

Teil 105: Von Mörshausen zum alten Haltepunkt

Wenige Meter hinter dem Bahnübergang **Km 84,009** erreichen wir den Haltepunkt Mörshausen bei **Km 84,07**, der erst im Jahre **1948** errichtet worden war. Einen eigenen Bahnhof hätten die Mörshausener ja gerne schon seit dem Jahre **1920** gehabt, aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg ergab sich hierzu eine Möglichkeit, als auch die Bahn die Nähe zu ihren Kunden suchte und der vom Ort weit entfernt liegende Haltepunkt Mörshausen-Adelshausen, der in der Mitte zwischen beiden Ortschaften gelegen, nicht mehr zeitgemäß war und jeder Ort seinen eigenen Haltepunkt erhoffte. Da ohnehin schon ein Postengebäude hinter dem Bahnübergang gestanden hatte, setzte man das Empfangsgebäude für den neuen Haltepunkt einfach daneben.



Trasse, Bahnübergang, Empfangsgebäude und Streckenposten im April 2005.



Foto aus Mörshausen mit BÜ 84,009, Wohnhaus und Posten um 1930 und eine Postkarte aus Mörshausen mit BÜ und Posten um 1910 (Sammlung H. Koch)
Seit dem Bau der Kanonenbahn war der Ausblick vom Ort her so wie es eine alte Postkarte von Mörshausen zeigt: Die Bahn verlief etliche Meter oberhalb des Ortsrandes, wo am Gleisstrang nur das Posten-

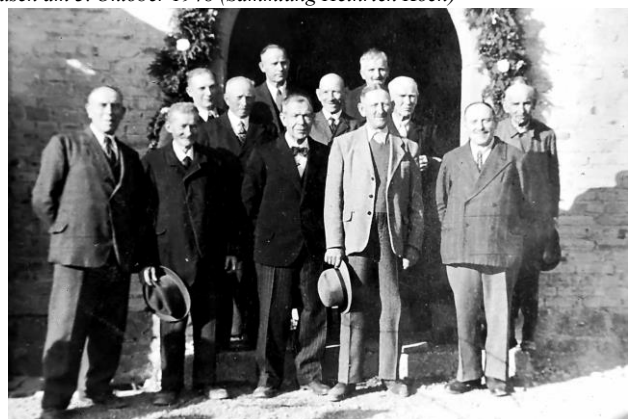


Rechts:
Richtfest vom Stationsgebäude am neuen Haltepunkt Mörshausen am 3. Oktober 1948 (Sammlung Heinrich Koch)

gebäude mit dem Wohnhaus sowie der Weg in die Feldflur mit dem Bahnübergang **Km 84,009** zu sehen ist. Vor der Errichtung des Haltepunktes Mörshausen mit Bahnsteig und dem Stationsgebäude fuhr die Bahn hinter dem Übergang durch einen kleinen Einschnitt. Das sollte sich schließlich im Jahre **1948** ändern, als die Malsfelder Fuldabrücke wieder aufgebaut wurde. Der Anblick des Einschnitts wurde durch die Anlegung eines Bahnsteigs

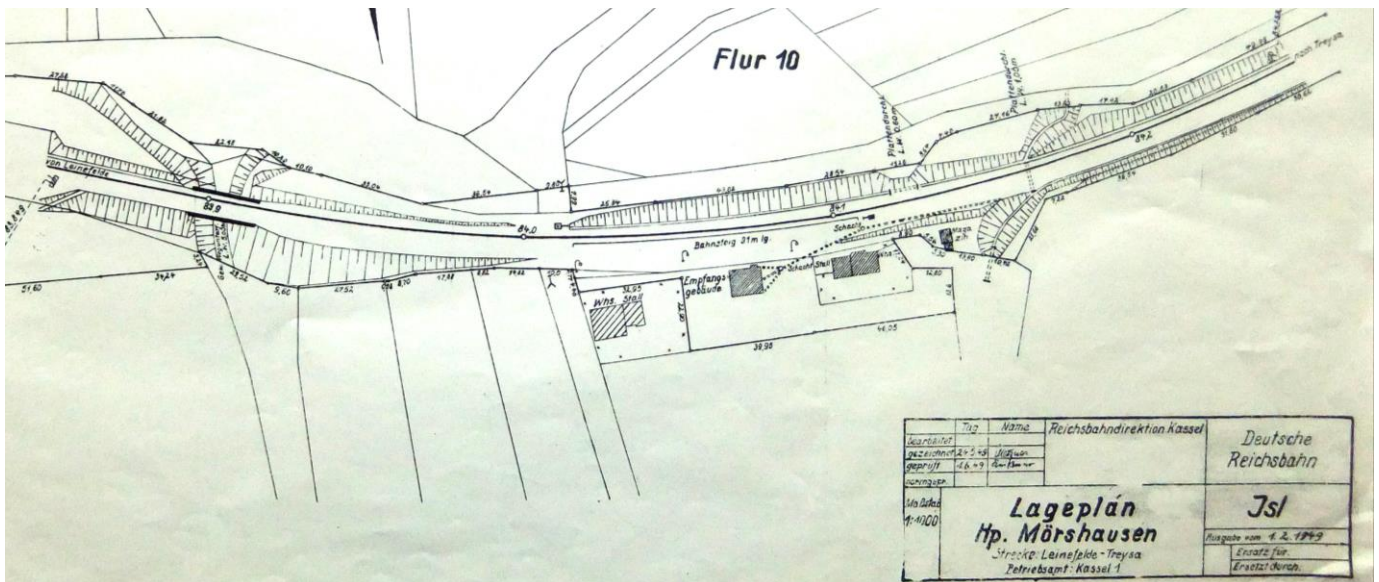
Rechts:

Richtfest am Stationsgebäude von Mörshausen am 3. Oktober 1948 mit Gemeindevertretern vor dem Eingang. Dritter von links der Maurer Ludwig Koch von den Bauarbeiten. (Sammlung Heinrich Koch)



und dem Bau des Haltepunktes weitgehend beseitigt.

Bereits im Jahre **1947** hatten die Gemeindevertreter mit der damaligen Deutschen Reichsbahn über eine eigene Haltestelle verhandelt, wofür die Gemeinde Mörshausen grünes Licht bei einer finanziellen Beteiligung der Gemeinde bekam, da die bisherige Haltestelle zwischen Mörshausen und Adelshausen gelegen, beide Gemeinden nicht mehr befriedigte. Daher wurde am **2. September 1947** bei der Gemeindevertretung in Mörshausen der Beschluss gefasst, bei der Deutschen Reichsbahn einen Verpflichtungsschein mit einem Wert von **10.000 Reichsmark** als Baukostenanteil der Gemeinde für ein größeres Empfangsgebäude, das neben den Dienst- und Warteräumen auch eine Dienstwohnung für den Stationsbediensteten vorsah. Wie in Adelshausen auch, so verloren die Mörshäuser durch die Währungsreform im Jahre **1948** ebenfalls ihr Geld und so konnte das Projekt nur durch einen hohen Anteil an Eigenleistung der Bevölkerung gerettet werden, was auch mit erhöhtem Arbeitseifer gelang.



Gleisplan aus dem Jahre 1949 vom Haltepunkt Mörshausen, der Lückgartebrücke sowie dem Bahnübergang Km 84,009. (Sammlung R. Salzmann)

Schließlich konnte am **3. Oktober 1948** Richtfest gefeiert werden, es war übrigens der erste Neubau in Mörshausen nach dem 2. Weltkrieg. Am gleichen Tag wurde mit dem Richtfest auch der neue Haltepunkt eingeweiht, obwohl das Stationsgebäude mangels Baumaterial, was damals kaum zu bekommen war, noch nicht fertig gestellt werden konnte. So wurden z. B. beim Bau des Stationsgebäudes alte Schienenstücke vom zerstörten Waldkappeler Bahnhof für die Kellerdecke des Gebäudes zugeschnitten, die dann mit Steinen entsprechend ausgemauert wurden. Das tat der Freude der Mörshäuser über den eigenen neuen Bahn-



Einsteigen in den Personenzug am Haltepunkt Mörshausen in den frühen 50-er Jahren (beide Fotos: Sammlung Heinrich Koch)

haltepunkt aber keinen Abbruch. Der erste Zug, der nach Fertigstellung der wieder hergestellten Malsfelder Fuldaerbrücke am **3. Oktober 1948** von Eschwege her anrollte, war gleichzeitig der Eröffnungszug für die neue Mörshäuser Bahnstation. Er wurde von einer Lokomotive der **BR 56.2** (preußische **G 8.1** mit Laufachse) gezogen.

Wie der inzwischen verstorbene Mörshäuser **Helmut Jacob** dem Ortschronisten **Heinrich Koch** noch erzählte, hatten sich die Mörshäuser am Nachmittag des **3. Oktobers** am Rohbau des neuen Stationsgebäudes eingefunden, wo am Rohbau des Gebäudes ein Schild angebracht war, auf dem gestanden hatte: **"Frohe Fahrt wünscht Mörshausen"**. Schließlich kam der Eröffnungszug von Waldkappel her und hielt

erstmals am neuen Haltepunkt. Einige Einwohner aus Mörshausen hatten einen Kranz aus Eichenlaub gebunden, der an der Vorderfront der Lokomotive angebracht wurde. Der Kranz trug eine Inschrift auf der stand: **"Für die neue Brücke dankt Mörshausen"**. Sogar die Lokomotive wurde geschmückt. Wer von den bei der Eröffnung anwesenden Personen wollte, durfte mit dem ersten Zug mitfahren, es war kostenlos. Anschließend ging die Fahrt los über Adelshausen, wo ebenfalls der neue Haltepunkt eingeweiht werden sollte, und über die neue Fuldabrücke bis nach Malsfeld, wodurch die Strecke zwischen Eschwege und Malsfeld nun wieder durchgängig befahrbar war. Dort wurde schließlich die Lok gedreht und die Rückfahrt begann.



Vergrößerung des Spruches an der Wand (Sammlung H. Koch)

Auf der Rückfahrt wurde der Zug zunächst unter dem großen Jubel der auch in Adelshausen zur Einweihung ihres eigenen neuen Haltepunktes anwesenden Zuschauer begrüßt, denn auch dort wurde Richtfest gefeiert. Von Adelshausen aus ging die Fahrt weiter nach Mörshausen, wo der Zug erstmals vollbesetzt am neuen **91 Meter** langen Bahnsteig hielt und die dort aussteigenden Fahrgäste unter dem Jubel der Zuschauer empfangen wurden. Der Bahnsteig begann unmittelbar hinter dem Bahnübergang **Km 84,009** und endete bei **Km 84,1**.



(Vergrößerung, Sammlung Heinrich Koch)

Die Einweihungsrede hielt der Erste Beigeordnete **Michael Schmoll**, da der damalige Bürgermeister **Dehn** erkrankt war und am **12. 10.** verstarb.

Reichsbahnoberrat **Schmidt** und Oberinspektor **Albrecht** überbrachten die Grüße der Reichsbahnverwaltung und die Grüße der Kreisverwaltung überbrachte der 1. Kreisdeputierte **I. Müller**, worauf die Gemeindemitglieder ihren Dank aussprachen. Danach setzte der Eröffnungszug seinen Weg in Richtung Eschwege fort.



Der Bundesbahn-Betriebswart Johannes Foltin mit seinem Hund vor dem Eingang des Stationsgebäudes in den 50-er Jahren. (Sammlung Heinrich Koch)

Nach der Eröffnungszeremonie wurde im Saal der Gaststätte **"Zur Krone"** weiter gefeiert. Tochter **Minna** vom Schrankenwärter **Wilhelm Werkmeister** sowie die Tochter **Liesbeth** des Stellwerkmeisters **Georg Nickel**, der im Jahre **1922** das Haus **Neuer Weg 6** unmittelbar vor dem Haltepunkt gebaut hatte (Siehe auch Seite 1 oben), sammelten im Dorf die von der Bevölkerung gespendeten Kuchen ein und brachten diese zur Gaststätte. Dort gab es dann Kaffee und Kuchen sowie Würstchen und belegte Brote.



Der Haltepunkt Mörshausen in den 50-er Jahren. Auf der Freifläche wurden Blumenbeete angelegt. (Sammlung Koch)

Mit dem Tag der Eröffnung des neuen Haltepunkts in Mörshausen hatte der "Alte Haltepunkt" Mörshausen-Adelshausen ausgedient und wurde stillgelegt. Nun hatte Mörshausen einen eigenen Zugang zur Eisenbahn und besaß somit ein Tor zur Welt, an dem **„das Zügle“**, wie es dort genannt wurde, hielt, obwohl der neue Haltepunkt Mörshausen keine Möglichkeit für einen Gegenverkehr besaß.

Da das Stationsgebäude am 3. Oktober noch nicht fertig gestellt war, führte der Schrankenwärter **Wilhelm Werkmeister**, über den später noch ausführlich berichtet wird, die Geschäfte am Haltepunkt. Er war für den Verkauf der Fahrkarten sowie den sonstigen anliegenden Geschäften vorher im Spangenberger Bahnhof dafür geschult worden. Das fertig gestellte Empfangsgebäude, das für den Ort recht stattlich ausgefallen war, wurde dann im Jahre **1949** mit dem Eisenbahn-Betriebswart (bei der DRG, bei der

Rechts:

Johannes Foltin mit Ehefrau Meta, Sohn Hans Friedrich und dem großen schwarzen Hund (Sammlung H. Koch)



späteren DB: Bundesbahn-Betriebswart) **Johannes Foltin** besetzt, dessen Dienstraum sich mit dem Warteraum und den Toiletten im Erdgeschoss befanden, während seine Dienstwohnung im Obergeschoss des Gebäudes war. Johannes Foltin war zunächst als DB-Betriebswart auch noch gemeinsam mit Wilhelm Werkmeister für die Bedienung der beiden Schranken zuständig (**Km 84,009** und **Km 84,735**), wie der ehemalige Bedienstete **Karl Lichau** vom Spangenberg Bahnhof berichtete. Johannes Foltin konnte nun die Schranke am Km 84,009 witterungsunabhängig vom Vorraum des neuen Stationsgebäudes aus mittels einer Handkurbel bedienen, während er für die Schranke von **Km 84,735** weiterhin nach draußen musste. Selbst auf dem Gleisplan vom Haltepunkt Mörshausen aus dem Jahre **1951** sind die Schranken noch enthalten. Der Schrankendienst vom Bahnübergang **Km 84,735** wurde vermutlich im Jahre **1952** aufgehoben und der Übergang danach nur noch durch Andreaskreuze gesichert. Nun hatte Johannes Foltin nur noch die Kurbel im Stationsgebäude für den BÜ **Km 84,009** zu bedienen. Da er spätestens im Jahre **1957** seine Funktion als Schrankenwärter gänzlich verlor, betrieb er die Station Mörshausen nur noch als Agentur. Wenn ein Zug kam, war Foltin aber weiterhin vor Ort anwesend. Immerhin wurden im Gebäude noch Fahrkarten verkauft, Expressgut und auch Koffer angenommen oder an den Empfänger herausgegeben. Foltin, gebürtig in Königsberg, war der einzige Eisenbahner,

der am neuen Haltepunkt Dienst geleistet hatte. Er war verheiratet mit Ehefrau **Eva Meta**, geb. Salewski und sie wohnten mit ihrem Sohn **Hans Friedrich** sowie einem großen schwarzen Hund im Stationsgebäude. Schließlich verlor er im Jahre **1961** seine Daseinsberechtigung als Stationsbediensteter, da die Bahn den Schalterdienst an den Haltepunkten im Streckenabschnitt einstellte und der Fahrkartenverkauf nur noch direkt durch das Zugpersonal getätigt wurde. Foltin verließ daraufhin Mörshausen und verzog noch im gleichen Jahr. In die leer gewordene Wohnung zog noch im Jahre **1961** der Gleisbauer **Wenzel Reitmeier** mit seiner Frau **Pauline** zunächst als Mieter ein,



Bereit zum Sonntagsausflug mit der Bahn (Sammlung Heinrich Koch)



Die Eschweger Lok 86 557 wartet um das Jahr 1953 bei Km 84,1 am Haltepunkt Mörshausen auf die Weiterfahrt in Richtung Eschwege.

(Foto: Burgmann, Sammlung Heinrich Koch)



Familie Reitmeier mit Besuch vor den ehemaligen Toiletten auf der Ostseite des Stationsgebäudes um 1980. (Foto: Reitmeier, Sammlung H. Koch)



Wenzel Reitmeier mit seiner Frau Paulina vor dem ehemaligen Stationsgebäude um 1980 (Foto: Reitmeier, Sammlung H. Koch)



um das Gebäude dann im Jahre **1963** von der DB käuflich zu erwerben. Der Warteraum sowie die Toiletten konnten zunächst bis zum Erwerb des Gebäudes weiterhin von den Fahrgästen genutzt werden. Um im Gebäude keine Mäuseplage zu erhalten, dichtete Reitmeier die Kabelschächte für die Schrankenkabel auf beiden Seiten gegen die lästigen Tierchen ab. Die Schächte verliefen unter dem Bahnsteig entlang bis zum Bahnübergang **Km 84,009**.

Links:
Schienenbushalt am Haltepunkt Mörshausen im Januar 1974.
(Foto: Karl Hubenthal, Sammlung Heinrich Koch)

Reitmeier, der vorher im Empfangsgebäude des Bahnhofs Burghofen gewohnt hatte, bewerkstelligte den damaligen Umzug mit dem Fuhrunternehmen **Karl Wetzel** aus Burghofen. Als Reitmeier im Jahre **1968** Rentner wurde, widmete er sich ganz dem Erhalt des Stationsgebäudes, bis er im Jahre **1995** pflegebedürftig wurde und am **4. 4. 1998** verstarb. Anschließend zog sein Sohn **Albert** mit seiner Frau **Helga** mit in das Gebäude ein, da Mutter Pauline ebenfalls der Pflege bedurfte, die Alberts Frau Helga übernahm und dabei ihren Beruf an den Nagel hing. Albert war DB-Lokomotivbetriebsinspektor und seine Frau war bei der DB als Zugbegleiterin beschäftigt. Nach dem Tod von Mutter Pauline am **5. 3. 2000** übersiedelten sie



*Schienenbusse sind die (vorläufigen) Retter der Nebenbahnen.
(Foto: Karl Hubenthal, Sammlung Heinrich Koch)*



*Ein Schienenbus hält am Kilometerstein 84,1.
(Sammlung Heinrich Koch)*



*Ein Schienenbus nach Eschwege hält am Bahnsteig um das Jahr 1973.
(Foto: K. Hubenthal, Sammlung Heinrich Koch)*

endgültig von Köln nach Mörshausen in das ehemalige Stationsgebäude, das ihnen inzwischen überschrie-



*Ein Triebwagen hält am Halteschild vom Bahnsteig.
Links der Kilometerstein 84,1, rechts ein Streugutbehälter. (Sammlung Heinrich Koch)*



*Schienenbus mit Schaffner Erich Grosse am Haltepunkt Mörshausen.
(Foto: K. Hubenthal, Sammlung Heinrich Koch)*

ben worden war. Albert hatte im Jahre **1948** eine Schlosserlehre im Bw Eschwege-West gemacht, war dann bis **Mai 1953** als Lokschlosser und danach im Gleisbauzug tätig, und da er Lokführer werden wollte, ging er anschließend nach Köln, weil in Eschwege-West kein Ausbildungsplatz zum Lokführer frei war. Dort machte er dann Karriere, bis er schließlich im Jahre **2000** in das Haus der Eltern zog. Er hat es sich seitdem



Mörshäuser Schüler des Lehrers Joachim Dreßler vor dem Stationsgebäude im Jahre 1968 und 1970. (Sammlung H. Koch)





Das noch etwas herunter gekommene Stationsgebäude im Jahre 1972. (Sammlung Heinrich Koch)



Der Haltepunkt Mörshausen um das Jahr 1980. (Sammlung Reinhold Salzmann)



Der Haltepunkt Mörshausen im April 1974. (Sammlung Reinhold Salzmann)

zur Aufgabe gemacht, das ehemalige Stationsgebäude zu erhalten und wohnlich herzurichten.

In den **60-er bis 70-er** Jahren gab es in Mörshausen den Lehrer **Joachim Dreßler**, der seine jeweiligen Schüler in den Jahren **1968** und **1970** beim Schulausflug am Eingang des Stationsgebäudes fotografierte, da sich die Schüler im Eingangsbereich gut platzieren konnten. (Bilder siehe vorige Seite unten)

Anfangs hielt noch die gute alte Dampflok am Haltepunkt (z. B. die **86-er** aus Eschwege), aber ab **Herbst 1954** trat eine grundlegende Änderung ein. Eine der letzten Fahrkarten nach Mörshausen



Marode Gleise am Haltepunkt Mörshausen im September 1982. (Foto: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)

Während anfangs nur die Züge (Besitzer K. Hubenthal/Foto: H. Koch) in fahrgastschwachen Zeiten durch in Eschwege beheimatete Schienenbusse ersetzt wurden, bestritten diese aber bald den gesamten Personenverkehr auf der Strecke.

Nur die gelegentlichen Güterzüge wurden noch mit Treysaer Dampfloks der Baureihe 50 betrieben, diese wurden aber spätestens ab **1973** mit Dieselloks bespannt.

Schon lange vor der Stilllegung der Strecke für den Personenverkehr am **25. Mai 1974** wurde das Stationsgebäude, das im



Das Brandzeichen am Tisch (Foto: H. Koch)



das Stationsgebäude, das im Jahre **1972** noch einen neuen Anstrich vertragen hätte, privatisiert und dient seither als Wohnhaus. Im Jahre **1980** erstrahlte das Gebäude aber in neuem Glanz. Fast die gleiche Perspektive: Der Haltepunkt mit Bahnübergang um 1970 (Sammlung Trumpik) und beim Abbau im Mai 1990 (Foto: Koch)



Eine der letzten Fahrkarten, die eine Fahrt von Melsungen nach Mörshausen belegt, wurde am **7. Mai 1974** in Melsungen ausgestellt und kostete damals **1.- DM**.

In Mörshausen ist noch ein alter Tisch erhalten, der noch ein Brandzeichen **DR** sowie **EBD..?** trägt und vermutlich aus der Einrichtung des Warteraumes vom Mörshäuser Stationsgebäude stammt. Außerdem gibt es da noch eine der alten Bänke von der Kanonenbahn mit der Aufschrift **BCE** im Ort. Bei der wäre es möglich, dass diese bereits aus dem Mobiliar-Bestand des "Alten Haltepunkts" stammt und bei der



Nach dem Abbau: Blickrichtung vom BÜ zur Lückgartebrücke im Jahre 1990. Am Bahnübergang wird ein Stapel Schwellen gelagert (Fotos: Heinrich Koch)

Auflösung des Haltepunktes im neuen Stationsgebäude von Mörshausen eine weitere Verwendung fand. Die Stücke befinden sich heute in unterschiedlicher privater Hand.

Nach der Einstellung des Güterverkehrs nach Spangenberg am **31. Mai 1986** wurde die Strecke von Spangenberg bis Mörshausen schließlich in der Zeit vom **Januar** und **April 1990** und bis zum Industriegebiet Pfieffewiesen ab **Mitte April 1990** zurückgebaut, wovon noch einige Aufnahmen für die Nachwelt erhalten sind.

Erinnern wir uns noch kurz an die Zeit des Bahnbaus rund **113 Jahre** davor, da bekam die Witwe von

Johannes Wagner von der Gemeinde Mörshausen

am **22. Januar 1877** eine Entschädigung für die Nutzung ihres Steinbruches Thänhammer durch die Eisenbahnverwaltung. Gleichzeitig verzichtete sie mit ihrer Unterschrift auf eventuelle Forderungen später auftretende Schäden durch die Nutzung beim Bahnbau. Im Raum Mörshausen gab es mindestens zwei Steinbrüche, aus denen Steine beim Bahnbau Verwendung fanden. Einer befand sich etwa 2 Km nord/nordöstlich vom alten Haltepunkt, während sich der zweite direkt an der Nordseite der heutigen Bundesstraße etwa auf halbem Wege zwischen Mörshausen und dem alten Haltepunkt befand. Bei diesem handelte es sich um den Steinbruch, die dem Johannes Wagners Witwe Johanna gehörte.

Mit dem Bau der Bahn in der Umgebung von Mörshausen wurde am **30. Oktober 1874** begonnen, was wohl den Tag des Beginns der Projektierung markiert. Damals hatten die Leute geschimpft: "*Die Feuerrösser brennen die Felder ab*" oder "*die Kinder und die Alten bekommen von dem Qualm einen Husten*", aber auch "*Die Milch wird in den Eutern der Kühe sauer*" usw. usw.

Auch die Gemeinde Mörshausen musste Grundstücke zum Bau der Kanonenbahn bereitstellen, das geschah am **3. April 1877**. Insgesamt handelte es sich um **1 Ha, 23 a und 34 m²** Fläche. Der dafür gezahlte Preis ist nicht überliefert. Da die Fluren rund um die Bahnstrecke anschließend neu geordnet, zusammengelegt und Gräben sowie Wege neu angelegt werden mussten, nahm die Gemeinde Mörshausen bei der Landeskreditkasse zu Cassel einen Kredit in Höhe von **18.000 Mark** auf, wofür **1,5 %** Zinsen gezahlt werden mussten. Der damalige Gastwirt **Wilhelm Hellwig** wurde dafür zum Rechnungsführer ernannt.

Aus dem Taufbuch von Mörshausen erfahren wir einige Dinge über den dortigen Bahnbau. So erfahren wir, dass der Bauunternehmer **Ringer** aus **Cassel** den Streckenabschnitt bei Mörshausen gebaut hat. Dadurch wissen wir aber auch, woher etliche Bauarbeiter und Techniker kamen, wie z. B. der Bautechniker **Leopold Carl Horn**, der bei ihm angestellt war, oder der Ingenieur **E. Roloff** aus **Cassel**. Aber auch aus der Arbeiterschaft erhalten wir einige Informationen, so dass wir wissen, dass einige Arbeiter aus **Schlesien** kamen. Da aber Mörshausen ein evangelisch geprägtes Dorf ist, wird dadurch nur ein kleiner Teil der Arbeiterschaft abgedeckt, da z. B. die am Bau beteiligten Italiener fast ausschließlich katholisch waren, die ihren eigenen Pfarrer besaßen und in den örtlichen Kirchenbüchern nicht erscheinen. An dieser Stelle wollen wir einige Auszüge aus dem Mörshäuser Taufbuch aus der damaligen Zeit bringen:

Agnes Auguste Emma Ida Horn, geb. am **29. 9. 1876**, getauft am **15.10.** im Wohnhaus Nr. 30, Tochter v. **Bautechniker Leopold Carl Horn**, gebürtig von Schloss Weilersbach, Kreis Büttburg, Reg. Bez. Trier



Auch am ehemaligen Haltepunkt Mörshausen lagern Schwellen.

(Sammlung Reinhard Trumpf)

und dessen Ehefrau Emma, geb. Wolff, gebürtig aus Torgau. Horn stand im Dienst des **Bauunternehmers Ringer**, der mit dem Bau der Eisenbahn bei Mörshausen beschäftigt war. Die 5 Taufpaten waren 1. Agnes Horn, geb. Schlachwende, Ehefrau von Carl Horn zu Treptow, 2. Auguste Henriette Ringer, Ehefrau des Bauunternehmers Ringer zu Cassel, 3. Emilie Auguste Wolff, Ehefrau des Buchbindermeisters Chr. Wolff zu Torgau, 4. Ida Rohloff, Ehefrau des Ingenieurs E. Rohloff zu Cassel und 5. Ida Wolff, Tochter des Buchbindermeisters Chr. Wolff aus Torgau.

Marie Auguste Geldner, geb. am **13.10.1876**, getauft am **5. 11.** im Pfarrhaus, Tochter von August Geldner, Eisenbahnarbeiter aus Seclar, Krs. Freistadt, Reg. Bez. Liegnitz und dessen Ehefrau Marie Auguste, geb. Deichert von dort, beide evangelisch-lutherischer Konfession. Die 4 Taufpaten waren 1. Anna Elisabeth geb. Beyer zu Bergheim, Ehefrau von Ackermann Justus Wilhelm, 2. Schachtmeister Becker aus Kontog in Schlesien, 3. Schachtmeister Klim aus Praunau, Krs. Lüben in Schlesien und 4. Arbeiter Weiß aus Ledesdorf Kreis Lüben in Schlesien.

In Mörshausen wohnten über die Jahre hinweg eine ganze Reihe Eisenbahner mit verschiedenen Tätigkeiten, von denen wir einige Namen und deren Tätigkeiten an dieser Stelle nennen, von denen wir annehmen, dass sie in oder bei Mörshausen ihren Dienst versehen hatten. Da taucht im Jahre **1888** der Eisenbahnarbeiter **Johannes Müller** auf, der im Jahre **1891** bereits die Berufsbezeichnung Hilfsbahnwärter trug. Von ihm können wir annehmen, dass er an einem der Bahnübergänge rund um Mörshausen zumindest als Urlaubs- und Krankheitsvertretung tätig war. Ein letzter Hilfsbahnwärter taucht mit **Adam Reibold** im Jahre **1921** auf. Im Jahre **1891** gab es noch einen weiteren Eisenbahnarbeiter namens **Johannes Knoche**, der im Jahre **1895** ebenfalls als Hilfsbahnwärter bezeichnet wird. In Mörshausen wohnten auch Eisenbahnarbeiter, die vermutlich bei der Rotte im Umkreis des Ortes für den Gleisbau und Reparatur zuständig waren, wie z. B. den im Jahre **1887** erstmals in Erscheinung tretenden **Heinrich Conrad Markus**. Es gab aber auch im Jahre **1899** den Landwirt **Gottlieb Jacob**, der im Nebenberuf Eisenbahner war und sich bis **1903** zum Eisenbahnwärter emporgearbeitet hatte. Da war dann noch im Jahre **1905** der Bahnarbeiter **Adam Reinbold**, der im Jahre **1921** bereits Hilfsbahnwärter war und später noch als Bahn- und Waldarbeiter bezeichnet wurde. Mit **Johann Heinrich Koch** gab es im Jahr **1909** einen Bahnarbeiter, der im Jahre **1918** Leitungsaufseher auf dem Güterbahnhof in Baranowitsche (Russland) war und dort an Fleckfieber verstarb. Im Jahre **1916** wohnte der Eisenbahnarbeiter **Georg Konrad Nickel** in Mörshausen Nr. 23 1/2, der auch später als Weichensteller in Malsfeld tätig war und sich dort schließlich bis zum Stellwerkmeister emporgearbeitet hatte. Mit **Heinrich Wilhelm** gab es im Jahre **1921** in Mörshausen ebenfalls einen Leitungsaufseher, der bis ins Jahr **1962** dort nachgewiesen wird. Bereits im Jahre **1922** tauchte der Lademeister **Carl Adolf Wenderoth** in den Kirchenbüchern auf, der bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand in dieser Position blieb. Er war in Spangenberg oder Malsfeld tätig. Zum Schluss war da noch im Jahre **1944** der Lokomotivheizer **Wilhelm Ludwig Range** auf, der damals an den Bahnstrecken rund um Malsfeld sicher rund um die Uhr zu tun hatte.

Vor allem unter den Bahnwärtern waren etliche Kriegsinvaliden oder Kriegsveteranen aus den Kriegen **1870/71** oder **1914/18**, die aber teilweise auch andere Tätigkeiten ausüben mussten. Da der Staat für die Kriegsverletzten zu sorgen hatte, schickte er sie damals nicht in Rente, sondern ließ sie vorzugsweise bei Bahn oder Post im Staatsdienst für wenig Geld leichte Arbeiten verrichten. So waren diese Leute von der Straße und dienten mit ihrer Tätigkeit auch noch der Allgemeinheit. Außerdem waren diese Bediensteten meist obrigkeitstreu und pünktlich.

Im Jahre **1922** baute der schon erwähnte Hilfsweichensteller **Georg August Nickel**, der bereits in Mörshausen wohnte, mit seiner Frau ein Wohnhaus direkt an der Bahnstrecke (Neuer Weg 6).

Nickel arbeitete damals als Weichensteller am Bahnhof Malsfeld und war zuletzt bis zu seiner Pensionierung dort als Stellwerksmeister tätig.



Das Wohnhaus Neuer Weg 6 im April 2005



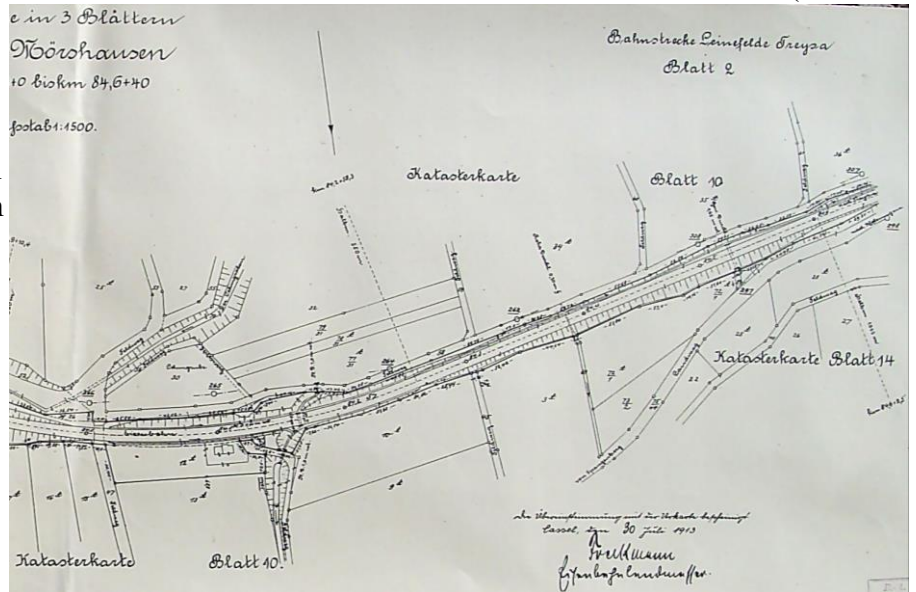
Das Postenwohnhaus Km 84,1 im Jahre 1984 (Foto: Heinrich Koch)

Ebenfalls im Jahre **1922** trat auch das Schrankenwärterwohnhaus erstmals in den Eisenbahn-Akten in Erscheinung. Gebaut vor **1879**, hatte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft damals das Gebäude (heute Neuer Weg 10) von der früheren KPEV übernommen.

Bevor wir den Haltepunkt Mörs-
hausen verlassen, möchten wir
nochmals die Katasterkarte aus dem
Jahre **1913** in Erinnerung rufen, von
der etwa die Hälfte das jetzige Ka-
pitel betrifft, was die Strecke vom
Bahnübergang **Km 84,009** bis kurz
vor dem Osterfeuer zum **Km
84,640** beinhaltet.

Da ist zunächst der Posten **36** am
Km 84,133 mit dem zugehörigen
Bahnübergang **Km 84,122** zu nen-
nen, dessen Lage in alten Unterla-
gen übereinstimmend mit **Km
84,085** falsch angegeben wird, ob-

wohl er in der Katasterkarte aus
der gleichen Zeit korrekt einge-
zeichnet und mit den richtigen Kilometerangaben versehen wurde. Über die falsche Lagebezeichnung in
den Unterlagen kann man nur Mutmaßungen anstellen, da die Lage der teilweise in den gleichen Unter-
lagen ebenfalls angegebenen Bahnübergänge **Km 84,009** (84,010) und **Km 84,64** korrekt angegeben
wurden. Es ist möglich, dass der Überweg ursprünglich für den **Km 84,085** geplant war, aber da die



(Rechter Teil der Katasterkarte 2 Mörshausen zwischen Km 84 und Km 84,64 mit dem Postenwohnhaus am Km 84,1, dem Bahnübergang am Km 84,122 und dem Wärterhaus am Km 84,133 und den Durchlässen Km 84,16, Km 84,39 und Km 84,53. (Karte: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Strecke dort anfangs durch einen Ein-
schnitt verlief, hatte man diesen wohl
dahinter angelegt. Außerdem befand
sich damals an der Nordseite hinter der
angegebenen Lage für den Bahnüber-
gang eine Lehmgrube, die möglicher-
weise auch zu der Änderung beigetra-
gen hatte. Danach hatte man wohl
schlicht und einfach vergessen, die da-
maligen Planungsunterlagen abzuän-
dern, so dass die falsche Lagebezeich-
nung fortbestanden hatte.

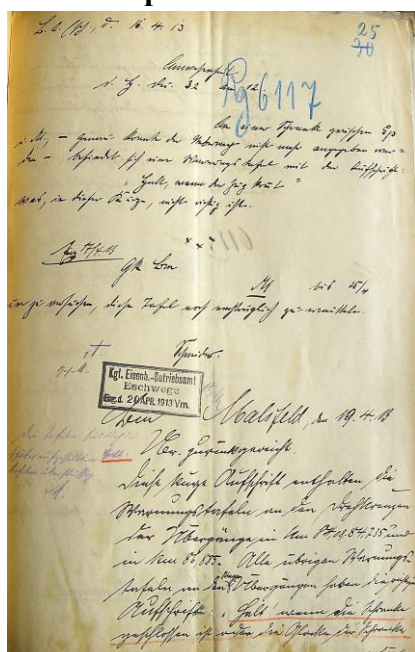
18	84,715	Katzenfeld	ja	-	ja	-	Feldwegüberweg	mit 20 Pfunden	gegründet
19	84,085	"	ja	ja	ja	-	Feldwegüberweg	mit 20 Pfunden	gegründet
							Feldwegüberweg	mit 20 Pfunden	gegründet
							Feldwegüberweg	mit 20 Pfunden	gegründet
							Feldwegüberweg	mit 20 Pfunden	gegründet
							Feldwegüberweg	mit 20 Pfunden	gegründet

Die Bedienzeiten vom Bahnübergang Km 84,085 (84,122) im Jahre 1913.

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

Am **24. September 1913** wurde festge-

stellt, dass der besagte
Überweg (84,085)
noch Drehkreuze be-
saß, die aber entfernt
werden sollten. Dabei
handelte es sich um
einen Feldwegüber-
weg, der in der Zeit
vom **1. 3. bis 30. 11.**
ständig bedient wurde
sowie in der restlichen
Zeit des Jahres zwi-
schen **7 Uhr früh und
6 Uhr abends**. Außer-
halb dieser Zeit und



1. 3. bis 30. 11.	7 Uhr früh	6 Uhr abends
1. 3. bis 30. 11.	7 Uhr früh	6 Uhr abends
1. 3. bis 30. 11.	7 Uhr früh	6 Uhr abends
1. 3. bis 30. 11.	7 Uhr früh	6 Uhr abends
1. 3. bis 30. 11.	7 Uhr früh	6 Uhr abends
1. 3. bis 30. 11.	7 Uhr früh	6 Uhr abends

Die Mehrkosten bei ständiger Bedienung und Wegfall der Drehkreuze würde samt dem Überweg Km 84,735 65 Mark im Jahr betragen.

(Beleg: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Links:

Im April 1913 Feststellung von falschen Warntafeln an einigen Bahnübergängen. Das betraf die Überwege von Km 84,08(5), Km 84,735 und Km 86,885.

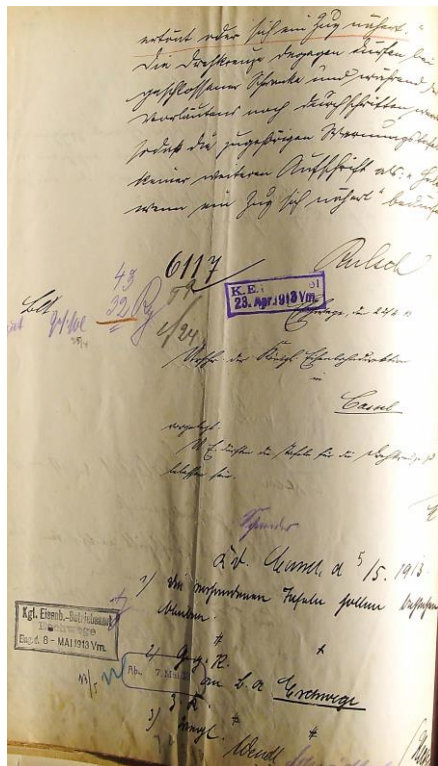
(Beleg: BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

nachts wurde der Überweg nur auf Verlangen geöffnet.

Am Überweg betrug die Distanz zwischen dem **Posten 36** und den Schranken **50 m**. Bei einer ständigen Bedienung, die bei einer Beseitigung der Drehkreuze erforderlich geworden wäre, würden für diesen Überweg, von dem aus gleichzeitig die Schranken vom Überweg **Km 84,735** mit bedient wurden, Mehrkosten in Höhe von **65 Mark** im Jahr anfallen.

Schließlich wurde bei der Gelegenheit im **April 1913** auch noch festgestellt, dass sich an einigen Überwegen vor den Drehkreuzen Warntafeln mit falscher Aufschrift befanden, die lauteten: „**Halt, wenn der Zug kommt**“. Die waren in dieser Kürze nicht zulässig und hätten eigentlich korrekterweise lauten müssen: „**Halt, wenn die Schranke geschlossen ist oder die Glocke der Schranke ertönt oder sich ein Zug nähert**“. Die Schilder mit falscher Aufschrift betrafen die Bahnübergänge **Km 84,085**, **Km 84,735** und **Km 86,885**. Da aber die Drehkreuze bei geschlossener Schranke und ertönendem Warnläuten noch durchschritten werden durften, bedürften die zugehörigen Warnungstafeln keiner weiteren Aufschrift als: „**Halt, wenn ein Zug sich nähert**“. Daher sollten die vorhandenen Tafeln nach einigem hin und her bestehen bleiben, da die an anderen Übergängen später aufgestellten „**Halt**“-Tafeln in diesem Fall überflüssig sind. Von der angestrebten Beseitigung der Drehkreuze ist kein weiterer Schriftverkehr vorhanden, folglich wissen wir nicht, ob diese bis zur Beseitigung des Übergangs noch Bestand hatten.

Bleiben wir gleich bei diesem Schrankenposten, dessen Wohnhaus nur einen Steinwurf vom Empfangsgebäude des Haltepunkts Mörshausen entfernt in Fahrtrichtung Adelshausen steht. Hierbei handelt es sich um den ehemaligen (Schranken)-**Posten 36** bei **Km 84,133** mit dem dazu gehörigen Wohnhaus. Dieses hat so seine eigene Geschichte. Da gab es zunächst seit dem Jahre **1879** an **Km 84,122** einen Bahnübergang mit Schranken, wodurch das Postengebäude mit dem Wohnhaus, das ein paar Meter östlich davon steht, eben an dieser Stelle errichtet wurde. Mit dem dortigen Bahnübergang, der sich zwischen Wohnhaus und dem Postengebäude befand, bekommt das Ensemble seinen Sinn. Wer damals dort Schrankenwärter war, wissen wir nicht, aber als dann im Jahre **1871** der "Neue Weg" als Zugang zum neuen Friedhof angelegt wurde, hatte die KPEV auf Drängen der Mörshäuser Bauern als Zugabe für den Umbau der Birnbachsbrücke nach dem Jahre **1890** am **Km 84,009** einen neuen Bahnübergang errichtet und der Neue Weg konnte über die Bahn hinweg bis in die Flur hinein verlängert werden. Die dazu gehörige Vereinbarung mit der KPEV war am **29. 10. 1889** zwischen dem Mörshäuser **Bürgermeister Rode** und dem **Eisenbahninspektor Hönig** vom Eschweger Betriebsamt beschlossen und am **31.11. 1889** (Siehe auch Kapitel 104 auf Seite 20 unten) von beiden Seiten unterzeichnet. Der Bau

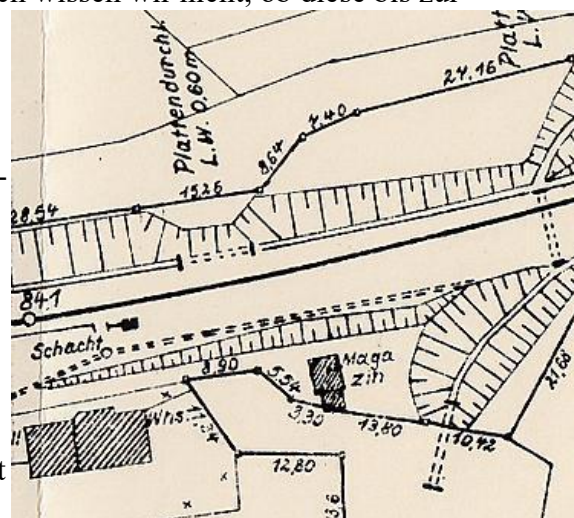


Die vorhandenen Warntafeln dürfen nach einigem hin und her bestehen bleiben.

(Beide Belege: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Reihen	Anzahl	Gegenstand der Veranschlagung	Weiberechnung	
			im einzelnen	im Ganzen
		Übertrag		
1	1	Rechnung km 84,085 Linienförmige Freyse		2,50
2	2	Rechnung km 84,735 " "		5,00
3	3	Rechnung km 84,885 Gelbe - Linienförmige		7,50
4	4	Rechnung km 84,885 Linienförmige Freyse		10,00
5	5	Rechnung km 84,885 " "		12,50
6	6	Rechnung km 84,885 " "		15,00
7	7	Rechnung km 84,885 " "		17,50
8	8	Rechnung km 84,885 " "		20,00
9	9	Rechnung km 84,885 " "		22,50
10	10	Rechnung km 84,885 Linienförmige Freyse		25,00
11	11	Rechnung km 84,885 Gelbe - Gelbförmige		27,50
12	12	Rechnung km 84,885 Gelbe - Gelbförmige		30,00
13	13	Rechnung km 84,885 Linienförmige Freyse		32,50
14	14	Rechnung km 84,885 " "		35,00
15	15	Rechnung km 84,885 " "		37,50
16	16	Rechnung km 84,885 " "		40,00
17	17	Rechnung km 84,885 " "		42,50
18	18	Rechnung km 84,885 " "		45,00
		Gesamt		450,00

Aufstellung für entstehende Kosten bei ganz tägiger Bedienung bei den in Frage kommenden Bahnübergängen an der Strecke.



Der alte Bahnübergang Km 84,122 ist auf dem Gleisplan von 1949 noch gut erkennbar. (Ausschnitt, Sammlung Salzmann)

wird dann so um das Jahr **1900** während der Flurbereinigung erfolgt sein. Auch der neue Bahnübergang wurde nun seit der Eröffnung vom alten Posten aus mit einer Handkurbel bedient.

Mit dem Tag der Eröffnung des neuen Übergangs soll der alte Bahnübergang bei **Km 84,122** für immer geschlossen und zurück gebaut worden sein, was aber nicht stimmen kann, da die Unterlage über die Beseitigung der Drehkreuze und den falschen Schildern diese Meinung widerlegt, obwohl durch die Nennung von einer falschen Lage des Übergangs auch Zweifel aufkommen.

Der erste am neuen Bahnübergang tätige Schrankenwärter war der Eisenbahner **Johan Georg Zeich**, geb. am **13. 12. 1850** in Großtöpfer (Krs. Heiligenstadt). Er war seit etwa **1881** verheiratet mit Frau **Amalie**, geb. Kaiser aus Völkershausen (bei Wanfried). Zeich war vorher vermutlich als Bahnwärter (in den Büchern steht Bahnarbeiter) am Posten zwischen Friedatunnel und Friedaviadukt tätig, denn er wohnte vorher im Wohnhaus des Postens und seine Kinder **Heinrich Friedrich** (1. 1. 1882), **Friedrich** (21. 4. 1883), **Wilhelm** (31. 8. 1884) und **Anna Margaretha** (9. 7. 1886) wurden auch dort geboren. Im Jahre **1890** verzog er dann mit seiner Familie nach Mörshausen in das Haus Nr. 23 und wurde der erste Bahnwärter vom neuen Bahnübergang **Km 84,009**. Dort bekamen sie noch die Söhne **August** (18. 2. 1892) dessen Pate **August Hücke** aus Bergheim (Schrankenwärter bei BÜ Km 82,57) wurde, und **Georg** (21. 5. 1894) dessen Pate der Bahnwärter **Georg Möller** aus Niederbeisheim wurde. Nach dem Tod seiner Frau am **5. 4. 1895** heiratete er bereits am **28. 7. 1895** seine zweite Frau **Elise Christine**, geb. Kurzrock aus Heina, geb. 18. 2. 1868. Mit ihr bekam er noch die Kinder **Johann Heinrich** (25. 4. 1896), **Anna Katharina Elisabeth** (29. 9. 1898) sowie **Martha Elisabeth** (9. 5. 1902). Am **22. 5. 1905** stirbt seine zweite Ehefrau, er selbst folgte im **59. Lebensjahr** am **16. 3. 1909**.

Im Jahre **1906** konnte der Bahnarbeiter **Johann Adam Weppner**, geb. am **11. 1. 1861** in Spangenberg mit seiner Frau **Elisa**, geb. Mehlmann durch die Geburt seines Sohnes **Wilhelm** am **22. 3. 1906** als Bewohner des Postenwohnhauses nachgewiesen werden. Bei der Geburt seines Enkels **Otto Fritz** am **11. Dezember 1909** war er bereits Rottenführer. Johann Weppner starb am **30. Juni 1910**, während seine Witwe Elisa mit ihren Kindern bis ins Jahr **1920** weiterhin in der Schrankenwärterwohnung blieb.

Den Nachfolger von Johann Georg Zeich als Schrankenwärter kennen wir nicht, aber da muss schon bald **Adolf Reinbold**, wohnhaft in Mörshausen, ins Spiel gekommen sein, denn bei seiner Hochzeit am am **23. 12. 1922** mit **Elisabeth Aubel** aus Connefeld wird die Berufsbezeichnung Schrankenwärter angegeben. Es könnte passen, dass er hier am Posten vom Bahnübergang Km 84,009 tätig war, es wäre aber auch möglich, dass er einem anderen Übergang rund um Mörshausen bedient hatte.

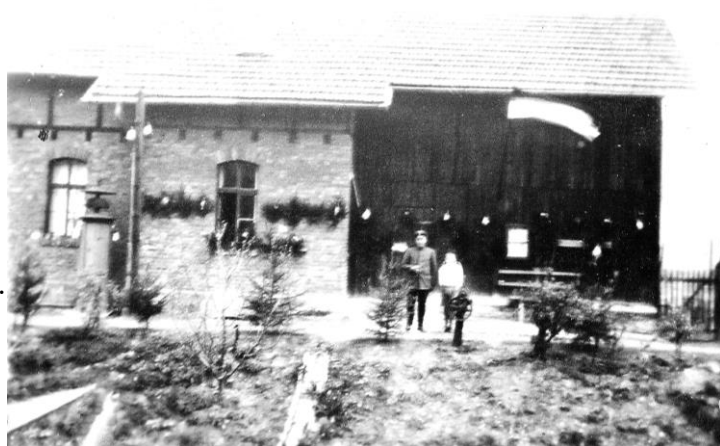
Reinbold, geboren in Mörshausen am **4. 4. 1895**, war Krieginvalide durch eine Verletzung an der Hand und wohnte im Ort. In späteren Jahren wurde er an den Spangenger Bahnhof versetzt und war dort noch zu DRG-Zeiten als Fahrkartenverkäufer sowie in der Güterabfertigung als Reichsbahnassistent eingestuft. Reinbold war auch später als Pensionär noch stolz auf seine Eisenbahnervergangenheit.

Im Jahre **1922** wurde der Schrankenwärter **Heinrich Karl Angersbach**, geb. **29.10. 1890** in Sontra, der vorher mit seiner Frau **Anna Martha Else** geb.

Pfeil von **1912** bis ins Jahr **1922** im Nebengebäude des Eisenbahnerhauses "In der Plätsche 7" in Schemmern gewohnt hatte, zum Schrankenposten in Mörshausen versetzt. Angersbach war der erste Schrankenwärter, der nachweislich auch im Postenwohnhaus gewohnt hatte. Sein Sohn **Friedrich Wilhelm** wurde noch am **17.6.1914** in Schemmern geboren und am **5.7.14** in Burghofen getauft. **Karl Adolf** wurde am **29. 6. 1924** in Mörshausen geboren. Angersbach war Krieginvalide und hatte ein Holzbein. Er bediente seine beiden Schranken (mindestens aber eine und die andere vertretungsweise) rund 14 Jahre lang. Leider verstarb Angersbach schon recht früh am



Adolf Reinbold mit Frau Elisabeth um das Jahr 1958. (Sammlung Heinrich Koch)



Karl Angersbach in den 20-er Jahren mit einem seiner Söhne vor dem Postenwohnhaus. Vor dem Kind ist die Schrankenkurbel vom Neuen Weg und links das Läutewerk zu sehen. (Sammlung Heinrich Koch)

9. September 1936 im **46.** Lebensjahr in Mörshausen. Seine Frau **Anna Martha** blieb mit ihrem Sohn **Karl Adolf** noch bis ins Jahr **1946** in dem Gebäude wohnen. Vermutlich im Jahre **1937** oder **1938** entstanden Aufnahmen, auf denen der Betrachter außer einer Cousine von **Karl Adolf Angersbach**,



Der Schrankenwärter Karl Angersbach an der Kurbel vom Schrankenposten Km 84,11, womit er gerade die Schranken vom Bahnübergang Km 84,009 geschlossen hatte. Mitte der 30-er Jahre, während ein Personenzug, gezogen von einer Lok der Baureihe 24,



Cousine von Karl Adolf vor der Strecke mit Blickrichtung nach Westen. Ganz rechts ist im Hintergrund die Schrankenkurbel zu erkennen.



Karl Adolf Angersbach mit Cousine etwa an der gleichen Stelle.

sowie die Drähte zum Bahnübergang Km 84,009, das aus Backsteinen gebildete Pflaster vor dem Haus sowie die Bahnstrecke in Richtung Adelshausen sehen kann. Auf dem vierten Foto kann man Oma Angersbach auf der Treppe zur Bahn sehen, im Hintergrund der Gemüsegarten sowie die mit Schieferschindeln bedeckte Westseite des Postenwohnhauses erkennen. Auf dem 5. Foto ist sie mit Sohn **Karl Adolf** und Enkel **Uwe** (Sohn von Friedrich) geb. **15. 3. 1943**, sowie das zwischenzeitlich renovierte Gebäude um das Jahr **1945** zu sehen, wobei die wehende Fahne noch das alte Emblem als Schatten wirft.

Früher wurde die Tageszeitung mit der Bahn nach Mörshausen gebracht und, da ja der Zug nicht am Postengebäude hielt und Mörshausen noch keinen eigenen Haltepunkt im Ort besaß, hatte man das gut verpackte Zeitungs Bündel einfach dort aus dem Zug geworfen. Die Austrägerin **Annemarie Marcus**, die bereits an jedem Wochentag auf die Lieferung wartete, hob das Bündel dann einfach auf, um anschließend die Tageszeitung im Ort auszutragen.

Nach dem frühen Tod von Karl Angersbach übernahm der Schrankenwärter **Wilhelm Werkmeister** ab **Herbst 1936** die Arbeit an beiden Schrankenkurbeln. Vorher hatte er sich den Schrankendienst mit **Karl Angersbach** geteilt und war anscheinend bereits seit dem Jahre **1920** für mindestens eine der beiden Schranken zuständig. Da die Witwe Angersbach



Frau Angersbach auf der Treppe zur Bahntrasse in ihrem Garten, im Hintergrund die schindelbedeckte Westseite des Postengebäudes in 1945. (Beide Fotos: Sammlung H. Koch)



Witwe Angersbach mit Sohn Karl Adolf und Enkel um 1945 vor dem inzwischen renovierten Postenwohnhaus.



Wilhelm Werkmeister vor „seinem“ Postengebäude am Km 84,133 Ende der 30-er Jahre.



Alwine Werkmeister mit einer Verwandten und deren Sohn vor dem Postengebäude.

(Beide Fotos: Sammlung Heinrich Koch)

noch mit ihrem Sohn **Karl Adolf** bis ins Jahr **1946** weiterhin das Postenwohnhaus bewohnte, musste **Wilhelm Werkmeister**, der durch einen Beinschuss ebenfalls zum Kriegsinvaliden geworden war, zunächst mit dem kleinen alten Postengebäude bei **Km 84,133** vorliebnehmen, das für die kalte Jahreszeit einen Kanonenofen besaß und an der Nordseite mit einem kleinen Anbau als Vorratsraum versehen war. Werkmeister,



geb. am **17. 8. 1887** in Weidelbach, wohnte damals in Mörshausen im **Haus Nr. 24**, bis er dann im Jahre **1946** mit seiner Familie im Postenwohnhaus einziehen konnte, das sie bis ins Jahr **1952** bewohnten.

Dieses besaß im Vorbau eine Küche, die mit einem Herd beheizt wurde. Schon bald darauf musste Werkmeister in Spangenberg bei **Adolf Reinbold**, der ebenfalls aus Mörshausen stammte, den Fahrkartenverkauf sowie die Paketannahme für den Schalterdienst erlernen, da er durch das Küchenfenster des Postenwohnhauses dann bis zur Fertigstellung des neuen Haltepunktes ab **3. Oktober 1948** die Schaltergeschäfte kommissarisch übernehmen musste. Fahrkarten wurden auch schon vor dieser Zeit verkauft und mit der Fertigstellung des Bahnsteigs hielten dort auch schon die Züge. Diese fuhren allerdings nur bis auf den Damm vor der Malsfelder Brücke, wo es einen Nothalt gab, weil diese noch zerstört war.



Bei der Errichtung des neuen Haltepunktes für Mörshausen wurde die Kurbel für die Schranke vom Bahnübergang **Km 84,009** in den Dienstraum des Stationsgebäudes verlegt, die dann durch den Stationsbeamten **Foltin** bedient wurde. So blieb dem Schrankenwärter **Werkmeister** nur noch die Schranke am **Km 84,735** übrig.



Das Postengebäude und spätere Magazin im Jahre 1982 (Foto: Koch)



Das ehemalige Magazin mit Schild Km 84,1 am 15. 9. 2007.

Wilhelm Werkmeister ging im Jahre **1952** in Pension und verließ das Postenwohnhaus, um wieder in sein eigenes Haus zu ziehen. Vermutlich ist danach auch der Schrankenendienst für den Bahnübergang **Km 84,735** aufgegeben worden und man hatte die Schranken nur wenig später abgebaut. Das eigentliche kleine Postengebäude, in dem sich der jeweilige Schrankenwärter bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg tagsüber aufhielt, wird in den Plänen vom Haltepunkt um **1950** als "Magazin" bezeichnet. Da wurde dann das kleine Postengebäude einfach zur



Das Postengebäude von vorne und von Osten mit Anbau im Februar 2016. (Beide Fotos: Heinrich Koch)

wird in den Plänen vom Haltepunkt um **1950** als "Magazin" bezeichnet. Da wurde dann das kleine Postengebäude einfach zur

Lagerstätte für Betriebsmaterial wie Lampenöl, Kohlen und Werkzeug usw. degradiert. Links neben der Eingangstür wurde das Schild mit der Kilometerangabe **Km 84,1**, das sich ursprünglich auf dem gegenüberstehenden Kilometerstein **84,1** befand, in den ersten Jahren des neuen Jahrtausends neu angebracht, da es vermutlich auf der alten Bahntrasse gefunden wurde.

Beim Wohnhaus selbst könnte man fast annehmen, unterhalb des Hülfsberges bei Geismar/Eichsfeld zu stehen, so sehr ähneln sich die beiden Häuser, stünden hier nicht noch die anderen Gebäude davor. Nachdem das Gebäude als



Das gepflegte Postenwohnhaus im Juni 2016 von vorne und von hinten. (Fotos: Heinrich Koch)

Schrankenwärterwohnung nicht mehr benötigt wurde und Wilhelm Werkmeister das Haus verlassen hatte, wohnte noch eine weitere Familie im Postenwohnhaus, bevor es schließlich privatisiert wurde. Das war der Bundesbahn-Betriebswart **Johann Karl Vollmer** mit seiner Familie, der bis ins Jahr **1963** darin wohnen blieb. Im gleichen Jahr kaufte dann im **März 1963** der Bundesbahn-Oberwerkmeister **Theodor Steuber, geb. 12. 3. 1910**, das Gebäude mit Grundstück von der DB für **6000 DM**, weil diese den unnützen Ballast loswerden wollte. Theodor Steuber verstarb am **13. Januar 1973**. Dessen Sohn hatte 3 Kinder, wovon der jüngste Sohn **Oliver** der heutige Besitzer des Gebäudes ist.

Seit der Einweihung am **11. April 2015** können Besucher und Interessenten auf

der Trasse für das nicht gebaute zweite Gleis zwischen dem **Km 84,1** und etwa **84,68** entlang wandern, da dort ein **Natur-Entdeckerpfad** angelegt wurde.



Eine Ruhebänk und rechts davon eine Hinweistafel auf der Kanonenbahntrasse (11. Juli 2015)

Entlang des Pfades gibt es reichlich Möglichkeit zum Ausruhen und Relaxen, da dort nicht nur etliche Informationstafeln über Tiere und Pflanzen aufgestellt wurden, sondern auch reichlich Ruhebänke vorhanden sind. Gleich am Anfang des Pfades steht neben einer der Bänke eine Hinweistafel zur ehemaligen Bahnstrecke, die direkt vor der ehemaligen Wärterbude für den alten Bahnübergang **Km 84,122** aufgestellt wurde. Gegenüber der Tafel kann man an der Südseite noch die alte Zufahrt für den Übergang erkennen.

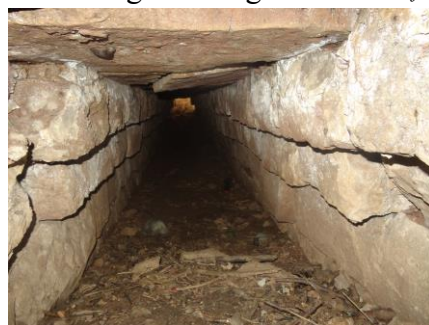


Die Hinweistafel zur ehemaligen Bahnstrecke vor dem Postengebäude am Km 84,133 am 11. Juli 2015.

Leider gibt es außer der Hinweistafel am Anfang des Weges



Die alte Zufahrt zum ehemaligen Bahnübergang Km 84,122



Der Wasserdurchlass von Km 84,16: Der Einlauf im Süden, die Innenansicht und der Ausfluss im Norden (Alle 3 Fotos: Heinrich Koch im Jahre 2016)

weiter keinerlei Hinweise auf den eigentlichen Sinn der alten Bahntrasse. Könnte man dort nicht ohne

großen Aufwand eventuell noch vorhandene Relikte, wie z. B. Kilometersteine oder Wasserdurchlässe, freischneiden und mit einer kleinen Hinweistafel versehen? So ist z. B. bei **Km 84,16** ein ehemals zum Schrankenposten gehörender Plattendurchlass vorhanden, dessen Einlauf kaum noch als solcher zu erkennen ist.



Die Bahntrasse wächst am 15. 9. 2007 bereits zu, während sie am 11. 7. 2015 als Naturlehrpfad wieder zu begehen ist.

Nachdem wir das alte Postengebäude passiert haben, verläuft die Strecke am Rand von fruchtbaren Feldern unmittelbar am Hang entlang, die Trasse war vor Eröffnung des Natur-Entdeckerpfades dort nur noch schwer auszumachen, und die Natur holte sich bereits das Land zurück. Die Trasse ragt hier kaum über den Rand der Felder hinaus.

Gut 200 Meter hinter dem vorigen Wasserdurchlass folgt bei **Km 84,39** ein einfacher Rohrdurchlass



Der Einlauf im Süden, das Innere der Röhre und der nördliche Abfluss des Rohrdurchlasses Km 84,39 (Fotos: Koch 2016)

und ein Bauwerk aus der Neuzeit dominiert bereits von hier aus die Aussicht am Horizont, hierüber werden wir aber an anderer Stelle mehr erfahren.

Rund **500 m** hinter dem Beginn des Pfades, treffen wir so etwa bei **Km 84,53** auf einen gewölbten Durchlass, der so seine Besonderheit aufzuweisen hat, nämlich in Stufen



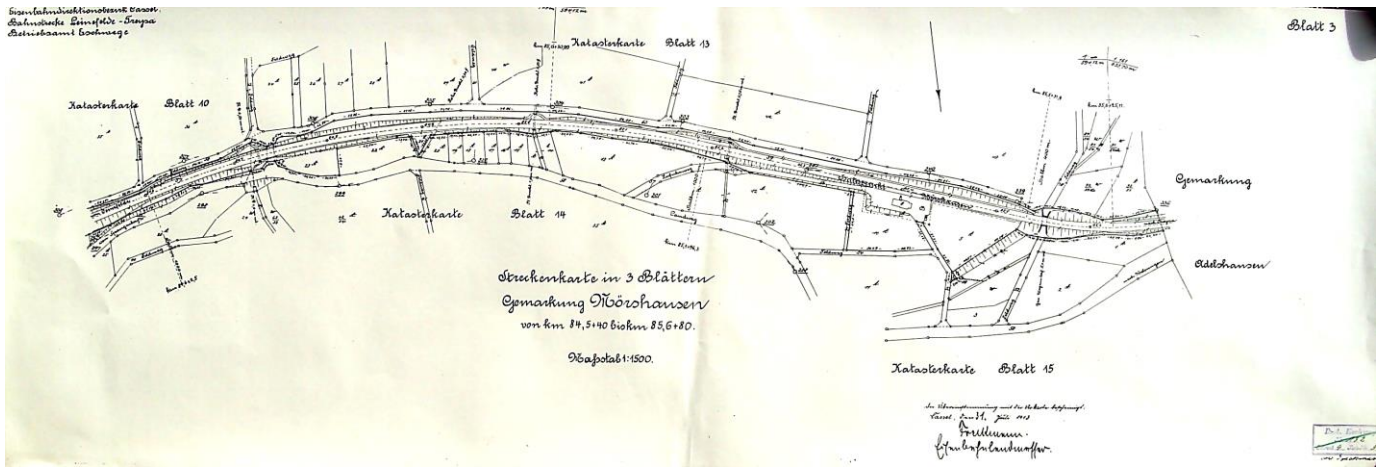
Das Südportal der Unterführung Km 84,53 und ein Blick in den Tunnel von oben auf die Stufen am 15. 9. 2007.

von etwa einem Meter Höhenunterschied vom im Trassengraben befindlichen südlichen Einlauf zum etwa **5 Meter** tiefer liegenden nördlichen Ausgang führt. Dieser befindet sich in stark verwachsenem Umfeld und ist im Hang nur sehr schwer auszumachen. Es scheint, als ob sich am südlichen Schlussstein ein Schild befunden hat, vielleicht ein Hinweis für einen Bunker zum Ende des 2. Weltkriegs, denn hier gibt es einen Farbunterschied zum restlichen Gestein. Am Gewölbe-Schlussstein von der Nordseite ist noch,



Der nördliche Ausgang der Unterführung, ein Blick von unten in die Unterführung und der Schlussstein mit kaum noch lesbarer Inschrift 1878 am 27. 9. 2013.

wenn auch nur schemenhaft, die Jahreszahl **1878** zu erkennen, das Jahr, in dem der Durchlass erbaut wurde. Das Vorhandensein eines so großen Durchlasses an dieser Stelle, der von den Mörshäuser Kindern **Schlangentunnel** genannt wurde, erklärt sich dadurch, dass dort aus den Höhen früher ein reichlich Wasser führender Graben herunter führte (Lehnsgraben), der aber schon seit Jahren zugeschüttet ist. Nun haben wir die letzte Katasterkarte aus der Gemarkung Mörshausen, die den Bereich zwischen **Km 84,54** und **Km 85,68** an der Grenze zur Gemarkung Adelshausen abdeckt und ebenfalls am **31. Juli**



Die letzte Katasterkarte aus der Gemarkung Mörshausen zwischen Km 84,54 und Km 85,68 vom 31. 7. 1913. Darauf sind eine Reihe unterschiedlicher Durchlässe zu erkennen, außerdem der alte Haltepunkt Mörshausen-Adelshausen am Km 85,4 sowie eine gewölbte Unterführung am Km 85,54. (Karte: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

1913 erstellt wurde. Auf der Karte ist zunächst der Bahnübergang vom **Km 84,735** zu erkennen samt dem zugehörigen und sehr interessanten Plattendurchlass bei **Km 84,730**, den Rohrdurchlass von **Km 84,92**, den Plattendurchlass am **Km 85,015**, der Plattendurchlass von **Km 85,22** sowie den alten Haltepunkt Mörshausen-Adelshausen am **Km 85,4**. Über diesen berichten wir im nächsten Kapitel. Weiterhin ist auf der Karte noch die gewölbte Unterführung vom **Km 85,54** enthalten, auf die wir aber auch erst im nächsten Kapitel eingehen.



Das Schild vom Osterfeuer (Foto: Koch)



Etwa hier befand sich der Garten von Wilhelm Werkmeister. Ganz rechts ist die Bahn bei Km 84,7 und im Hintergrund der Hp Mörshausen um das Jahr 1955 zu erkennen. (Sammlung Heinrich Koch)

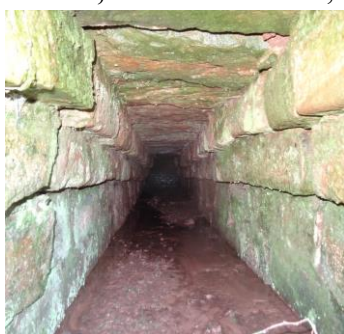
Hinter dem gewölbten Durchlass bei **Km 84,53** befand sich an der Nordseite der Trasse der Garten vom Schrankenwärter **Wilhelm Werkmeister**.

Dieses Gusschild mit der Anzeige für Spurkurven und der Überhöhung des Außengleises stand an der Bahntrasse bei



Der abgedeckte alte Einlauf und der Abfluss vom Wasserdurchlass am Bahnübergang Km 84,735

Km 84,71 am Osterfeuer, etwa in Höhe des Schildes (Beide Fotos vom 19. 9. 2007)



"Naturentdeckerpfad" und konnte gesichert werden, damit es für spätere Generationen erhalten bleibt.

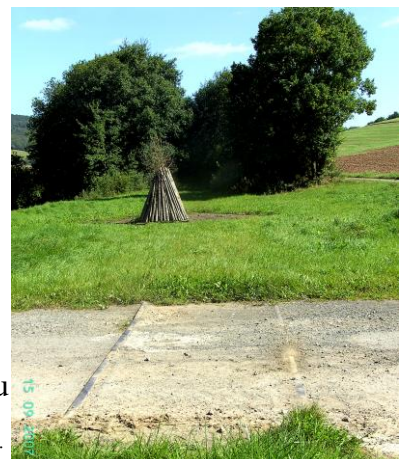
In Höhe des Mörshäuser Osterfeuers, das alljährlich auf der Kanonenbahntrasse bei **Km 84,71** stattfindet, befand sich früher bei **Km 84,735** ein Bahnübergang, von dem ein Stück Gleis in den Übergang querenden Feldweg vergessen wurde.

Die Innenansicht (Foto: Koch Febr. 2016) Vielleicht war es der Abbaukolonne damals zu Rechts:

Der Bahnübergang Km 84,735 mit dem Osterfeuer von Mörshausen am 15. September 2007.



Das Hinweisschild zum Naturlehrpfad am Osterfeuer sowie die frei geschnittene Trasse am 11. Juli 2015.



aufwändig, diesen Gleisrest zu entfernen. Unmittelbar vor dem Bahnübergang befindet sich etwa am **Km 84,730** ein Plattendurchlass, dessen ehemaliger Einlauf mit Bohlen abgedeckt wurde, da man den dahinter liegenden Graben teilweise zu geschüttet hatte und sich der Einlauf inzwischen einige Meter oberhalb befindet. Interessant ist an diesem Durchlass auch die nördliche Verlängerung unter dem Parallelweg zur Bahntrasse (alte Landstraße bis 1936, die durch die Dörfer führte) hindurch. Auch dort



Das Innere des Wasserdurchlasses



Der Abfluss an der Nordseite des Weges

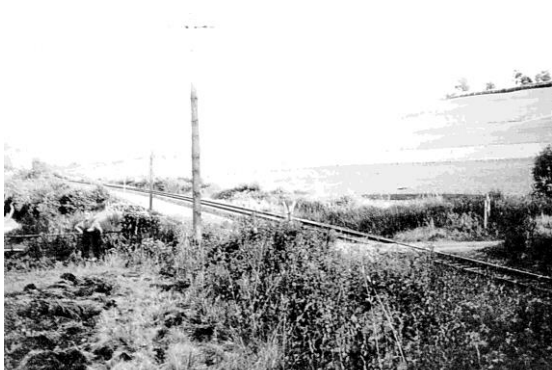
(Beide Fotos: Heinrich Koch, Juli 2016)



Der Bahnübergang Km 84,735 von Süden am 15. 9. 2007.

befindet sich im Inneren eine hohe Stufe und der Abfluss fällt recht hoch aus, während der Einlauf etwa identisch ist mit dem Abfluss an der Bahntrasse.

Am Bahnübergang **Km 84,735** stand auch ein Wärterhaus für einen Schrankenwärter, obwohl der Übergang vermutlich bis ins Jahr **1952** vom **Posten 36** am **Km 84,122** mit bedient wurde, bevor



Der Bahnübergang Km 84,735 mit Blickrichtung Mörshausen um 1954.

die Schranken endgültig abgebaut wurden. Die Drahtseile verliefen vom Übergang bis zur Kurbel am Posten. Eine Aufnahme aus der Zeit um **1954** zeigt, dass die Schranken vom Bahnübergang damals schon abgebaut waren. Statt der Schranken standen nun Andreaskreuze am Übergang. Das kleine Wärterhaus überdauerte noch den 2. Weltkrieg, wurde aber um das Jahr **1952** abgerissen, da es keinerlei Verwendung mehr dafür gab.

Rechts ist noch der alte Graben zu sehen, aber die Schranken sind verschwunden. (Sammlung Heinrich Koch)



Der Bahnübergang Km 84,735 um 1980, dahinter die Weißdornhecke (Sammlung Reinhard Trumpik)



Vergrößerung des Bildes links. Im Vordergrund der Garten Bernhardt und die nördliche Zufahrt zum BÜ. Am rechten Mast stand das Postengebäude (Sammlung Heinrich Koch)



Hinter dem Bauwagen stand im Gebüsch das Postengebäude. Hinter dem Weg ist die Weißdornhecke zu sehen. (Foto: Koch 27. 1. 2016)

Auch über diesen Übergang wird schon



Das Osterfeuer im Jahre 1983 mit Andreaskreuz sowie mit Kilometerstein Km 84,7. (Fotos: Heinrich Koch)



1. 2. 3.
 4. 5. 6.
 7. 8. 9.
 10. 11. 12.

[illegible]

- Brief vom Mörshäuser Bürgermeister
an die Bahn, dass bei Versetzung der
Schraken auf Gemeindegrundstück
keine Gebühr erhoben würde. (23. 7. 12)
(Beide Belege: Betriebsamt Eschwege)

Briefe vom 3. und 22. 5.1913 betreffs Versetzung der südlichen Schranken nach hinten auf gemeindeeigenes Gelände an verschiedenen Überwegen, darunter die an Km 84,010 und Km 84,746 (84,735).

(Beide Belege: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

[illegible]

Auf der Erhebung für entstehende Kosten bei einer Beseitigung der Drehkreuze vom **27. 8. 1913** wird für die beiden Überwege **Km 84,085** (84,122) und dem von dort mit bedienten Überweg **Km 84,735** die Beseitigung der dort vorhandenen Drehkreuze nicht empfohlen, da *Die*



Am nördlichen Parallelweg zur Trasse befinden sich unterhalb sowie zwischen **Km 84,1** und **Km 84,7** an

der Südseite der Bahn Weißdornhecken, die bis zur Betriebseinstellung der Strecke von der Bahn gepflegt wurde, da die Hecke als Wind- und Schneeschutz diente. In den Zeiten, als es die Bahn noch gab, fand das Osterfeuer an der Südwestseite der



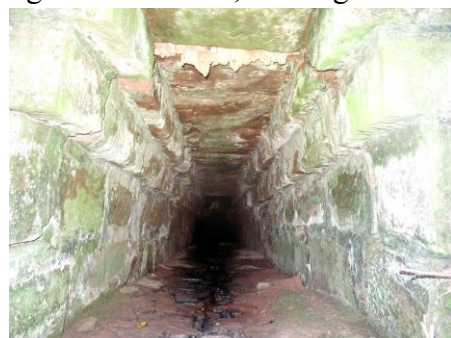
Das Schild "Signal geben" bei Km 84,88 und die Trasse im Einschnitt hinter dem BÜ mit Km-Stein 84,8 (Fotos: Koch, März 2016)

Trasse statt, wie einige Aufnahmen aus den Jahren **1983** und **1985** belegen. Hinter dem Bahnübergang verläuft die Trasse bei **Km 84,8** in einem Einschnitt, in dem an beiden Seiten Stützmauern anzutreffen sind. Der Kilometerstein **84,8** ist der erste erhaltene Stein seit **Km 83,7**. Im Einschnitt ist bei **Km 84,88** auch noch ein Schild "Signal geben" erhalten, ein gleiches steht bereits bei **Km 84,25**. Die Trasse ist zwischen **Km 84,75** und **Km 85,0** nur noch unter Schwierigkeiten zu begehen.

Ab **Km 85,0** folgt eine undurchdringliche Schwarzdornhecke bis **Km 85,1**. Ab dort liegt die Trasse wieder frei und wurde durch die Dorfgemeinschaft Mörshausen mit Obstbäumen bepflanzt. Nahe dem erhaltenen Kilometerstein **84,9** treffen wir noch einen einfachen nur **30 cm** dicken Rohrdurchlass an, der sich am **Km 84,92** befindet und die Strecke schräg von Südost nach Nordwest unterquert, von dem wir nur das Innere zeigen. Bei **Km 85,015** folgt dann noch ein weiterer Plattendurchlass.



Das Innere vom Rohrdurchlass Km 84,9 (Foto: Koch)



Der Einlauf vom Plattendurchlass Km 85,015 an der Südseite, das Innere von der Nordseite aus gesehen sowie der Abfluss an der Trassennordseite

Nachdem die Trasse ab dem Bahnübergang am Osterfeuer teilweise total zugewachsen war, mittlerweile aber etwas frei geschnitten wurde, tritt die Trasse bei **Km 85,1** wieder aus der Hecke heraus und ist von nun an wieder sehr gut auszumachen und teilweise auch zu begehen.

(Alle 3 Fotos: Heinrich Koch im März 2016)



Die Trasse bei Km 85,1 am 19. 09. 2007, im Hintergrund ist die Brücke der DB-Neubaustrecke zu sehen.

Dort ist an einigen Stellen noch das alte Schotterbett vorhanden, das hier und da allerdings teilweise zu Haufen aufgeschichtet wurde.

Einen letzten Plattendurchlass an der Strecke bis zum alten Haltepunkt Mörshausen-Adelshausen finden wir dann noch bei **Km 85,22**. Dieser ist ziemlich im Graben versteckt, der im Jahre **2007** ziemlich zuge-
wachsen war. Dieser wurde aber zwischenzeitlich gesäubert, damit der Durchlass seine Funktion wieder voll erfüllen kann, wie auf den Fotos aus dem Jahre **2016** zu erkennen ist.



Der Durchlass Km 85,22 am 15. 9. 2007.

*Rechts:
Trasse bei Km 85,2 in Richtung Malsfeld (linkes Foto) und in Richtung Mörshausen (rechtes Foto) am 15. 9. 2007.*



Der Einlauf des Durchlasses bei Km 85,22



Das Innere von der Nordseite und der Abfluss im Norden (Alle 3 Fotos: März 2016 Heinrich Koch)



Die Strecke zurück bis Mörshausen im Jahre 2008. (Foto: H. Koch)



Der Alte Haltepunkt im Jahre 1989 von der Neubaustrecke aus. (Sammlung R. Trumpik)

Die vielen Wasserdurchlässe in der Gegend von Mörshausen rühren daher, dass die Bahntrasse seit Bergheim in Hanglage an der Südseite des Pfieffetales verläuft, wo oberhalb auch das Quellgebiet von etlichen Bächen ist, die dort den Hang hinunter der Pfieffe entgegenstreben.

Etwa bei **Km 85,3** wird die Trasse mittlerweile von einem Feldweg gekreuzt. Von dem aus erreichen wir nach etwa weiteren 100 Metern die alte Haltestelle **Mörshausen-Adelshausen**.