabeth**, da war seine Berufsbezeichnung schon Hilfsweichensteller und schließlich am **30. 9. 1897** noch Sohn **Wilhelm**.

Der Eisenbahnarbeiter **Conrad Lichau** aus dem Haus **Nr. 47** hatte **2** Töchter, von denen **Anna Martha** am **8. 5. 1887** geboren wurde und am **8. 1. 1890** Tochter **Katharina Elisabeth** folgte.

Der Bahnwärter **Johann Wilhelm Landau** aus dem Haus **Nr. 34** hatte **2** Söhne, **Jacob Wilhelm** wurde am **22. 8. 1886** geboren und **Engelhardt Heinrich** folgte am **27. 1. 1891**.

Schließlich war da noch der Bahnarbeiter **Karl Conrad Riemenschneider** aus dem Haus **Nr. 11**, dessen Frau am **28. 5. 1900** Tochter **Martha Elisabeth** bekommen hatte.

Es fällt auf, dass sich in dem kleinen Ort die Vornamen der Kinder oftmals wiederholten und teilweise auch den damaligen Zeitgeist widerspiegelten.

Kommen wir zum Schluss des Kapitels noch auf das Jahr **1945** zu sprechen, als sich die Amerikaner kurz vor Bergheim befanden. Da auf dem Kirchturm eine weiße Fahne angebracht war, schossen die in der Nähe liegenden amerikanischen Panzer über das Dorf hinweg, ohne das auch nur eine einzige Granate im Dorf niederging. Im Umkreis des Dorfes zogen Tiefflieger ihre Schleifen und schossen auf sämtliche Fahrzeuge der Deutschen Wehrmacht, die sich in völliger Auflösung befand.

Züge fuhren bereits seit dem **1. April** nicht mehr, da nun auch der Waldkappeler Bahnhof zerstört war und in Spangenberg ein schweres Eisenbahngeschütz stand, das bei jedem Schuss einen ohrenbetäubenden Spektakel machte.

Am Ostersonntag rauschten dann gegen Abend die Geräusche der schweren Panzerketten von Altmorschen her immer lauter heran, bis die Amerikaner dann kurz nach **18 Uhr** Bergheim erreichten. So stand es auch am **19. 2. 2005** „aus den Erinnerungen von **Fritz Winter** aus Bergheim“ in der **HNA**.