

Teil 104: Von Bergheim nach Mörshausen



Die Trasse vom Haltepunkt Bergheim in Richtung Mörshausen am 15. April 2007.

Bevor wir den Haltepunkt Bergheim endgültig verlassen, möchte der Autor es nicht versäumen, noch ein Gedicht abzudrucken, das mit S. T. signiert wurde und anlässlich der Stilllegung des Streckenabschnitts Spangenberg-Malsfeld für den Personenverkehr am Freitag, den **31. Mai 1974** in der **Spangenberg Zeitung**, die es damals noch gab, abgedruckt wurde. Nichts kann den allmählichen endgültigen Tod der Kanonenbahn besser darstellen als dieses Gedicht, überschrieben mit dem Titel **"Aktuell"** (siehe rechts): Hinter dem Haltepunkt Bergheim endete bei **Km 81,22** der Zuständigkeitsbereich der Bahnmeisterei Eschwege-West seit dem Jahre **1951**. Ab da begann der Bereich der Bahnmeisterei **Malsfeld**.

Freitag, 31. Mai 1974

Aktuell

Ein Fremdenführer erklärt den Leuten
was diese und jene Bauwerke bedeuten
Hier gibt's jetzt was, ganz brandaktuell
und folgendes erklärt er (gelernt hat er's

[schnell]:

Hier seh'n Sie, so vernimmt man verwundert,
noch Schienen, auf denen die Bahn
beinahe ein ganzes Jahrhundert,
zuerst mit Dampf und dann defizitär
Personen und Vieh und anderes mehr
oder weniger billig und fix
zum Beispiel Expreß und Stück-
güter beförderte, Hin und Zurück
sozusagen für jedermann.
Doch das war ja wohl nix.
Die Schwellen vermodern, das ist modern
Wen kann dieses schon genießen?
Oder heißt es vermodernisieren?
Ach wer hörte noch nie
von der leidigen Nostalgie!
Blinkanlagen und Schienen verrosten
ganz natürlich und ganz ohne Kosten
(nur letzteres vernehmen wir gern.)
Der arme kleine Sauerampfer
der Züge sah, doch keinen Dampfer
ist jetzt gänzlich arm und schrumpelt
weil kein Zug vorbei mehr rumpelt
Jetzt fahren nur Busse und dann vielleicht nur n'

[Bus

ist danach endgültig „geregelter“ Schluß?

S. T.

Das Gedicht aus der Spangenberg Zeitung (Sammlung Brassel)

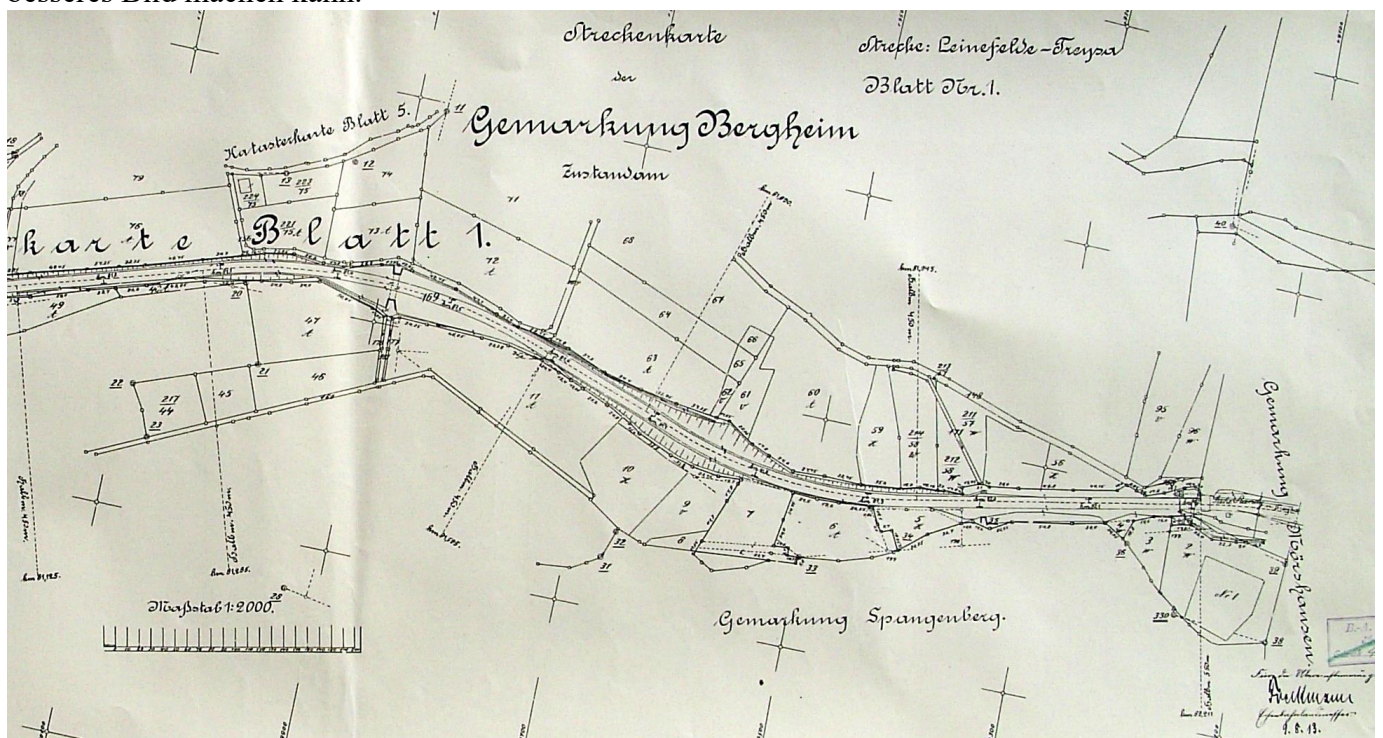


Die etwa 10 m lange Mauer zur Hangsicherung bei Km 81,35

Hinter dem Haltepunkt Bergheim ging die Fahrt zunächst für einige Meter über freies Feld, wo beim **Km 81,35** an der Südseite am Hang eine etwa **10 m** lange Mauer zur Hangsicherung auftaucht.

Hier wird dann zur Erinnerung nochmals der westliche Teil der

Katasterkarte von der Bergheimer Flur aus dem Jahre **1913** an dieser Stelle mit eingepflegt, damit man sich von der Strecke ein besseres Bild machen kann.



Katasterkarte Gemarkung Bergheim vom 9. 8. 13 westlicher Teil mit der Unterführung Km 81,46, dem Einschnitt bei Km 81,75 und dem Bahnübergang Auerholz mit dem Posten 35 bei Km 82,215. (Karte: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)



Der Schlussstein an der Nordseite am 1. 5. 2008 ohne und am 27. 9. 2013 mit Jahreszahl.

Das Nordportal der Unterführung bei Km 81,46 am 21. 4. 2008.

Bei **Km 81,46** treffen wir auf den nächsten gewölbten Durchlass, an dem es an den Schlusssteinen der beiden Gewölbebögen bildliche Darstellungen gibt. Außerdem wurde an der Nordseite als Besonderheit auf dem Stein über dem Schlussstein die Jahreszahl **1876** eingemeißelt, denn in dem Jahr wurde der Durchlass



Der Gewölbe-Schlussstein an der Südseite und die Südseite (Bergseite) des gewölbten Durchlasses bei Km 81,46 am 21. 4. 2008.

Am Schlussstein selbst gibt es zwei mögliche Deutungen der figürlichen Darstellung. Hatte es im Jahre **2008** den Anschein, als wäre auf dem Stein eine sich emporwindende Schlange abgebildet ähnlich der an der großen Wehrebrücke bei Waldkappel, so schien es im Jahre **2013** aus einer etwas anderen Perspektive eher wie ein Löwenkopf aus. Auf dem Schlussstein an der Südseite ist ein Kopf mit Siegerkranz abgebildet, der wohl den siegreichen Deutschen Kaiser darstellen sollte. Leider ist der dort verarbeitete Kalkstein aber bereits so stark verwittert, dass eine genauere Deutung mittlerweile nicht mehr möglich ist. Stammt der an den Unterführungen und Wasserdurchlässen im Raum Spangenberg verarbeitete Kalkstein etwa aus dem dortigen Kalksteinbruch? Was den Stand der Verwitterung angeht, ist allen Unkenrufen zum Trotz der Erhaltungszustand von Jahreszahlen oder bildlichen Darstellungen des im Raum Eschwege verwendeten Buntsandsteins erheblich besser als des hier verarbeiteten Kalkgesteins. Da die Bahntrasse aber quer zu einer Hanglage verläuft, fällt der untere Gewölbebogen erheblich höher aus als der an der Bergseite. Da durch den Durchlass auch ein kleines Rinnsal fließt, bestand der Untergrund aus Kopfsteinpflaster, von dem aber nicht mehr viel zu erkennen ist, da eine dicke getrocknete Schlammschicht darüber liegt.



Die Trasse bei Km 81,4 auf dem Damm. Darunter befindet sich der gewölbte Durchlass. Dahinter ist die Trasse durch Gestrüpp versperrt. (Fotos: 21. 4. 2008)

Hinter der Unterführung verläuft die Trasse noch für ca. **150 m** über den Damm, bevor sie hinter einem Bergvorsprung bei **Km 81,64** für etwa **150 m** in einem recht tiefen Einschnitt verschwindet, in dem sich an der Südseite **15** im Hang verlegte etwa **7 m** breite Steinbögen befinden, die zwischen den Bögen **14** und **15** bei **Km 81,85** durch eine breite Wasser- rinne ergänzt wurden. Die Höhe der Bögen nimmt mit der Höhe des Einschnitts zu und wieder ab. Wir kennen diese Art von Hangsicherung bereits vom Haltepunkt Großbartloff her, dort befinden sich aber lediglich zwei hohe Bögen. Am Sockel mehrerer Bögen sind kleine gemauerte Löcher ähnlich kleiner Wasserdurchlässe eingelassen, die wohl dazu dienen, die Feuchtigkeit aus dem Hang abzuleiten. Offenbar enthält der Hang viel Feuchtigkeit mit der Gefahr von Hangrutsch-



Km 81,72 im Einschnitt mit Kilometerstein 81,7 und Blick nach Osten. Oben rechts ist ein Steinbogen zu sehen.



Der Einschnitt nach Osten von oben. (Beide Fotos Heinrich Koch am 2. 3. 2017)



Teilweise von Laub bedeckte Steinbögen (10 und 13) etwa bei Km 81,8 mit unteren Randsteinen. (Fotos: Heinrich Koch)



Die ersten Bögen und dazwischen eine Wasser-Abflussrinne etwa bei Km 81,75, die Wasser von oberhalb des Einschnitts den Hang hinunter leitet. (Links Aufnahme von oberhalb des Nordhangs, rechts von der Trasse her) (Fotos: Heinrich Koch)



Die Wasserrinne bei Km 81,825 (1. 5. 2008)



Gemauerte Löcher zur Wasserableitung aus dem Hang. (Beide Fotos oben: Heinrich Koch am 2. 3. 2017)



Der Kilometerstein Km 81,7 mit Blick nach Westen mit dem Ende des Einschnitts bei Km 81,8.

schungen, die diese aufwändige Art der Hangsicherung erforderlich machte. Die Bögen selbst beginnen bei etwa **Km 81,65** und enden bei **Km 81,75**. Danach steht bis zum Ende des Einschnitts am Hang Felsgestein an.

Außerdem sind dort an der Strecke noch die Kilometersteine **81,6**, **81,7** und **81,8** erhalten geblieben, wenn auch teilweise ohne Beschriftung. An einigen Stellen im Einschnitt, wie zum Beispiel bei **Km 81,65**, wurden auf der Trasse senkrechte Röhren eingelassen. Wozu diese gedient haben, bleibt offen. Der Abstand zwischen den Rohren beträgt etwa **75 m**.

Aus dem Einschnitt heraus führt die Strecke ab etwa **Km 81,9** am Südhang des hier schon recht breiten Pfeiffetals in Höhe des Waldrandes entlang, der im Laufe der Jahre bereits für ein paar Meter in die Bahntrasse hineingewachsen und teilweise



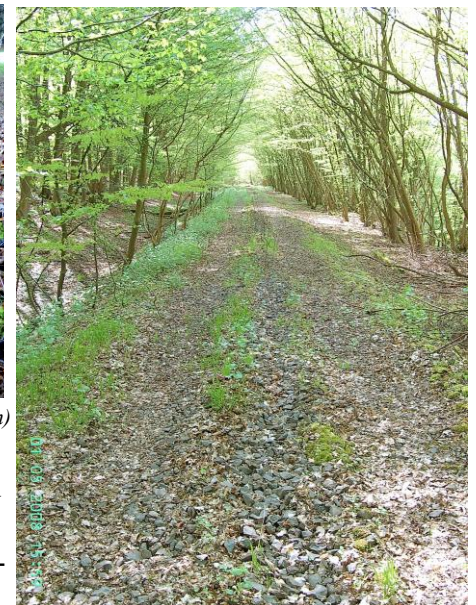
Eine der senkrechten Betonröhren auf der Trasse, in diesem Fall bei Km 81,65.



*Der Kilometerstein 81,7 im Einschnitt nach Osten hin.
(Beide Fotos: Heinrich Koch am 2. 3. 2017)*

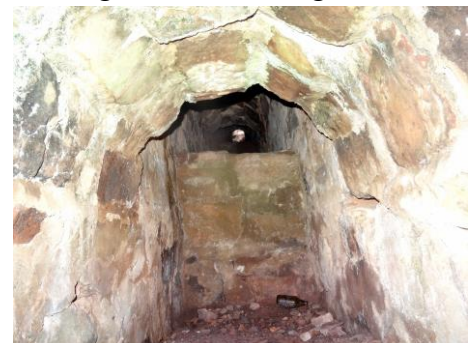


Der Kilometerstein 82,0 von Westen am 7. 3. 2016 (Foto: Koch)



Die Trasse bei Km 82 am 1. Mai 2008.

ziemlich zugewachsen ist, während die Trasse etliche Meter weiter nach Westen bei **Km 82,0** dank der Hanglage weiterhin den Waldrand bildet. Dabei stoßen wir bei **Km 82,015** einen recht ungewöhnlichen und klobig wirkenden Wasserdurchlass, dessen etwa **1 m x 80 cm** großer Eingang auf der Südseite hinter einem kleinen Auffangbassin beginnt und der in der Durchflussröhre eine hohe Stufe besitzt. Dadurch liegt der nördliche Ausgang etwas tiefer im Hang, ist aber mit einer Höhe von ca. **2 m** und einer Breite von etwa **1,20 m** erheblich größer als der Eingang. An den beiden Gewölbebögen sind allerdings keinerlei



Eingang des Durchlasses Km 82,015 im Süden, der Eingang der Durchflussröhre von Süden sowie der innere Absatz von Norden. (Fotos: H. Koch, März 2016)

Jahreszahlen oder bildliche Darstellungen zu erkennen. Rechts und links des nördlichen Ausgangs liegen noch Bruchsteinquader, von denen anzunehmen ist, dass diese früher zu entsprechenden Stützmauern gehörten, die aber durch Auswaschung im Laufe der Zeit eingestürzt sind. Nur an der Westseite des Ausgangs sind noch Reste einer seitlichen Ausmauerung des Abflusses zu erkennen.



Der nördliche Ausgang des Durchlasses und dessen Lage im Hang mit Bruchsteinen. (Foto: H. Koch, März 2016)

Interessant ist auch der Kilometerstein **Km 82,2**, da dort beim Gleisabbau noch eine größere Anzahl alter Bahnschwellen liegen geblieben sind.

Ein paar Meter weiter treffen wir am **Km 82,218** direkt an der Gemarkungsgrenze zwischen den damals noch selbständigen Gemeinden Bergheim und Mörs-
hausen, die beide seit einigen Jahren zur Stadt Span-
genberg gehören, an der östlichen Grenze des Auer-
holzes auf einen ehemaligen Bahnübergang mit Pos-
tengebäude, den **Posten 35**, auch genannt "**Horns
Bude**". Der Übergang war mindestens bis ins Jahr
1919 mit Schranken versehen, nach der Zurückstu-
fung der Strecke zur Nebenbahn jedoch bald darauf in
einen unbeschränkten Übergang umgewandelt worden.
Einige Spuren davon haben sich aber bis heute erhalten.

So ist dort noch der auf der
Ostseite des Überganges be-
findliche Wasserdurchlass er-
halten geblieben. Außerdem
lagen direkt vor dem ehema-
ligen Bahnübergang im **Früh-
jahr 2008** auf dem früheren
Gleisbett noch ein großer Stapel
alter Holzschwellen, die
beim Rückbau der Trasse hier
einfach zurückge-
lassen wurden.



Der Einlauf an der Südseite sowie der Abfluss des Plattendurchlasses an der Nordseite bei Km 82,21. (Beide Fotos v. 1. 5. 2008)

Das ursprüngliche Postengebäude selbst, das zunächst
seit der Streckeneröffnung etwa **350 m** weiter nach
Westen in einer Biegung der Strecke gestanden hatte,
wurde schon bald darauf in die unmittelbare Nähe
zum Bahnübergang verlegt und stand dann mindes-
tens bis in die **20-er Jahre des 20. Jahrhunderts** nörd-
lich des Gleises bei **Km 82,24**. Dieses wird auch von
einer Katasterkarte aus dem Jahre **1913** belegt, denn
da hatte das neue Postengebäude bereits gestanden
und das alte Gebäude, obwohl noch vorhanden, war
nicht mehr eingezeichnet. Vom neuen Postengebäude
konnten im Jahre **2008** bei einer Begehung keine Res-
te gefunden werden.



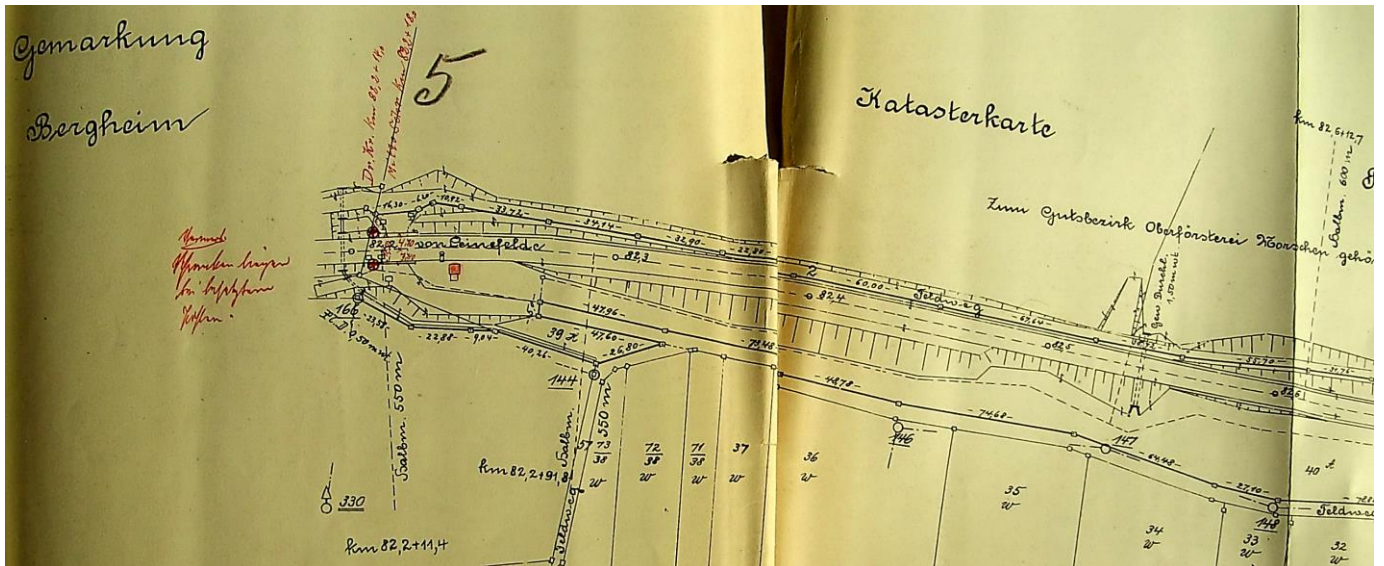
Bahnschwellen auf der Trasse unmittelbar vor dem Bahnübergang Km 82,218 am 1. Mai 2008.



Der Bahnübergang im Auerholz am Km 82,218 im Jahre 1984 (Foto: Heinrich Koch)



*Der gleiche Bahnübergang als Feldweg am 27. 9. 2013, den die
quer zum Weg verlaufende Bahntrasse überquert.*



Ausschnitt aus einer Katasterkarte aus dem Jahre 1913 mit der genauen Lage des Bahnübergangs Auerholz (Posten 35) am Km 82,215. Der Posten war ganzjährig besetzt. An der Ostseite der Schranken befanden sich Drehkreuze, die abgebaut werden sollten. Am Km 82,57, wo das alte Postengebäude gestanden hatte, ist kein Gebäude mehr eingezeichnet, sondern nur das neue etwa am Km 82,24. (Karte: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Der Feldweg-Bahnübergang machte in den Jahren 1913 und 1914 von sich Reden, als an den Hauptstrecken laut Verordnung sämtliche Drehkreuze entfernt werden sollten. Bevor diese aber beseitigt werden konnten, mussten noch verschiedene Gremien gefragt werden, ob gegen deren Beseitigung keine Bedenken vorlägen. Eines davon war die landespolizeiliche Unbedenklichkeit. Da dieser Überweg aber ganzjährig durch einen Posten gesichert wurde, gab es keinerlei Bedenken und die Drehkreuze wurden offenbar dann im **Dezember 1914** zurückgebaut, da ein leider undatiertes Schreiben vorliegt, das sich auf ein weiteres Schreiben vom **4. 11. 1914** bezieht, auf dem zur Beseitigung der Drehkreuze eine Frist von **3 Wochen** eingeräumt wurde.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Km	82,215	Malsfeld	1	-	1	-	Feld- u. Waldweg (bei Damm)	nein / Hindernis beseitigen	bei Damm	Klein
Lfd. Nr.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Beleg von der Bahnmeisterei Malsfeld vom 27. 8. 1913, auf dem der Bahnübergang Km 82,215 als Nr. 1 zur Beseitigung der Drehkreuze genannt wird. (Beleg: BA ESW, Sammlung Freunde der Eisenbahn, ESW)

Bestätigung vom 20. 10. 1914, dass es zur Beseitigung der Drehkreuze am BU Km 82,215 keine Bedenken gibt.

43 Rg 7646
K.E.D. Cassel
10. Okt. 14
1914

Sehr geehrter Herr,
Ich habe die Befehle des Herrn Kommandanten vom 4. u. 10. Okt. 14. zur Kenntnis genommen und bestätige hiermit, dass die Befehle befolgt sind. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden.

Yours faithfully,
K. E. D. Cassel

Schreiben vom BA Eschwege vom 30. 10. 14 über der Frist von 3 Wochen zur Beseitigung der Drehkreuze am BU Km 82,215

43 Rg 7646
K.E.D. Cassel
10. Okt. 14
1914

Sehr geehrter Herr,
Ich habe die Befehle des Herrn Kommandanten vom 4. u. 10. Okt. 14. zur Kenntnis genommen und bestätige hiermit, dass die Befehle befolgt sind. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden.

Yours faithfully,
K. E. D. Cassel

Das leider undatierte Schreiben mit der Bestätigung über die Beseitigung der Drehkreuze am BU Km 82,215 vom Betriebsamt Eschwege.

43 Rg 7646
K.E.D. Cassel
10. Okt. 14
1914

Sehr geehrter Herr,
Ich habe die Befehle des Herrn Kommandanten vom 4. u. 10. Okt. 14. zur Kenntnis genommen und bestätige hiermit, dass die Befehle befolgt sind. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden. Die Befehle sind an die betreffenden Stellen weitergegeben worden.

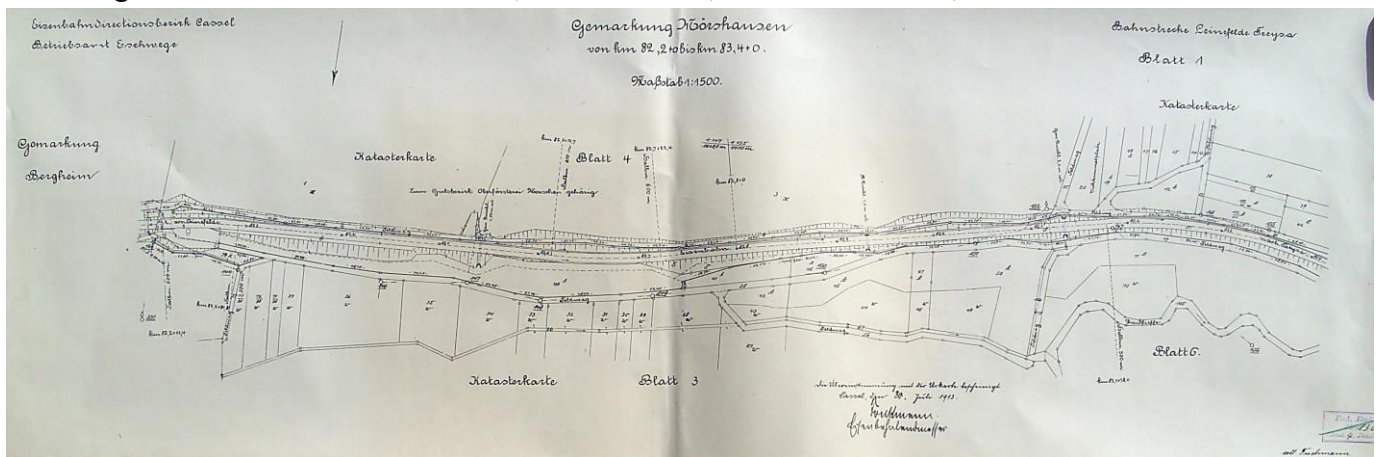
Yours faithfully,
K. E. D. Cassel

Bestätigung vom 20. 10. 1914, dass es zur Beseitigung der Drehkreuze am BU Km 82,215 keine Bedenken gibt.

(Alle 3 Belege: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Übrigens: Vor Ende des 2. Weltkriegs wurde am Bahnübergang ein Pakgeschütz in Stellung gebracht.

Mit dem **Km 82,2**, also beim Bahnübergang Auerholz, beginnt eine weitere Katasterkarte von der Bahn mit der Gemarkung Mörshausen vom **30. Juli 1913**, die bis zum **Km 83,4** reicht, auf der auch drei Durchlässe eingezeichnet sind, die am **Km 82,55**, bei **Km 82,93** und am **Km 83,14** zu finden sind.



Katasterkarte mit der Strecke in der Gemarkung Mörshausen, die am Km 82,2 beginnt und diese bis zum Km 83,4 zeigt. Darauf sind auch drei Durchlässe zu erkennen, die sich am Km 82,55, bei Km 82,93 und am Km 83,14 befinden. (Karte: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Hinter dem Bahnübergang Auerholz wächst die Trasse während der Vegetationszeit langsam aber sicher zu. Das Unkraut stand im **September 2013** schon ziemlich hoch, wie eine Aufnahme von der Strecke mit Blick nach Osten beim **Km 82,3** zeigt. Bei der Eröffnung der Strecke stand das ursprüngliche Postengebäude bei **Km 82,56**, bis es aber sehr bald in unmittelbarer Nähe des Bahnübergangs Auerholz neu errichtet wurde. Das alte Gebäude hatte die Zeit überdauert und wurde erst nach dem Jahre **1984** von Mörschhäusern abgetragen so dass heute nur noch die Grundmauern des Gebäudes zu finden sind. Die Steine des Gebäudes fanden sich anschließend in einigen Vorgärten im Ort wieder.



Die stark verkrautete Strecke bei Km 82,3 mit Blick nach Osten am 27. 9. 2013.

Dass das Postengebäude zuerst an dieser Stelle

stand, hatte seinen besonderen Grund. Da sich der Bahnübergang selbst am Beginn einer Kurve befand, stand das Postengebäude an markanter Stelle direkt am Scheitelpunkt der Kurve, von dem aus der Schrankenwärter sowohl den Übergang als auch die Strecke in Richtung Mörshausen überblicken konnte. Im Zusammenhang mit dem Schrankenposten ist eine weitere hohe gewölbte Unterführung zu sehen, die bei **Km 82,54** nicht nur als Wasserdurchlass, sondern auch die westliche Grenze des Auerholz bildete sowie als Aufgang für das Postengebäude gedient haben mag. Allerdings gab es da bestimmt in Zeiten,

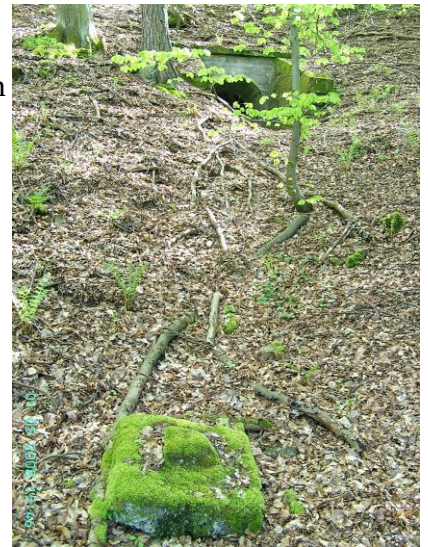


Die Ruine von "Horns Bude" im Jahre 1984 und Reste von den Grundmauern im März 2016 (Beide Fotos: H. Koch)



Die Grundmauern von der anderen Seite und ein Blick vom Tunnelleingang auf die Gebäudereste in der Bildmitte am 10. 6. 2016. (Beide Fotos: Heinrich Koch)

in denen der Tunnel Wasser führte, so einige Probleme, zumindest hatte sich der Schrankenwärter dann nasse Füße geholt. Auf der Nordseite liegt unterhalb der Unterführung der Überrest eines Kilometersteins, obwohl an dieser Stelle eigentlich keiner sein dürfte. Der gewölbte Durchlass besitzt eine Höhe von **2,10 m** sowie eine Breite von **1,50 m** auf beiden Seiten und die Sohle ist gepflastert. Das Nordportal wurde vor vielen Jahren mit Betonputz versehen, da offensichtlich der Verfall dort schon weit fortgeschritten war. Daher wissen wir nicht, ob sich auf der Nordseite eine Jahreszahl befand, denn es scheint, als wäre über dem Schlussstein an der Südseite eine Jahreszahl (vermutlich **1886**) zu erkennen und auch der Schlussstein selbst zeigt Spuren von einer Bearbeitung. Der Durchgang war früher noch etwas höher, aber infolge von Schlammablagerungen im Bereich der Unterführung kommt es immer wieder vor, dass man sich beim Durchgehen bücken muss. Vermutlich wurde durch diese Ablagerungen auch der Zugangsweg zwischen dem neben der Trasse entlangführenden Feldweg und der Unterführung verschüttet.



Der Kilometerstein unterhalb des nördlichen Tunnelleingangs am 1. 5. 2008.

Nun aber zurück zum Postengebäude! Am Schrankenposten, der nicht nur "*Horns Bude*", sondern auch "*Huckens Bude*" oder "*Rangens Bude*" genannt wurde, hieß der erste Schrankenwärter, der dort Dienst tat, **August Hucke**. Er wurde am **9. 12. 1851** in Bergheim geboren, wurde am Posten bereits im Jahre **1880** unter der Berufsbezeichnung "Hilfsbahnwärter" genannt. Er war mit seiner Frau **Elisabeth**, geb. Barthel, seit dem **30. März 1878** verheiratet. Seine



Berufsbezeichnung war in späteren Jahren "Bahnwärter". Seine Frau starb, offenbar von ihm getrennt lebend, am **30. März 1900**. Ab dem Jahr **1887** trat dann **Wilhelm Range** erstmals zur Geburt seines (ersten?) Sohnes **Georg Christian** am **1. 1. 1887** in Erscheinung. Damals war er noch Eisenbahnarbeiter. Bei der Geburt der Tochter **Anna Elisabeth Therese** am **14. 10. 1888** war er schon Eisenbahnarbeiter und Hilfsweichenwärter. Beim dritten Kind, der Tochter **Anna Elisabeth**, geboren am **10. 2. 1891** war er schon Hilfsbahnwärter. Ab dieser Zeit ist es anzunehmen, dass er an den Schranken im Auerholz Dienst tat. Im Jahre **1892** bei der Geburt von Tochter **Anna Katharina** am **5. 10. 1892** war Range noch Hilfsbahnwärter, im Jahre **1896** bei der Geburt von

Ein Blick von der Südseite in die Unterführung am 27. 9. 2013 sowie die Südseite am 1. Mai 2008.



Anna Elisabeth und im Jahre **1910**, als seine Frau **Barbara Elisabeth** am **6. 8. 1910** verstarb und im Jahre **1917**, als seine Tochter **Anna Katharina** ein Kind bekam, war er wieder nur noch Eisenbahnarbeiter. Es ist anzunehmen, dass er zwischen den Jahren **1892** und **1896** den Posten im Auerholz verlassen hatte, um andere Aufgaben bei der Bahn zu übernehmen. Der Erzählung nach sollen in den Jahren, als Range am Posten stationiert war, um das Gebäude herum Blumenbeete gewesen sein, außerdem soll noch die etwa **300 m** lange Freifläche zwischen der Bude und dem Bahnübergang landwirtschaftlich genutzt worden und am Postengebäude ein kleiner Gemüsegarten angelegt worden sein. Wilhelm Range wurde mit Rufnamen auch **August** genannt und über seine Frau ist eine kleine Anekdote erhalten: Ranges Frau Barbara Elisabeth soll ihre Nase etwas sehr hochgetragen haben und als ihr Mann Bahnwärter wurde, hatte sie überall herumerzählt, dass ihr Mann nun Beamter sei. Sie soll dann sofort nach Spangenberg gegangen sein, um ihrem Mann große Taschentücher extra für Beamte gekauft haben. Und über "August" gab es folgendes zu berichten: Die Kurbel der Schranke stand nicht am Postengebäude, sondern August musste immer erst die gut **300 Meter** bis zum Übergang laufen, um diese zu

Das mit Beton ausgegossene Nordportal der Unterführung am 1. 9. 2008.

bedienen. Irgendwann mussten die Güterzüge eine Umleitung über die Kanonenbahn fahren, da musste er über den Tag die Strecke etliche Male hin und her laufen. Irgendwann wurde er ärgerlich, fasste auf das Gleis und sagte: *"Buh, buh, den ganzen Tag nicht kalt!"* (Wenn lange Güterzüge über die Gleise donnern, erwärmen sich die Gleise etwas.) Am Posten war außerdem noch der Eisenbahnarbeiter **Christoph Heinrich Nolte**, geb. am **19. 12. 1876** als Aushilfe tätig. Er war seit dem **19. März 1905** mit **Anna Katharina Wenderoth** verheiratet und war von Beruf Eisenbahnarbeiter, wie es bei der Totgeburt seines Sohnes im Jahre **1912** hieß. Im Jahre **1936**, als seine Frau verstarb, war er bereits Eisenbahninvalid. Er selbst



Familienausflug an der Kanonenbahntrasse bei Km 82,7 um 1976. (Sammlung Heinrich Koch)

war später Ortsdiener in Mörshausen und verstarb am **10. 7. 1953**. Weitere Schrankenwärter sind von dem Posten im Auerholz nicht bekannt, so dass davon auszugehen ist, dass die Schranken im Auerholz bald nach dem 1. Weltkrieg abgebaut wurden.

Hinter dem ehemaligen Postengebäude verläuft die Kanonenbahntrasse in einem Einschnitt, wurde bei Baumfällarbeiten mit Reisig und kleinen Ästen für gut **100 m** rigoros zugeschüttet und war im Jahre **2008** dadurch nicht mehr passierbar. Selbst der neben der Trasse verlaufende Waldweg war damals nur noch sehr beschwerlich zu begehen. Wir konnten die Trasse allerdings noch nachvollziehen, wenn wir das obige Bild betrachten, das etwa bei **Km 82,7** entstanden ist, wie es der Kilometerstein rechts der Gleise zeigt.



Der gleiche Kilometerstein Km 82,7 in Richtung Westen, die Trasse bei Km 82,8 nach Osten sowie der noch lesbare Stein von Km 82,8 am 1. 5. 2008.

Der Hang auf der rechten Seite (Südseite) ist mit Sandsteinquadern gesichert. Ein Schild "Signal geben" ist zu erkennen und im Hintergrund die Kurve vor dem Bahnübergang, außerdem ist noch rechts des Gleises ein Mäuerchen zu sehen.

Ein flacher **1 m** breiter Plattendurchlass folgt bei **Km 82,92**. Hier befindet sich der Wasser-einlauf in dem neben der Trasse verlaufenden Graben, der das Regenwasser vom Südhang aufnimmt.

Der Einlauf ist teilweise durch zwei Eisenschwellen abgedeckt, war von Moos total überwuchert.



Der Einlauf auf der Südseite bei Km 82,92



Der gleiche Einlauf aus anderer Perspektive mit

Da der nördliche Abfluss am Hang liegt, ist ein ziemlicher Höhenunterschied zu überwinden. Daher sind im Inneren der Röhre zwei Stufen eingebaut und der Ausgang besitzt etwa eine Höhe von **2 m**. Die Trasse selbst war hier zumindest noch im Frühjahr **2008** zwischen **Km 82,6** und **83,2** recht gut zu begehen, wenn auch hier und da ein umgestürzter Baum quer lag.

ist am 1. Mai 2008 noch nicht abgedeckt. Schwellen abgedeckt. (Foto: Heinrich Koch am 25. 5. 2016)

Die meisten Kilometersteine sind zwischen dem Bahnübergang Km 82,215 und dem Haltepunkt Mörshausen bis heute noch vorhanden. Es fehlen lediglich die Steine Km 82,6 (Reisig auf der Trasse) der vermutlich bei Km 82,55 an der Nordseite am Feldweg abgelegt wurde, außerdem Km 83,3, 83,6, 83,8, 83,9 und 84,0 (Stand 2016).

Weiter nach Westen sieht die Sache leider schon anders aus. Als Beispiel zeigen wir den Kilometerstein **83,1** von beiden Seiten.

Bei **Km 83,13** wird die Trasse erneut von einem gewölbten Durchlass unterquert, der heute nur noch sehr niedrig wirkt und der auch als Wasserdurchlass und Fußgängertunnel konzipiert wurde, da von Süden her ein Feldweg aus dem Wald tritt, der sich nach Norden hin fortsetzt.

Außerdem diente er während des 2. Weltkriegs als Schutz vor den amerikanischen Tieffliegern, worauf der Pfeil auf dem Schlussstein des Nordportals hindeutet. Auch hier zeigen die Schlusssteine Spuren einer bildlichen Bearbeitung, es wäre möglich, dass es sich am Schlussstein



Die hintere Stufe ist nur von innen zu sehen (Foto: Koch)



Die Nordseite des Wasserdurchlasses am 4. 8. 2007



Der Stein Km 83,1 nach Osten und die Trasse von Ost nach West mit dem Kilometerstein Km 83,1 am 1. Mai 2008.



Der nördliche Tunnelleingang sowie ein Blick in die Tunnelröhre von Norden her am 4. 8. 2007



Der Südeingang des Tunnels Km 83,13 mit der wichtigen westlichen Stützmauer am 1. Mai 2008.



Der Schlussstein vom Nordeingang mit Pfeil und darüber der Jahreszahl 1876 am 4. 8. 2007.



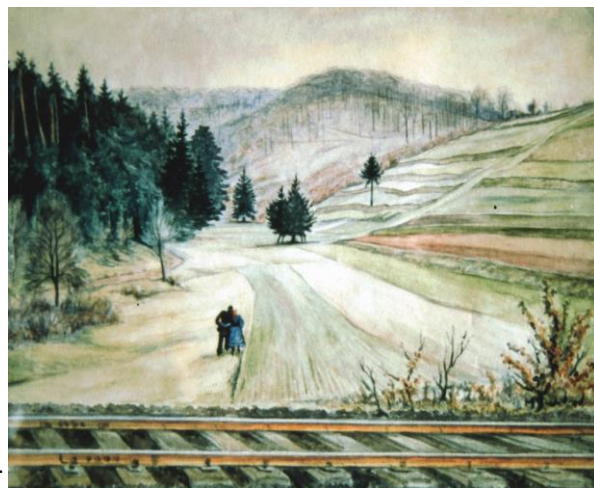
Der Schlussstein an der Südseite am 1. Mai 2008.

vom Nordportal um einen Fisch und darin eine Jahreszahl handelt, richtig zu erkennen ist es jedoch auch hier nicht mehr, nur die Jahreszahl **1876** glaubt man an der Nordseite auf dem Stein über dem Schlussstein erkennen zu können. An der Südseite hingegen scheint die bildliche Darstellung eines Vogels (Adler?) mit ausgebreiteten Schwingen eingefügt worden zu sein, der von rechts unten nach links oben fliegt. Die Unterführung "**Im Schöppbach**", wie diese von den Mörshäusern genannt wird, besitzt eine Breite von **2 m** sowie eine Höhe von **2,10 m** und die Sohle war gepflastert, wobei in der Mitte eine Rinne für den Durchfluss von Regenwasser angelegt ist. Im Laufe der Jahre hatte sich reichlich Schlamm in der Tunnelröhre abgelagert, so dass die ursprüngliche Höhe heute nicht mehr gegeben ist. Ein Schlepper ohne

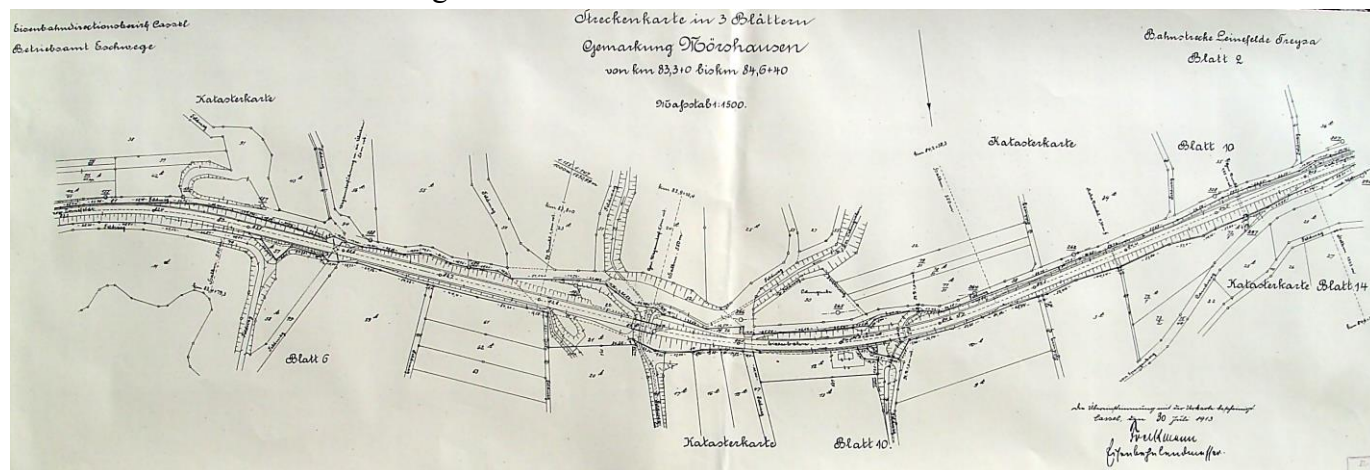
Umsturzbügel oder ein Kuhgespann konnten früher ohne Schwierigkeiten hindurch fahren, aber heute muss man sich bei der Durchquerung kräftig bücken. An beiden Tunnel-
eingängen gibt es Stützmauern, wobei die an der Südwest-
seite besonders wuchtig ausfällt.

Neben der Bahntrasse begann ein Waldweg, an dem früher ein Brandstreifen angelegt war. Dort musste die Feuerwehr aus Mörshausen in den Jahren **1952** und **1954** ausrücken, um zwei kleinere Brände zu löschen, die möglicherweise durch Funkenflug von einer Dampflokomotive entstanden waren.

Von der Bahnstrecke im Bereich des Schöppbaches gibt es ein Gemälde aus den **40-er** Jahren, das der in Kassel ausge-
bombte Studienrat **Heinrich Borscheuer** gemalt hat. Er wohnte daraufhin in Mörshausen, unterrichtete an einer
Schule in Rotenburg und fuhr täglich mit der Bahn nach dort zum Unterricht. Über ihn wird berichtet, dass er im Winter, da es an der Schule damals an Heizmaterial gefehlt hatte, jeden Tag ein Scheit Holz zum
Beheizen des Klassenraumes mitgebracht haben soll.



Das Gemälde vom Schöppbach mit der Bahntrasse von Heinrich Borscheuer aus den 40-er Jahren (Foto: Heinrich Koch)



Weitere Streckenkarte aus der Gemarkung Mörshausen vom 30. Juli 1913 von Km 83,30 bis Km 84,64. Hier ist die seitliche Mauer am Km 83,5, die Brücke vom Km 83,592, die Stützmauer bei Km 83,68, der Plattendurchlass am Km 83,8, die Sandsteinbrücke am Km 83,91, der Bahnübergang am Km 84,009, der Posten am Km 84,133, dem früher ein Bahnübergang angeschlossen war. Der zugehörige Wasserdurchlass befand sich am Km 84,16, zwei weitere beim Km 84,39 und beim Km 84,53, die im nächsten Kapitel behandelt werden. (Karte: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Bei **Km 83,5** gab es zwischen diesem und **Km 83,58** an der Südseite eine **80 m** lange Stützmauer. Hier ist auf dem Foto aus dem Jahre **1980** gut zu sehen, dass die Telegrafmasten nach Spangenberg noch vorhanden sind. Damals hatte man zwischen den Jahren **1980** und **1984** extra noch am Feldweg neben der Trasse ein neues Erdkabel bis nach Spangenberg verlegt und anschließend die alten Telegrafmasten abgebaut.

Nur wenige Meter weiter wird an der Trasse bereits in Höhe der Ortslage von



Strecke mit Stützmauer vor der Birnbachsbrücke bei Km 83,5 (Fotos: Koch 1980 und 2016)



Die Birnbachsbrücke bei Km 83,592 von Norden (Foto: Reinhold Salzmann am 8. 2. 2012)

Die Brücke von Süden am 1. 5. 2008.

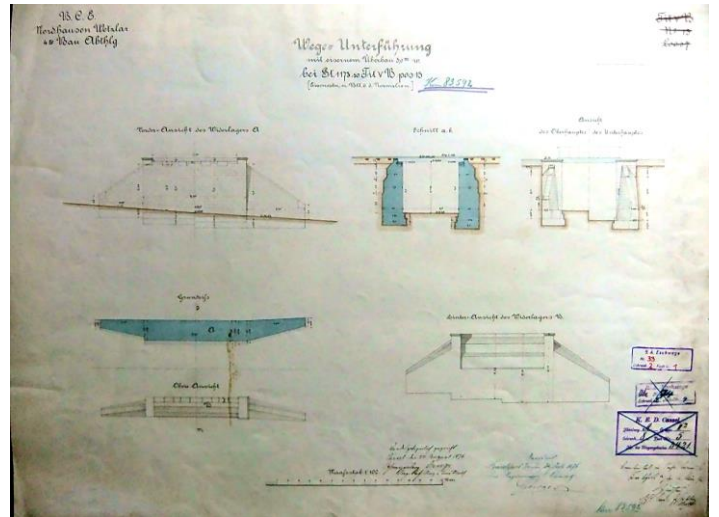
Mörshausen bei **Km 83,592** ein Feldweg mittels einer Brücke überquert, die auch den Namen **Birnbachsbrücke** trägt. Durch einen glücklichen Umstand sind die Baupläne der ursprünglichen Brücke erhalten geblieben. Auf diesen ist deutlich zu erkennen, wie der Überbau ursprünglich ausgesehen hatte und



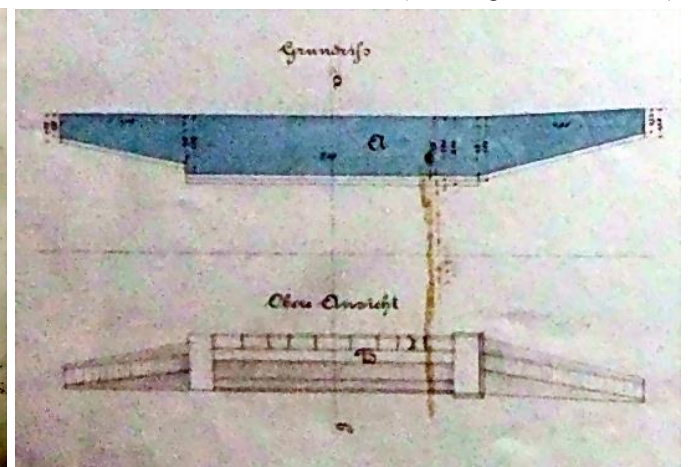
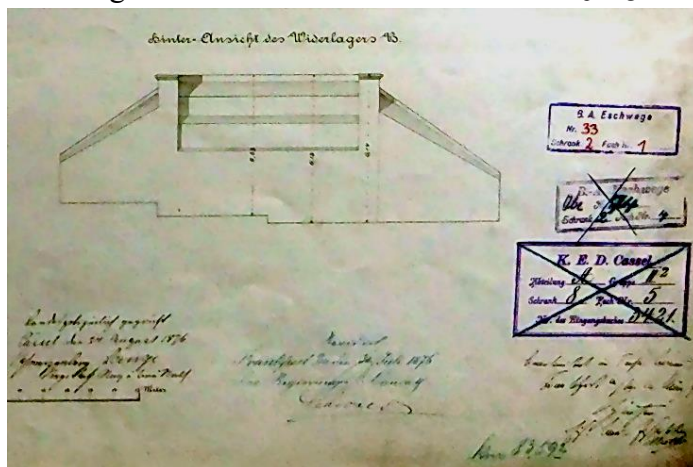
Das westliche Widerlager von der Birnbachsbrücke (Foto: Salzmann 8. 2. 12) und das östliche (Foto: Friske am 4. 8. 2007)

dass die Strecke davor am Hang errichtet worden war. Die Brücke besaß ursprünglich eine lichte Weite von **5,10 m** und konnte auf Grund ihrer Bauweise von langen Fuhrwerken nur bei einem genügend großen Kurvenradius des Zufahrtsweges durchfahren werden, was aber anscheinend nicht der Fall gewesen war. Die landespolizeiliche Prüfung des Bauplanes erfolgte am **24. 8.1876**.

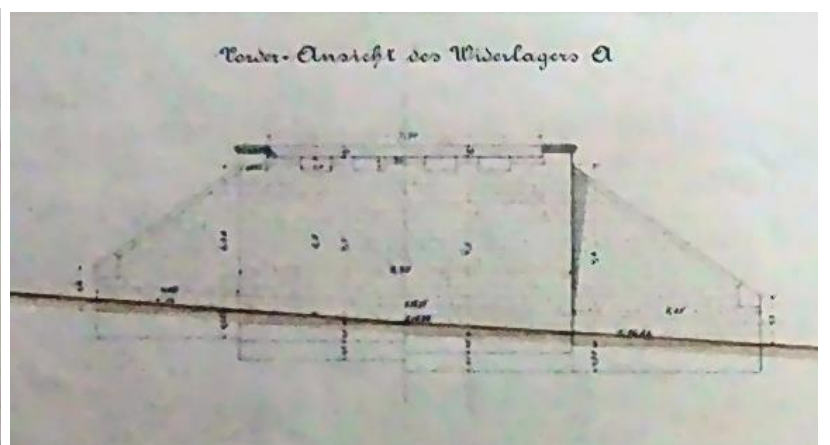
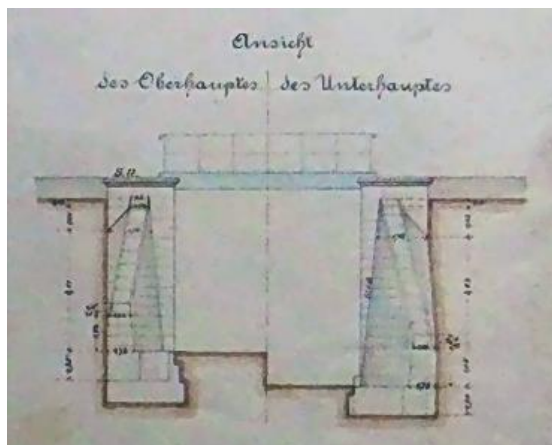
Um die Brücke gab es schon im Jahre **1889** einen Streit zwischen der Verwaltung der **BCE** und der Gemeinde Mörshausen, da die Eisenbahnverwaltung plante, die lichte Weite der Brücke von damals **5 Metern** auf **3,60 m** herab zu setzen, indem man auf jeder Seite **0,70 m** Stützmauer vor das Widerlager setzen wollte. Anscheinend



Der ursprüngliche Plan von der Birnbachsbrücke vom 24. 8. 1876. (Sammlung Reinhold Salzmann)



Hinteransicht des Widerlagers B mit dem Datum der Prüfung sowie der Grundriss mit der oberen Ansicht (Sammlung Reinhold Salzmann)



Plan von der Frontansicht der Brücke mit Überbau und der Plan vom Widerlager A, an dem die Hanglage des Bauwerks deutlich wird. (Sammlung Salzmann) war die Tragfähigkeit der Brücke beim Neubau falsch berechnet worden oder das seitliche Mauerwerk hatte auf Grund der Lage bereits damals Schäden aufgewiesen. Bei **3,60 m** Durchfahrbreite hätten

aber keine schwer beladenen 4-fach-Gespanne hindurchfahren können, da man zur Durchfahrt einen großen Radius benötigt hätte. Schließlich einigten sich die beiden streitenden Parteien dahin gehend, dass die lichte Weite künftig auf **4 Meter** festgesetzt wurde, die



Die Birnbachsbrücke mit dem kleinen Alexander Koch im Jahre 1984 (Foto: Koch) und ohne Gleise am 8. 12. 2012 (Foto: Salzmann)

Krümmung des Durchfahrtsweges unterhalb der Brücke reduziert sowie feste Gräben für das Oberflächenwasser eingebaut werden sollten, was wohl im Jahre **1890** realisiert wurde. Außerdem sollte etwa bei **Km 84** ein neuer Bahnübergang auf Kosten der KPEV entstehen, der für den Schwerverkehr gedacht war und mit Schranken versehen werden sollte, die vom Bahnwärter am Posten **Km 84,133** mit bedient würden. Nach einem weiteren Umbau der Brücke, der vermutlich Anfang der **30-er Jahre** durchgeführt wurde, bei dem die Widerlager des gleistragenden Teils der Brücke in Beton gegossen wurden, beträgt die lichte Weite nun **4,90 m**. Die Wasser-Rinne am westlichen Widerlager zur Durchleitung eines schmalen Baches (des Birnbaches) darf natürlich auch hier nicht fehlen, während die Gleise beim Rückbau der Strecke im Jahre **1990** sogar auf der Brücke entfernt wurden.

Bei der Birnbachsbrücke kam es laut dem Protokollbuch der Mörshäuser Feuerwehr im Jahre **1959** zu einem Brand am Bahndamm. Das Löschwasser musste hierfür aus ziemlicher Entfernung von der Pfieffe her bis zum Brandherd hoch gepumpt werden.

Die Trasse führt bei **Km 83,7** nochmals durch einen kleinen Einschnitt, genannt der "Einschnitt Scharfacker", in dem sich auf der Südseite bei **Km 83,68** eine gut **20 Meter** lange seitliche Hangsicherung befindet, während an der Nordseite ein flacher Graben zu sehen ist, der eventuell von beim Rückbau herausgerissenen Leitungen zeugt.



Das westliche Widerlager mit dem ursprünglichen Teil (6. 8. 2007)



Die teilweise freigelegte Hangsicherung bei Km 83,68 (Foto: Koch im Februar 2016)

Hier im Einschnitt machte der Mörshäuser Chronist bei Recherchen an der Kanonenbahn einen besonderen Fund. Als er Teile des zugewachsenen Hanges für ein Foto freilegte, fand er noch die beiden alten Original-Blechschilder des Kilometersteins **Km 83,7**, deren Lage auf dem heutigen Steinrest für ein Foto noch einmal nachvollzogen wird.



Der Kilometerstein Km 83,7 im Original von Ost nach West, in gleicher Perspektive mit Blechschild sowie das 2. Schild vom West. (Fotos: Koch Febr. 2016)

Hier im Einschnitt hatte die Mörshäuser Dorfjugend in den 90-er Jahren bei **Km 83,8** ihr Domizil in einem alten Bauwagen. Aber auch das ist heute Geschichte, wie es die gleiche Perspektive im **Februar 2016** zeigt. Hier beim **Km 83,8** gibt es auch noch einen Wasserdurchlass, der früher das Wasser aus einem Graben ableitete, der aber in den Jahren zwischen **1992** und **2000** zugeschüttet wurde, um einem Feldweg

über die Trasse hinweg Platz zu machen. Von dem ehemaligen Plattendurchlass ist nur noch der südliche Einlauf original erhalten, der Abfluss hingegen wurde um **24 m** verlängert und endet heute in einem Rohr.

Auf unserem Weg zum Haltepunkt Mörshausen erreichen wir ein kleines Highlight, das sich als ein kleiner Viadukt in Sandstein-Ausführung herausstellt. Das Bauwerk wurde in drei Bögen ausgeführt, besitzt eine Länge von lediglich etwa **16 Metern** und eine Höhe von etwa **8 Metern**, ist bei **Km 83,91** anzutreffen und überquert einen auch im Sommer recht kräftig fließenden Bachlauf, der **Lückgarte**,



Der Blick nach Osten zeigt den Bauwagen im Jahre 1997 und im Februar 2016 die leere Trasse (Fotos: H. Koch)



Der Einlauf vom Wasserdurchlass Km 83,8 sowie den neu angelegten Feldweg über die Trasse. Diese verläuft entlang der Bäume. (Fotos: Heinrich Koch, im Februar 2016)



Die Trasse am Km 83,8 nach Osten, unmittelbar vor der Lückgartebrücke am 21. 04. 2008.

Der Viadukt von oben mit der Strecke, im Hintergrund der Haltepunkt Mörshausen am 21. 4. 2008.

Die Trasse zwischen Birnbachsbrücke und dem Einschnitt am 21. 4. 2008.

die dem Viadukt auch seinen Namen gab. Das Bachbett ist zum Teil ausgemauert, so dass die Wassermassen während der Schneeschmelze und auch nach Unwettern dem Bauwerk

nichts anhaben können. Während beim Bahnbau im Raum Mörshausen mit dem ersten Spatenstich am **1. August 1875** begonnen wurde, hatte man vermutlich auch sofort damit angefangen, die Brücke zu errichten, da diese Bauwerke erfahrungs-



Das ursprüngliche Brückengeländer ist noch erhalten. (Foto vom 4. 8. 2007)

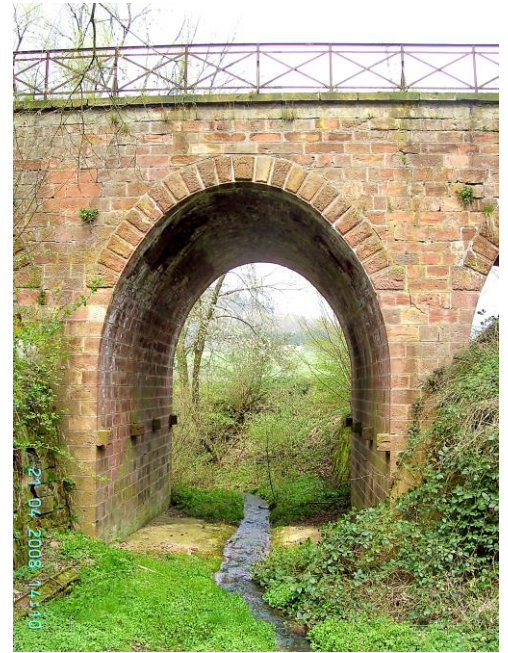


Das Gleis auf dem Lückgarte viadukt im Jahre 1984 (Foto: Heinrich Koch)

gemäß bei der Errichtung viel Zeit beanspruchen und der Viadukt bereits im Jahre **1876** fertig gestellt wurde, wie es auf den mittleren Schlusssteinen auf beiden Seiten der Brücke zu sehen ist. An der Südseite ist außer der Jahreszahl **1876** am Stein links daneben noch ein Adler mit weit ausgebreiteten Flügeln in Frontansicht zu erkennen. Warum an dieser Stelle der Bau einer Steinernen Brücke vorgezogen wurde, weiß man nicht. Es wäre möglich, dass es mit den zu erwartenden größtmöglichen Wassermassen bei Unwettern usw. zusammen hängt, wodurch die Seitenhänge der Trasse besonders stark befestigt werden mussten. Der Damm der Trasse wurde jeweils von der Mauer des mittleren Brückenbogens aus weit



Der Lückgarte-Viadukt bei Km 83,91 am 21. 4. 2008.



Der Mittelbogen mit dem kanalisierten Bachlauf am 21. 4. 2008.



Die Jahreszahl 1876 auf dem Schlussstein an der Südseite und links daneben ein Adler mit weit ausgebreiteten Flügeln am 21. 04. 2008.



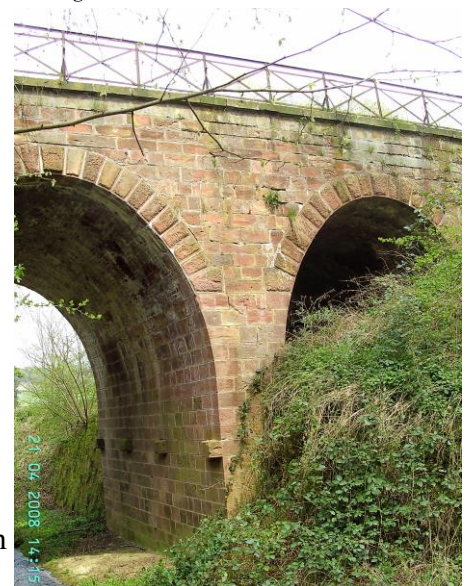
ausladend bis zu einer Höhe von etwa zwei Metern mit Sandsteinquadern aufgemauert. Auch an diesem Viadukt sind die nachträglich zugemauerten Schalllöcher zu erkennen, die ursprünglich dazu dienten, das Oberflächenwasser, das auf dem Via-

dukt anfiel, abfließen zu lassen. Früher diente das mit Quadersteinen ausgelegte Bachbett im mittleren Gewölbebogen auch als wichtiger Verbindungsweg für die Mörschhäuser Bauern, um zu ihren Feldern jenseits der Bahnstrecke zu gelangen. Die Maurer vom Bahnbau im Raum Mörshausen



Die zugemauerten Schalllöcher an der Südseite am 21. 04. 2008.

kamen aus Italien. Es ist anzunehmen, dass diese vor Ort außer am Bau von Wasserdurchlässen hauptsächlich mit der Errichtung des Lückgarte-Viadukts beschäftigt waren. In Erwartung von Hochwassern wurden die seitlichen Kanten der Trasse bereits bei Bau an allen vier Seiten mit starken Stützmauern versehen. Wozu allerdings die Mauer-einbuchtungen auf der Südwestseite gedacht waren, ist heute nicht mehr nachzuvollziehen, zumal die Steine in den Rundbögen teilweise mit verschiedenen Mustern versehen sind. Am niedrigen Rundbogen sind die mittleren drei oberen Steine bearbeitet, wo auf dem linken Stein ein Kreuz zu erkennen ist. Der mittlere Stein trägt Querrillen und auf dem rechten Stein ist ein Rautenmuster zu erkennen. Möglicherweise hat es beim Bau des Viadukts einen Toten gegeben. Beim hohen Rundbogen enthalten die beiden Steine links und rechts des Schlusssteins Querrillen, während der obere Schlussstein ohne jegliche Bearbeitung zu sein scheint.



Die stark zugewachsene östliche Stützmauer mit einem Teil der Brücke am 21. 04. 2008.



Die Stützmauer auf der Süd-West- Seite mit diversen Buchten, an denen die Steine an den Rundbögen bearbeitet sind.

Im Lückgartegraben führte früher ein wichtiger Feldweg in die Gemarkung von Mörshausen, bis der Bahnübergang Neuer Weg gebaut wurde. Am **30. Mai 1956** flossen die Wassermassen bei einem Unwetter durch den Lückgartegraben in Richtung Dorf. Weil sich ein Rohrdurchlass zugesetzt hatte, brach weit oberhalb der Lückgartebrücke ein Damm, der die Brücke sowie den Ort Mörshausen vor Hochwasser schützen sollte. Dabei floss das ganze Wasser durch die Lückgartebrücke und zerstörte dabei das zum Befahren durch Fuhrwerke befestigte Bachbett und der ganze Schlamm landete im Dorf. Nach dem Unwetter musste der Zugverkehr für kurze Zeit unterbrochen werden, da die Gleise an einigen Stellen unterspült waren. Wenig später konnten die Lokomotiven die aufgerissenen Stellen im Schrittempo passieren. Warten mussten die Züge aber trotzdem, allerdings erst bei Adelshausen, worauf wir an anderer Stelle nochmals eingehen werden.

(Fotos vom 21. 4. 2008)



Die Stützmauer an der Nord-Ost-Seite am 21. 04. 2008.

Erst im Jahre **1957** wurde die **Baufirma Fett** aus Spangenberg von der DB damit beauftragt, das Bachbett wieder instand zu setzen. Bei Baubeginn wurden durch die Bahn ein Waggon mit **200 Zentnern** Zement direkt an der Brücke angeliefert, der binnen einer Stunde entladen sein musste, um den nachfolgenden Zugverkehr nicht zu behindern. Der Zement wurde dann unter einem der seitlichen Brückenbögen gelagert. Außerdem wurden bei



weiteren Lieferungen noch **3 Loren** mit **Mainkies** sowie ein Waggon mit Sandsteinen, die vom **1945**

zerstörten **Lokschuppen** des **Waldkappeler Bahnhofs** stammten. Die Ruine des Lokschuppens wurde damals gerade abgerissen, weil auf dem Gelände ein Wohnhaus errichtet werden sollte.

An der Reparatur des befestigten Bachbettes arbeiteten von der Firma Fett **Ludwig Koch** und **Anton Losleben**, sowie etliche weitere Hilfskräfte aus Mörshausen mit, das waren **Helmut Jacob**, **August Bott**, **August Jacob**, **Heinrich Kördel** sowie **Kurt Jacob**. Außerdem hatte aus Adelshausen noch **Kurt Fischer**



Einer der beiden Seitenbögen der Lückgartebrücke, unter dem der

Zement damals gelagert wurde. (Foto: Heinrich Koch, Februar 2016)



Ludwig Koch, Maurer bei der Firma Fett, während der Brückenreparatur im Jahre 1957 vor der Nordseite der Lückgartebrücke. (Sammlung Heinrich Koch)

dabei mitgeholfen. Bei der Reparatur wurde im Bachbett ein Absatz eingebaut, so dass dieses

seitdem nicht mehr von Fuhrwerken befahren werden kann. In Höhe der Lückgartebrücke stand früher ein Schild, das den Kurvenradius sowie die Neigung der Kurve und eine eventuelle Spurerweiterung anzeigte. Das hier gezeigte Schild hing weiter westlich an der Strecke.



Das Schild an der Strecke. (Foto: Heinrich Koch)



Der Absatz im Bachbett vor der Brücke am 21. 4. 2008.

Der Lückgarte-Viadukt diente den Bewohnern von Mörshausen früher oft als Hintergrund für Familienfotos aller Art, von denen wir an dieser Stelle eine kleine Auswahl mit einfügen. Sie stammen aus der Zeitspanne zwischen den 30-er und 50-er Jahren des 20. Jahrhunderts.



Malchen Heyner geb. Reinbold mit Sohn Heinz und Tochter Gerda um 1936 vor der Lückgartebrücke. (Sammlung R. Trumpik)



Ludwig Koch mit Schwester Anna im Jahre 1957 vor der Nordseite der Lückgartebrücke. (Sammlung Heinrich Koch)



Ludwig Koch mit Schwester Anna im Jahre 1957 vor der Nordseite der Lückgartebrücke (Sammlung Heinrich Koch)

Bevor wir bei **Km 84,07** den Haltepunkt Mörshausen erreichen, treffen wir bei **Km 84,009** auf einen Bahnübergang, der im Jahre 1889 auf Drängen der Mörshäuser Bauern angelegt wurde, der die Einrichtung des neuen Haltepunkts im Jahre 1948 überdauert hat und vermutlich bis Mitte der 50-er Jahre mit Schranken versehen war. Nach dem Wegfall der Schranken mussten die Züge vor dem Bahnübergang das Läutewerk einschalten sowie pfeifen bzw. hupen, da der Übergang nur noch mit Warnschildern gesichert war. Der Übergang verbindet den Ort mit der Feldflur von Mörshausen. Als die Schranken vorhanden waren, wurden diese gemeinsam mit denen am Bahnübergang **Km 84,735** vom Posten bei **Km 84,133** bedient. Im Jahre 1948 wurde das Kabel zum Bahnübergang **Km 84,009** vom Stationsgebäude aus unterirdisch verlegt.

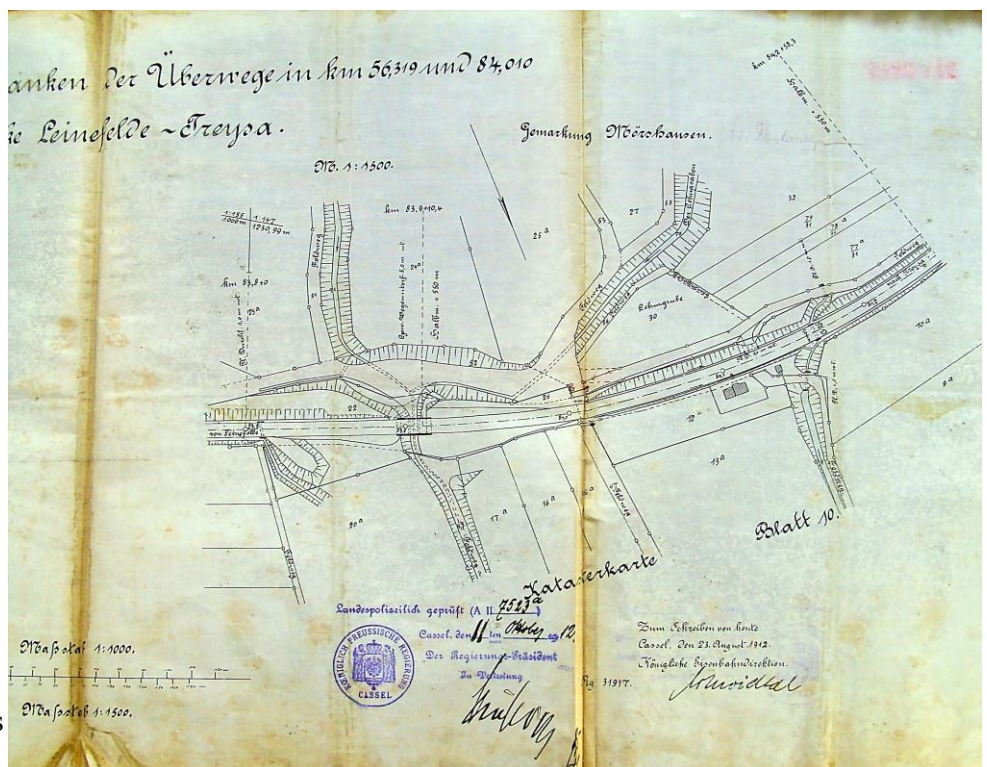


Malchen Heyner, Elisabeth Below, Minna Werkmeister um 1936 nördlich der Brücke vor der östlichen Stützmauer. (Sammlung Heinrich Koch)

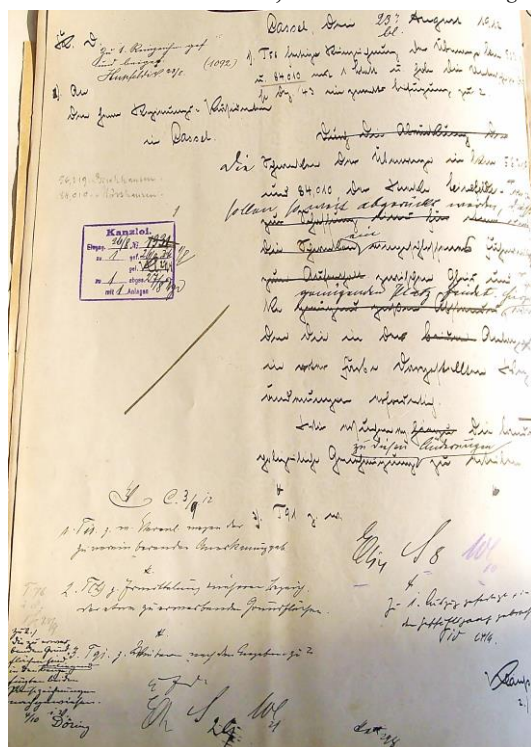
Von diesem Bahnübergang gibt es eine Zeichnung aus einer Katasterkarte vom 23. 8. 1912, auf der Veränderungen für den Bahnübergang **Km 56,319** bei Bischhausen und dem Bahnübergang **Km 84,010** in der Gemarkung Mörshausen eingezeichnet sind, wie er hier etwas ungenau bezeichnet wurde. Die nachträglich eingezeichneten Änderungen wurden am 11. Oktober 1912 bescheinigt. Im Fall des Übergangs **Km 84,010** handelte es sich um die Versetzung des Schrankenbaums an der Südseite, der ein paar Meter nach Süden hin, also nach hinten, zurückversetzt werden sollte. Weil der Schrankenbaum aber danach in den Weg zum Bahnübergang **Km 84,322** hineingeragt hätte, sollten ein paar Meter des Weges ebenfalls dahinter neu trassiert werden. Leider hatte die Karte genau am Bahnübergang einen gewaltigen Knick, genau an diesem Zipfel ist danach dort ein Garten entstanden.

Der erste Beleg vom **23. 8. 1912** besagt, dass die Schranken der Überwege vom **Km 56,319** und **Km 84,010** vom Gleis abgerückt werden sollten, damit genug Sicherheitsabstand zum Gleis entstehen sollte. Dieses wurde mit der Bitte um Genehmigung an den Regierungspräsidenten in Cassel geschickt.

Am **11. 10. 1912** kam der mit Prüfungsvermerk versehene Plan samt Anschreiben an das Eschweger Betriebsamt mit dem Vermerk zurück, dass es aus landespolizeilicher Beziehung keine Bedenken gäbe. Im Schreiben von der Eisenbahndirektion in Cassel an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Eschwege vom **24. 10. 1912** heißt es, dass mit



Plan für die Versetzung des südlichen Schrankenbaums nach Süden und Neutrassierung von ein paar Meter des Feldweges im Schrankenbereich. (Beleg: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)



Die Schrankenbäume sollen weiter vom Gleis abgerückt werden, damit genügend Sicherheitsabstand im Schrankenbereich besteht. (Beleg: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, ESW) auf dem gleichen Beleg im unteren Bereich zu ersehen ist.

Das scheint sich im **Januar 1913** immer noch nicht geklärt zu haben, da es dort heißt,

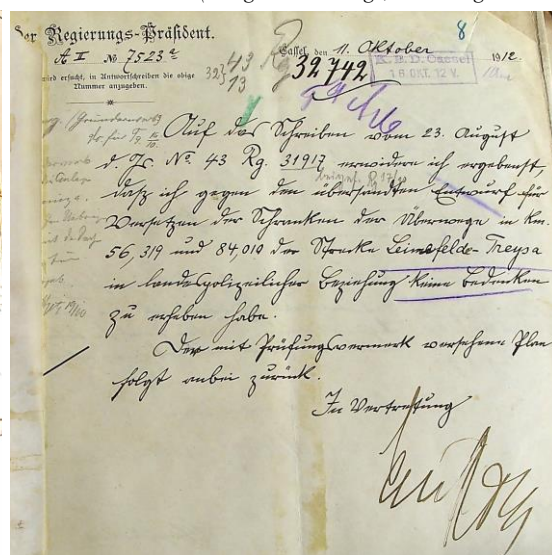
Beleg links:

Sobald der Grunderwerb geregelt sei, sollte mit den Bauarbeiten begonnen werden. Laut dem unteren Schreiben scheint es Probleme mit den Kosten des Grunderwerbs gegeben zu haben.

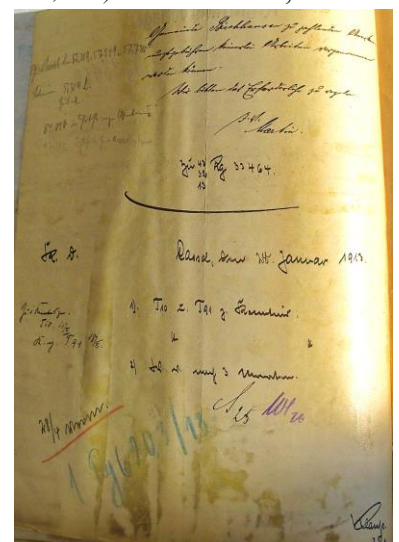
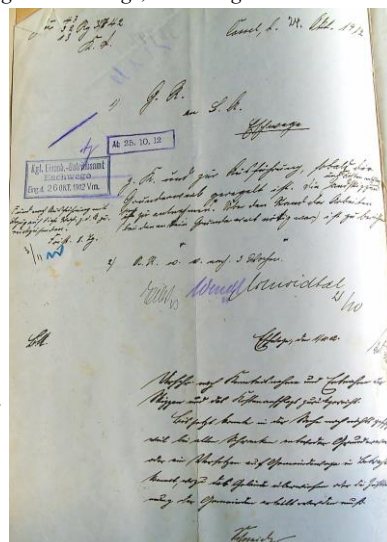
Beleg rechts:

Seitens der Bahn wird darauf gedrängt, dass das Erforderliche geregelt wird. Links Bleistiftvermerk Mörshausen.

(Beide Belege: BA ESW, Sammlung Freunde der Eisenbahn, ESW)



Antwort des Regierungspräsidenten in Cassel, dass es aus landespolizeilicher Hinsicht keine Bedenken für das Vorhaben gäbe (Beleg: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, ESW)



der Ausführung des Plans begonnen werden solle, sobald der Grunderwerb (für den Weg) geregelt sei. Außerdem sollte über den Fortgang der Bauarbeiten ständig berichtet werden.

Am **1. 11. 1912** gab es anscheinend Unstimmigkeiten wegen dem Grunderwerb sowie der Kostenfrage der Überweisungen an die Gemeinden, was

dass zumindest seitens der Gemeinde Bischhausen keine Arbeiten durchgeführt werden könnten, aber seitens der Bahn darauf gedrängt wird, dass das Erforderliche zu regeln sei. Im Falle von Mörshausen scheint aber alles klar gewesen zu sein, wie auf einem Bleistiftvermerk auf der linken Seite des Belegs schwach zu erkennen ist.

Die letzten Bilder dieses Kapitels zeigen nochmals den Bahnübergang **Km 84,009** in den letzten Jahren, in denen noch Zugbetrieb stattfand und den anschließenden Verfall der Strecke.

Rechts:

Der 2 Uhr-Zug hat den Haltepunkt Mörshausen

verlassen und macht sich am 25. 5. 1974 hinter dem Bahnübergang Km 84,009 auf den Weg nach Spangenberg. (Foto: Sammlung Heinrich Koch)



*Der Bahnübergang Km 84,009 nach 1974 von der Südseite.
(Beide Fotos: Sammlung Heinrich Koch)*



*Der Bahnübergang Km 84,009 am 22. 4. 1974.
(Foto: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)*

Zu guter Letzt zeigen wir noch zwei Aufnahmen, die nach dem Abbau der Strecke im **Frühjahr 1990** entstanden sind und die Strecke vor dem Überweg **Km 84,009** in Richtung Lückartebrücke zeigen. Dort wurden Teile des Bahndamms abgetragen, um eine Zufahrt zum Grundstück von Arthur Willi Reinbold zu ermöglichen, während der nicht mehr benötigte Schotter auf der Trasse liegen geblieben ist.

Rechts:

Der zwischenzeitlich total verkrautete Bahnübergang Km 84,009 nur wenige Jahre später. (Sammlung Reinhard Trumpik)



Die im Frühjahr 1990 der Gleise beraubten Bahntrasse unmittelbar vor dem Bahnübergang Km 84,009 in Richtung Lückartebrücke, bei der ein Teil des Bahndamms zu Gunsten einer Zufahrt abgetragen werden musste. (Beide Fotos: Sammlung Reinhard Trumpik)

Um eine Zufahrt zu seinem Grundstück zu erhalten, kaufte **Arthur Willi Reinbold** am **27. 11. 1889** Teile der Flurstücke 57/6 und 38 für **1 DM** per Quadratmeter, insgesamt für **1.740 DM** nach dem Abbau der Strecke von der **DB**. Beim anschließend erfolgten Abbaggern von Teilen der Böschung von der Bahntrasse rund um den **Km 84,0** stellte sich heraus, dass sich bis zum **Km 84,009** unter dem Bahnschotter noch Sandsteine Als Packlager befanden. Offensichtlich war der Untergrund dort sehr feucht, so dass diese zusätzliche Sicherungsmaßnahme dort erforderlich wurde. Auf den beiden Bildern auf der vorigen Seite unten ist die frisch abgebaggerte Böschung und der frisch geschotterte Weg von der Zufahrt zum Grundstück von Arthur Willi Reinbold zu erkennen.

Zum Schluss dieses Kapitels bringen wir an dieser Stelle noch die beiden Briefe vom **28. 10. 1889** und **31. 11. 1889**, die im Zusammenhang mit der damals geplanten Verengung der Birnbachsbrücke (Bennbachsbrücke) am **Km 83,592** und dem nach der Flurbereinigung entstandenen Bahnübergang **Km 84,009** beziehungsweise dem ursprünglich am **Km 84,122** vorhandenen Übergang stehen und im Originaltext in Mörshausen erhalten sind.

Königlicher Eisenbahnspektor 23.10.1889 an Gemeinde Mörshausen
Wegen Verengung einer Wegeunterführung

Unter Bezugnahme des Schreibens Königlichen Eisenbahnbauinspektors der Berliner Coblener Eisenbahn zwecks der Wegeunterführung an der Eisenbahnstrecke 83,590 der sogenannten Bennbachsbrücke auf beiden Seiten je 0,7m Mauerwerk vor den Widerlagern, aufzuführen, so dass die Lichtweite, welche zu Zeit 5 Meter beträgt auf 3,6m Meter herabgemindert werde, wurde in heutiger Gemeinderats Sitzung beschlossen:
Die Wegeunterführung ist unter keinen Umständen zu verringern,
nach Angaben des Königlichen Bauinspektors sei das größte Scheunentor nicht über 3,6 Meter breit in Mörshausen, es ist bei dieser Wegeunterführung zu beachten, dass bei Erntefahren Vierspännige Wagen eine größere Kurve erforderlich ist als bei zweispännigen in einer Scheuer, auch bei Holzführen von Langholz würde eine Verengung an der Lichtweite von großen Nachteilen sei, da die Einfahrt zu der Brücke durch die Kurve stets mit dem Hintervagen an dem Mauerwerk anstoßen würden, und erklären: dass die bisherige Weite von 5 Metern bleiben und keine Verengung erfolgen soll.

Mörshausen den 28.10.1889
Der Bürgermeister
Rode

Zu dem vorstehenden Beschluss erteilt der Gemeinderat seine Zustimmung

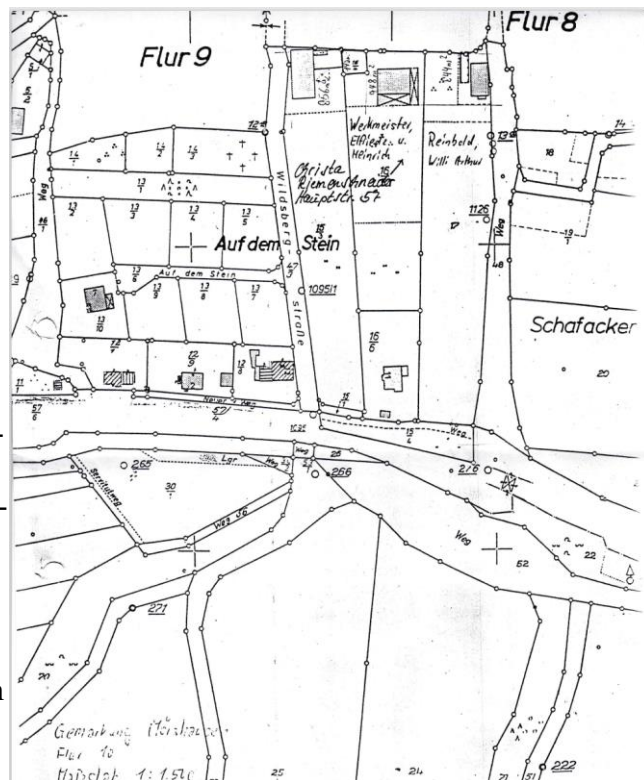
Gemeinderat : Strube, Schmelz

Oben:

Auf den nicht erhaltenen Brief des Königlichen Eisenbahnspektors an die Gemeinde Mörshausen wegen der Verengung einer Wegeunterführung (Km 83,592) schrieb die Gemeinde Mörshausen am 28. 10. 1889 diesen Brief.

Rechts:

Beschluss der Gemeinde Mörshausen vom 31. 11. 1889 auf Grund von Verhandlungen zwischen dem Bürgermeister Rode aus Mörshausen und dem Eisenbahninspektor **Hönig** vom Betriebsamt in Eschwege und vorbehaltlich der Genehmigung durch das Betriebsamt in Nordhausen erzielte Vereinbarung über den Umbau der Bennbachsbrücke (Birnbachsbrücke) und einem an Stelle des Überwegs vom Km 84,122 in der Nähe des Kilometersteins von Km 84,0 anzulegenden neuen Bahnübergangs. Das Datum 31. 11. 1889 hat es nie gegeben, da der Monat November lediglich 30 Tage besitzt. Es ist anzunehmen, dass es der 31. 10. 1889 heißen muss, da der erste Brief am 28. 10. 1889 geschrieben wurde.



Die Bahntrasse um das Flurstück 57/6 als Zusatz zum Vertrag zwischen Arthur Willi Reinbold und der DB vom 27. 11. 1889.
(Sammlung Heinrich Koch)

Mörshausen 30.10.1889

Wegen Verengung einer Wegeunterführung und
Verlegung eines Übergangs der Berlin Coblener Eisenbahnstrecke

Beschluss:

In der heutigen Gemeinderats und Gemeinde-Ausschuss Sitzung wurde betreffend einer Wegeunterführung und Verlegung eines Überganges an Berlin Coblener Eisenbahnstrecke nachstehendes beschlossen:

Verhandelt Mörshausen den 29.10.89

Zwischen dem Bürgermeister Rode, vorbehaltlich der Genehmigung der Gemeindevertretung von Mörshausen, und dem Eisenbahnspektor Hönig zu Eschwege, vorbehaltlich der Genehmigung des Königlichen Betriebsamt zu Nordhausen, wurde heute folgende Verhandlung Abgeschlossen

§ 1

Die Gemeinde Mörshausen erteilt der Eisenbahnverwaltung die Erlaubnis, an der der Wegeunterführung in km 83,590 bei dem einen Niederlager 2 ½ Stein oder 64cm und bei dem anderen Niederlager 1 ½ Stein oder 38cm stark vorzunehmen, so dass also die Lichtweite der Brücke welche jetzt 5,0 Meter beträgt auf rund 4,0 Meter herabgemindert wird, und übernimmt es zugleich die Eisenbahnverwaltung zu vertreten gegen alle Ansprüche welche dritte Personen aus der Veränderung dieses Bauwerks etwa herleiten sollten.

Die Eisenbahnverwaltung hingegen verpflichtet sich, für den in dieser Brücke befindlichen Wasserlauf am oberen Ende einen offenen Schlammfang von 0,5 Meter Breiten und Länge herzustellen und von diesem Schlammfang aus eine Tonrohrleitung von 15 cm weiten Tonröhren herstellen, mittels welcher Wasser in den rechts der Bahn neben dem Wege befindliche Graben abgeleitet wird.

Ferner verpflichtet sich die Eisenbahnverwaltung die Krümmung des Weges unterhalb der Brücke zu erweitern und unter der Brücke ein neues Pflaster aus rechtwinklich bearbeiteten Kopfsteinen herzustellen.

§ 2

Die Eisenbahnverwaltung verpflichtet sich ferner zu einem an der Gemeinde Mörshausen zu bestimmenden Zeitpunkt an Stelle des in km 84,122 befindlichen Überweg, einen von der Gemeinde Mörshausen zu bestimmenden Punkt in der Nähe des Kilometerstein 84,0 herzustellen und für den Verkehr freizugeben, die Eisenbahnverwaltung trägt die Kosten welche aus der Herstellung dieses Überwegs innerhalb der Grenzen der Eisenbahn entstehen wohingegen die Gemeinde die Kosten für die Herstellung der anschließenden Wege übernimmt. Dieser neue Überweg erhält einen **Drahtzugschranke**, welche von dem in km 84,133 postierten Wärter bedient wird.

An dem Tage, an welchem dieser neue Überweg dem Verkehr übergeben wird, wird in km 84,122 befindliche Überweg für immer geschlossen und unfahrbar gemacht.

§ 3

Diese Verhandlung ist doppelt gleichlautend ausfertigt und ausgewechselt worden.. Zu dieser Veränderung willigt die Gemeindevertretung ein.

w. g. unterschrieben
Mörshausen den 31.11.1889
Der Bürgermeister
Rode

Gemeinderat
Strube
Der Gemeindeausschuss. Justus Fenner, Heinrich Bott, Heinrich Schmelz, J. Kaiser, Heinrich Dehn, Heinrich Knoche, Willhelm Hellwig, Heinrich Wenderoth.