

Teil 106 Vom alten Haltepunkt nach Adelshausen

Der alte Haltepunkt **Mörshausen-Adelshausen** befindet sich am Streckenkilometer **85,40** (ursprünglich von Treysa her gezählt **Km 43,08**) und war lediglich vom **15. Mai 1879** bis zum **2. Oktober 1948** ausschließlich für den Personenverkehr in Betrieb, denn mit Eröffnung der beiden ortsnahen Haltepunkte Mörshausen und Adelshausen am **3. Oktober 1948** verlor dieser seine Daseinsberechtigung. Die Station wurde anschließend geschlossen, weil der alte Haltepunkt weder einen Stromanschluss besaß noch an das öffentliche Trinkwassernetz angeschlossen war. Das dort benötigte Wasser wurde ähnlich wie am Bahnhof Burghofen einem Brunnen entnommen, auf den wir später noch ausführlich eingehen.

Die Haltestelle Mörshausen war ein reiner Haltepunkt für den Personenverkehr. Außer Expressgut und Koffer, die sowieso an den Fahrkartenschaltern abgefertigt wurden, gab es keinerlei Güterumschlag, obwohl die meisten Züge in den ersten Jahren als **GmP** (Güterzug mit Personenbeförderung) gefahren wurden.

Der Haltepunkt ging gleichzeitig mit der Streckeneröffnung am **15. Mai 1879** in Betrieb, hieß offiziell "**Haltestelle Mörshausen**", weil sie in der Gemarkung Mörshausen lag und diente zusätzlich auch als Streckenposten. Dieser trug die **Nummer 37** in der langen Reihenfolge der Posten.

Über den alten Haltepunkt gibt es kaum schriftliche Zeugnisse, selbst urkundlich wurde er erstmalig im Jahre **1921** im Zuge der Eigentums-Übergabe von der ehemaligen KPEV an die Deutsche Reichsbahn erwähnt. Nur aus den Kirchenbüchern von Mörshausen erfahren wir ein paar Namen von Bahnbediensteten, die im Laufe der Jahre am alten Haltepunkt gewohnt hatten und dort auch ihren Dienst versahen.

Als erster Bahnbediensteter trat der Bahnhofsvorsteher **Karl Arnold** dort in Erscheinung. Er wurde am **2. 2. 1841** in Mitteldorf im Kreis Nordhausen geboren, war verheiratet mit Frau **Luise**, geb. Klapproth aus Oberdorf. Arnold war seit Beginn des Bahnbetriebes auf dem Abschnitt ab **15. Mai 1879** dort Bahnhofsvorsteher und wir erfahren von ihm durch die Totgeburt eines Sohnes am **18. 7. 1881**. Arnold wurde in den Büchern auch als **Telegrafist** bezeichnet. Seine Tochter **Hanna Frieda**, die am **1. März 1889** noch am Haltepunkt geboren und nur wenige Tage alt wurde, sah er nicht mehr. Karl Arnold verstarb schon einige Monate vorher am **10. 2. 1889** in der chirurgischen Klinik in Marburg während oder nach einer Krebsoperation.

Die Bediensteten, die nach Karl Arnold am Haltepunkt Vorsteher waren, kennen wir nicht. Der nächste Bedienstete, der am alten Haltepunkt in Erscheinung trat, war der Haltepunktwärter **Apel**, der wohl kurz vorher verstorben war, weil seine auf dem Beleg namentlich nicht erwähnte Witwe die Dienstwohnung im Empfangsgebäude an der Haltestelle Mörshausen per **30. April 1916** verlassen musste und dafür am **1. Mai 1916** dafür der Bahnwärter **Volkland** in deren Wohnung einzog. Leider hatte dieser nicht lange Freude an der Wohnung, denn bereits 2 Monate später musste er sie zum **30. Juni 1916** wieder verlassen, möglicherweise, weil er in den Krieg ziehen musste. Auch an anderen Bahnhöfen gab es um das Jahr **1916** kurzfristige Wohnungswechsel bei den Dienstwohnungen. Für Volkland durfte dann der Bahnwärter

Rechts:

Die Witwe des Haltepunktjägers Apel verließ am 30. 4. 1916 die Dienstwohnung und musste dem Bahnwärter Volkland Platz machen. (Beleg: BA ESW, Sammlung Freunde d. Eisenbahn, ESW)



Als das Gleis noch lag, ein nutzloser Haltepunkt an der Strecke.

(Sammlung Reinhold Salzmann um das Jahr 1980)

296. Mörshausen PHp	43,08
297. Spangenberg E R (30 t)	48,51
298. Bischofferode PHp	55,11
299. Burghofen H R	59,98
35. Waldkappel	68,22

Personen-Haltepunkt Mörshausen, Km 43,08

(Ausschnitt aus „Eisenbahn-Güterverkehr“)

(Sammlung Edgar Brill)

Vorstand des Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion

Leipzig, den 11. Mai 1916

37/20
L. x

K. E. D. Cassel
12. Mai 1916

dem Güterverkehrsamt
Apel
Apel von Mörshausen
in Mörshausen bis zum 30. April 1916
benutzte, im Zugzuge
gelegene Dienstwohnung ist vom 1. Mai 1916
ab dem
Volkland
in Mörshausen
überwiesen worden; muß vorläufig unbefügt bleiben, weil

An 30/4. 1916
K. E. D. Cassel
9 JUN 1916
Cassel 16/16
1. K. D. g. K. D.
2/1. K. D.
T. S. D. 18

Hermann Papenberg mit seiner Ehefrau **Lina**, geb. Schliecker, in die Wohnung einziehen, worin sie dann bis etwa Mitte der **20-er Jahre** wohnen bleiben durften. Bahnwärter Papenberg wurde in den Mörshäuser Kirchenbüchern teilweise auch als Wiechenwärter angegeben. Unter der Adresse Haltestelle Mörshausen wurde zunächst die Geburt seiner Tochter **Alwine** am **23. 11. 1916** in den Büchern angegeben. Als Taufpate wurde der älteste Bruder des Kindes angegeben, **Alwin Papenberg**, der von Beruf Eisenbahnarbeiter war. Im Jahre **1918** folgte am **8. Mai** die Geburt der Zwillinge **Martha** und **Katharina**, von denen Martha bereits wieder am **6. Dezember** und Katharina am **17. Dezember** des gleichen Jahres starben. Danach folgten noch in den folgenden Jahren die Geburt der 3 Kinder **Erich**, **Heinrich** und **Martha**, die als letztes der Kinder am **9. September 1923** im Gebäude des Haltepunktes getauft wurde. Hermann Papenberg war der letzte Stationsbeamte an der Haltestelle Mörshausen, die seit Mitte der **20-er Jahre** nur noch als Agentur betrieben wurde. Dadurch musste der Stationsbeamte Weichenwärter **Papenberg** seine Wohnung im Stationsgebäude räumen und wurde nach Frielendorf versetzt. Seit dieser Zeit konnten folgende Bewohner des Gebäudes nachgewiesen werden, die dann vermutlich auch gleichzeitig die Agentur am Haltepunkt betreuten:

Als Erster ist da der Eisenbahnarbeiter **Johannes Reichmann** und dessen Ehefrau **Luise**, geb. Gaßner zu nennen, dessen Sohn **Gottlieb Otto Wilhelm** am **1. Januar 1929** im Stationsgebäude geboren wurde. Wir wissen nicht, ob Johannes Reichmann der Nachfolger von Hermann Papenberg war, weil eine große Zeitspanne zwischen den beiden Eintragungen liegt, aber er muss die Dienstwohnung im Gebäude bis zum Jahre **1933** verlassen haben, denn beim nächsten Eintrag im **September 1933** wohnte bereits der Bahnsteigschaffner **Heinrich Pfeil** mit seiner Ehefrau **Luise**, geb. Scharmann in der Wohnung von der Haltestelle. Grund des Eintrags war die Geburt eines Kindes, mit der seine Tochter **Anna Luise** einen unehelichen Sohn gebar und ihn dadurch zum Großvater machte.

Nur wenige Zeit später scheint das Ehepaar Pfeil den Haltepunkt verlassen zu haben, denn das älteste erhaltene Bild vom Haltepunkt mit der etwa 3-jährigen Elisabeth Horn muss um das Jahr **1933** entstanden sein. **Elisabeth Horn** war die älteste Tochter des Eisenbahnarbeiters und Steinrichters **Johannes Horn** und seiner Frau **Elise**, geb. Zülch. Bei der Familie Horn gab es den ersten Eintrag am **23. März**

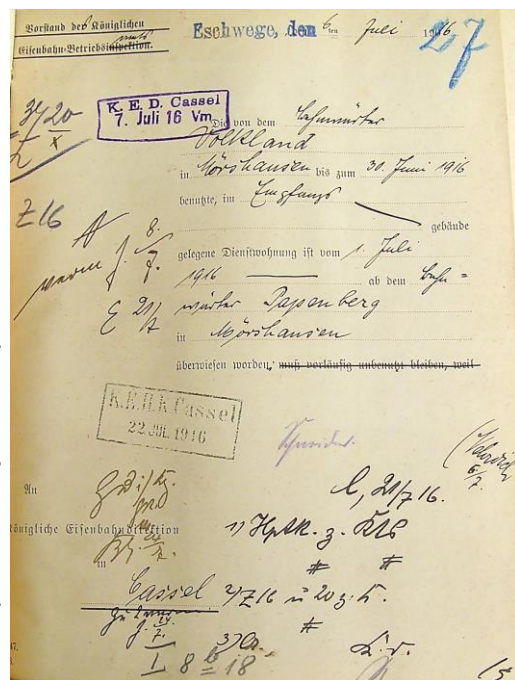
1935, als am **23. März 1935** ihr Sohn **Johannes Georg Ernst** das Licht der Welt erblickt hatte. Im Jahre **1937** gab es einen weiteren Eintrag, als die Zwillinge **Else Käthe** am **26. August** und **Martha Anni** am **27. August 1937**

geboren wurden, deren Geburt um Mitternacht stattgefunden haben muss. Bei Familie Horn ist es gesichert, dass die Ehefrau Elise die Agentur der Haltestelle Mörshausen betrieb, während dieses bei den Vorgängerfamilien nicht bekannt ist, wer dort die Fahrkarten verkauft hatte.

Im Stationsgebäude gab es außer der Wartehalle einen Dienstraum für den Fahrkartenverkauf, eine Wohnung für den Stationsbediensteten

Links:

Tochter Elisabeth (2 J.) an der von Elise Horns großzügig angelegten Blumenrabatte am Haltepunkt um das Jahr 1935. (Sammlung Heinrich Koch)



Volkland verließ am 30. 6. seine Dienstwohnung schon wieder, um dem Bahnwärter Papenberg Platz zu machen.

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



Elisabeth Horn als etwa 3-jähriges Mädchen mit einem Teddybär vor dem Stationsgebäude Mörshausen um 1936. Zu sehen sind auch das Läutwerk, Telegrafmast und Werbeschilder. (Sammlung Heinrich Koch)



sowie einen Anbau mit den Toiletten, außerdem noch einen Stall. In einem gesonderten kleinen Gebäude waren das Waschhaus und das Backhaus untergebracht, das sich an der Nordseite des Waschhauses befand. Heute ist im Waschhaus noch ein halbrunder Bogen zu sehen, durch den der Backofen offensichtlich bestückt wurde. Der Anbau des Backhauses wurde bereits vor dem Jahre 1949 abgerissen.

Der Dienstraum sowie der Warteraum befanden sich, wenn man den alten Fotos vom Haltepunkt Glauben schenken darf, von der Gleisseite aus gesehen, im rechten Anbau. Zwischen dem Warteraum und dem Dienstzimmer befand sich der Fahrkartenschalter. Vor dem Eingang zum Dienstraum stand das Läutewerk,

in dem auch das Diensttelefon untergebracht war. Mit dem Läutewerk, das an jedem Posten der Kanonenbahn gestanden hatte, wurde der Station die ankommenden Züge gemeldet. Zwischen dem Stationsgebäude und dem Bahnsteig war reichlich Platz, auf dem

Elise Horn eine Blumenrabatte zur Freude der Fahrgäste angelegt hatte.

An der Gleisseite befanden sich an der Fassade des Gebäudes einige Werbe-Blechschilder von Mauxion-Schokolade, Salamander-Schuhe und einige weitere Schilder. Das Schild von den Salamanderschuhen ist noch erhalten und befindet sich inzwischen auf dem Dachboden über dem ehemaligen Warteraum.

Wie einige Fotos aus der Zeit des 2. Weltkrieges zeigen, gab es am Bahnsteig als einzige Beleuchtung ein paar alte Petroleum-Funzeln, die diesen

mehr schlecht als recht

beleuchteten.

Wie auch an vielen anderen

Bahnhöfen während des 2. Weltkrieges im damaligen "Großdeutschen Reich" war die Fassade des Stationsgebäudes an der Gleisseite mit allerlei Propaganda-Sprüchen bestückt, wie hier vor Ort mit: "Räder müs-

sen rollen für den Sieg – Unnötige Reisen verlängern den Krieg".

Bild ganz links

Vorne in der Mitte die Agenturbetreiberin Elise Horn mit den Zwillingen Elsa Käthe und Martha Anni. Dahinter stehen von links die älteste Tochter Elisabeth, Sohn Johann Georg Ernst und Schwägerin Hedi Zülch.

Bild links:

Parole an der Fassade vom Haltepunkt Mörshausen um das Jahr 1944.

(Beide Fotos: Sammlung Heinrich Koch)



Das Werbeschild für Salamander-Schuhe blieb erhalten und steht auf dem Dachboden über dem ehemaligen Warteraum (Foto: Heinrich Koch 2016)



Das Waschhaus von der Gleisseite am 12. 5. 2008 (Friske) und von der Ostseite im März 2016. (Foto: Heinrich Koch)



Im hinteren Bereich stand früher der Anbau vom Backhaus.



Friedrich Koch mit seinen Enkeln Martha, Wilhelm und Ludwig um das Jahr 1940 am Haltepunkt Mörshausen. Im Hintergrund eine Petroleumlampe, die scheinbar gerade nachgefüllt werden soll. (Sammlung Heinrich Koch)



Das wissen wir durch ein Familienfoto von der Betreiberin der Fahrkartenagentur, **Elise Horn**, die sich um das Jahr 1944 mit ihren Kindern und Schwägerin **Hedi Zülch** vor dem Stationsgebäude fotografieren ließ.

Vom Haltepunkt aus zogen seit **September 1939**

etliche junge männliche Bewohner sowohl aus

Mörshausen als auch aus Adels-

hausen als junge Soldaten in den Krieg, von denen viele nicht wieder in ihre Heimat zurück kehrten, sondern irgendwo an den Deutschen Kriegsschauplätzen für "Führer, Reich und Vaterland" gefallen sind und teilweise auch an den Kriegsschauplätzen in ganz Europa irgendwo

verscharrt wurden. Der Abschied von zwei jungen Soldaten aus Mörshausen belegen dieses. Da ist zunächst der junge Soldat **Paul Koch** zu nennen, der sich zum Abschied an die Front um das Jahr 1940 vor der Abfahrt noch an der Haltestelle Mörshausen zur Erinnerung ablichten ließ. Für ihn gab es keine Wiederkehr. Außerdem war da der noch junge Soldat **Wilhelm Marth**, für den die Rückkehr zur Front vom Haltepunkt aus im Jahre 1943 oder 1944 ebenfalls sein letzter Abschied war. Er wurde wenig später schwer verwundet und verstarb im Lazarett. Er ließ sich bei seinem letzten Abschied vor dem Trakt mit dem Warteraum fotografieren, wo der Ausgang vom Dienstraum zum Bahnsteig hin links zu sehen ist.



Frieda Marth bringt ihren Bruder Wilhelm mit einem Kuhgespann zur Bahn.

Im Hintergrund ist die Strecke zu erkennen. (1943/44, Sammlung H. Koch)

Werkmeister auf dem Wagen.

An der alten Station Mörshausen nahm der Warteraum ursprünglich die volle Höhe des Traktes in Anspruch. Nach der Stilllegung des Haltepunktes wurde beim Umbau des Warteraumes zur Wohnung eine Zwischendecke für einen Dachboden eingezogen. Dadurch blieb der alte Anstrich des Warteraumes mit oberem Sockelstrich sowie der obere Deckenbereich auf dem Dachboden noch original erhalten.

Zurück zur Geschichte der Station! Während des zweiten Weltkriegs und auch danach bekam die Station öfters Besuch von jungen Damen oder Burschen, wie es auch von anderen Stationen an der Kanonenbahn erzählt wird (z. B. Lengenfeld/Stein). Da es bekanntlich während des Krieges kaum Vergnügungen gab, wollten die jungen Leute aber trotzdem etwas erleben und so ging



Friedrich Koch und Fritz Kessel sowie die Enkel Wilhelm Martha und Ludwig Koch verabschieden den Sohn Paul Koch um das Jahr 1940 an

der Haltestelle Mörshausen (Sammlung Heinrich Koch)



Der junge Soldat Paul Koch auf dem Weg zur Front

Ein letztes Abschiedsfoto an der Haltestelle Mörshausen um das Jahr 1940 (Sammlung Heinrich Koch)



Wilhelm Marth bei der Rückkehr zur Front

Im Jahre 1943 oder 44. Links hinter ihm ist die

Tür zum Warteraum zu erkennen. (Sammlung H. Koch)

Außer Wilhelm Marth, der das Foto geschossen hatte,

befanden sich noch sein Reisegepäck, der kleine

Georg Koch (sowie dessen Cousin **Heinrich**



Der kleine Georg Koch (rechts) mit Cousin Heinrich Werkmeister in Uniform und dem Reisegepäck von Wilhelm Marth auf dem Wagen

(Vergrößerung, Sammlung Heinrich Koch)

sowohl die Mörshäuser als auch die Adelshäuser Dorfjugend meistens am Sonntagnachmittag zum Haltepunkt (oder Bahnhof) hoch und schaute, wer da so alles aus dem Zug ausstieg oder dort einstieg, auch um einige Neuigkeiten zu erfahren. Man war halt neugierig und hatte ja sonst kein Vergnügen. Auf dem Hinweg über die alte Straße wurde dabei gesungen und während die älteren Jugendlichen vorne weg gingen, mussten die Schulabgänger einige Meter hinter ihnen gehen, sonst hagelte es Ohrfeigen. Wenn aber am Haltepunkt absolut nichts los war, mussten die Schulabgänger aus Mörshausen mit den Adelshäusern so lange Streit anfangen, bis es den Adelshäusern zu bunt wurde und einer zu-



Die original Wand- und Deckenfarbe vom Warteraum (Foto: Koch im März 2016)

rückschlug. Danach gab es die schönste Keilerei, wobei offensichtlich die Mörshäuser Jugendlichen meistens als Sieger hervor gingen. Zum Kriegsende und dem anschließenden Chaos danach bekam auch die Haltestelle Mörshausen die Thematik Flucht und Vertreibung noch zu sehen, obwohl die im Umkreis einquartierten Flüchtlingsfamilien mit einem Sonderzug in Spangenberg ankamen und per Gespann von den Bauern der umliegenden Dörfer in den jeweils zugewiesenen Ort gebracht wurden. Auch nach dem zweiten Weltkrieg betreute Elise Horn weiterhin "ihren" Haltepunkt, während ihr Mann Johannes, der als Eisenbahner dort als Bahnarbeiter und Steinrichter tätig war, morgens mit dem ersten Zug zu seiner Kasseler Arbeitsstelle fuhr. Dabei wird er wohl den Zug bis vor die Malsfelder Brücke genommen haben, dann zu Fuß über den Fuldasteg hinweg und anschließend ab Malsfeld nach Kassel gefahren sein. Frau Horn bediente den Fahrkartenschalter am Haltepunkt Mörshausen bis zum **2. Oktober 1948**, an dem sie abends den Schalter für immer schloss und ab **3. Oktober** dann die Fahrkarten am neuen Haltepunkt **Adelshausen** verkaufte, da an diesem Tag die beiden neuen ortsnahen Haltepunkte in Adelshausen und Mörshausen feierlich eröffnet wurden.



Vorne Maria Schmidt und Elli Meuser und hinten Erna Koch und Elli Zöller im Jahre 1947 an der Haltestelle Mörshausen. (Sammlung Heinrich Koch)

Es wäre allerdings möglich, dass der Fahrkartenverkauf bis zur Fertigstellung des neuen Haltepunktes Adelshausen am bisherigen Standort stattfand und Frau Horn bis dahin für die Adelshäuser Bahnfahrer die Karten noch am alten Haltepunkt verkaufte, bevor sie endgültig zu dem neuen Schalter überwechselte.

Nach der Schließung des Haltepunktes im Jahre **1948** standen im Gebäude Umbaumaßnahmen an. Zunächst wurde der an der Ostseite des Gebäudes befindliche Eingang zum Warteraum zu-



Der alte Haltepunkt Mörshausen von der Südseite um das Jahr 1950. (Sammlung Koch) gemauert, anschließend quer durch den Warteraum eine Trennwand gezogen und die Zugangstür zwischen dem Dienstraum und dem Bahnsteig wurde zum Fenster. So entstanden aus dem Warte- sowie dem Dienstraum drei Wohnräume. Hinter dem Eingang an der Nordseite befindet sich ein Vorraum mit einer Tiefe von **1,85 m** und einer Breite von **2,85 m**. Von dort aus gelangte man nach rechts in die Küche von der Familie Horn, geradeaus kam man ins



Die Nordostseite der alten Station Mörshausen mit der Eingangstür, die früher in den Warteraum führte (Foto: Heinrich Koch 2015)

Kinderzimmer sowie in den Vorratsraum, der vorher der Dienstraum mit einer Breite von **2,85 m** und einer Tiefe von **3,80 m** war. Nach links ging es in die Küche und in den Aufenthaltsraum (Wohnzimmer) mit einer Tiefe von **4,90 m** und einer Breite von **2,85 m**.



Ein Blick von Nordwesten auf den Toiletten- und Stallanbau im Frühjahr 2016.



Der zugemauerte Eingang zum Warteraum an der Ostseite ebenfalls im Jahre 2016. (Beide Fotos: Heinrich Koch)

Darin gab es eine Tür, die zum Elternschlafzimmer führte, in dem auch noch ein Kinderbett untergebracht war, weil im Kinderzimmer nicht genügend Platz vorhanden war. Der ehemalige Fahrkartenschalter wurde entfernt und an dessen Stelle eine Tür eingebaut. Dadurch konnte der ehemalige Dienstraum in die neue Wohnung integriert werden. Während die Familie Horn weiterhin im Gebäude wohnte, zog in den neu geschaffenen Wohnraum noch Ende der **40-er Jahre** die Familie **Witzke** mit Vater **August**, Mutter **Helene** mit den Kindern **Bernhard**, **Alicia**, **Olga**, **Lydia**, **Elfriede** und **Edwin** ein. Am **24. 6. 1951** wurde dann noch am ehemaligen Haltepunkt ihr jüngster Sohn **Johann** geboren.

Die beiden Familien benutzten weiterhin die von der Nordseite des Toilettenanbaus zu erreichenden Personaltoiletten des ehemaligen Haltepunktes. Da in diesem Anbau auch die Stallungen untergebracht wa-



Die Nordseite des Toilettenanbaus mit dem Eingang zu den Personaltoiletten und Stallungen, die westliche Frontseite mit den Eingängen zur Damen- (li.) und Herren- (re.) sowie die Südseite (Fotos: Koch 2016) muss dieser in früheren Zeiten einmal erweitert worden sein, wie es auf den Fotos zu erkennen ist. Es sieht aber so aus, als seien die Toiletten, die zunächst außerhalb untergebracht waren, erst später in das Gebäude integriert worden. Dabei war es nahe liegend, diese mit bei den Stallungen unterzubringen. In der ehemaligen Herrentoilette ist die Abflussrinne immer noch zu erkennen. Die vor den Toilettentüren angebrachte Außentreppe zum Obergeschoss an der Westseite des Gebäudes wurde erst in jüngster Zeit angebaut.

Die Beleuchtung am und im alten Haltepunkt Mörshausen bestand ursprünglich aus Petroleumlampen, wie es damals an sämtlichen kleinen Stationen entlang der Kanonenbahn so üblich war. Später kamen vor allem im Inneren auch noch Karbidlampen hinzu.



Der Eingang zur alten Brunnenkammer vom Haltepunkt und ein Blick aus der Brunnenkammer zum Brunneneingang (Beide Fotos: Heinrich Koch 2016)

Während der **50-er Jahre** wurde die Beleuchtung dann auf Gaslampen umgestellt.

Das benötigte Trinkwasser im Gebäude stammte bis ins Jahr **1983** aus einem Brunnen, der sich etwa 70 Meter nordwestlich des ehemaligen Bahngeländes befindet, rechts des neu gebauten Weges, der von der Bundesstraße her zum Gexbach hin abbiegt. Da das Gelände vor Jahren durch den Straßenbau um etwa einen Meter aufgefüllt wurde, ist der Brunneneingang nur noch schwer zu finden, da dieser durch die

Baumaßnahmen verkleinert wurde. Die Brunnenkammer besitzt eine Größe von ungefähr **1,35 m** in Länge und Breite sowie eine Höhe von etwa **1,75 m**. In der Kammer befindet sich das eigentliche Brunnenrohr mit einem Durchmesser von etwa **einem Meter** und einer Tiefe von ca. **2,40 m**. Die Wassertiefe darin beträgt heute noch etwa **1,40 Meter**.



Das Innere der Brunnenkammer und das 2,40 m tiefe Brunnenrohr, das in einer Höhe von 1,40 m gefüllt ist.

(Beide Fotos: Heinrich Koch im Februar 2016)

Weil sich der Brunnen aber ca. **10 Meter** unterhalb und etwa **70 m** nördlich des ehemaligen Stationsgebäudes befindet, wurde im Brunnenhaus eine Handpumpe installiert, damit der Höhenunterschied zum Waschhaus und dem Haltepunkt überwunden werden konnte. Das Wasser aus dem Brunnen wurde im Waschhaus in einige nach Brauch- und Trinkwasser getrennte Vorratsbehälter oder nach Bedarf in einen ummauerten Behälter im Keller des Haltepunktes gepumpt. Man musste schon gute Muskelpakete vorzuweisen haben, um das Wasser dorthin zu pumpen, wo es gerade hinsollte.



Der Vorratsbehälter für Frischwasser im Keller des Gebäudes, der Kellerraum mit (neuerer) Pumpe und ein Blick in den leeren Behälter (Fotos: Koch 2016)

In der Nähe des Waschhauses, wo das Rohr vom Brunnen entlanglief, gab es einen Abzweig zum Waschhaus hin, das mit einem Regler geöffnet oder geschlossen werden konnte. Wollte man "nur" die Behälter im Waschhaus füllen, so benötigte man dafür etwa **200 Pumpstöße**. Wollte man aber den großen Behälter im Keller des Stationsgebäudes füllen, waren sogar etwa **300 Pumpstöße** nötig. Nur wenn man bloß etwas Wasser aus dem Kellervorrat in die Küche der Dienstwohnung pumpen wollte, hatte man bereits durch die dort installierte Pumpe mit wenigen Stößen Wasser. Da sich die Pumpe aber in der Küche von der Familie Horn befand, musste die Familie Witzke, die im Jahre **1949** im umgebauten Trakt unterkam, ihr in der Wohnung benötigtes Wasser aus dem Waschhaus holen. Das war für die Familie Witzke damals eine umständliche Angelegenheit, musste man doch jeden benötigten Liter Wasser, sei es Brauch- oder Trinkwasser, erst aus dem etwa **20 m** entfernten Waschhaus holen, zumal dort auch dort gebadet werden musste.

Die Familie Horn verließ nach der Schließung des Fahrkartenschalters an der Haltestelle Adelshausen im Jahre **1955** ihre Wohnung im alten Haltepunkt Mörshausen, um anschließend nach Malsfeld zu ziehen, der Heimat von Johannes Horn. Dort übernahm Frau Elise anschließend den Schrankendienst am Bahnübergang an der Straße nach Dagobertshausen bis etwa ins Jahr **1963**.

Die Familie **Witzke** blieb nun als einzige Bewohner im ehemaligen Stationsgebäude wohnen. Im Jahre



Der "Alte Haltepunkt" noch mit Gleis (Sammlung Reinhard Trumpik um 1980)

1958, als das Gebäude dann bei der Bahn zum Verkauf anstand, verzichtete die Gemeinde Mörshausen auf ihr Vorkaufsrecht für die ehemalige Bahnstation, worauf die Bahn das Gebäude vom alten Haltepunkt schließlich am **11. Dezember 1958** an die Familie **Witzke** veräußerte.

Westlich des Waschhauses gab es auf dem Grundstück über die Jahre hinweg einen kleinen Gemüsegarten, der damals zur Versorgung der Stationsbewohner äußerst wichtig war, da die Gehälter klein und die Kosten zum Unterhalt der damals recht großen Familien unverhältnismäßig hoch waren. Auch die Viehhaltung, die hier im Toilettentrakt untergebracht war, wurde zur willkommenen Abwechslung auf dem Speiseplan der Bediensteten am Haltepunkt.

Später war es wohl mehr Hobby, den Garten weiter fortbestehen zu lassen. Auch August Witzke hat die Tradition der Viehhaltung am alten Haltepunkt beibehalten. Er hielt Schweine und Ziegen im Stall des Toilettentraktes, außerdem hielt er in einem neu gebauten Behelfsstall an der Nordseite des Grundstückes zwei Kühe.

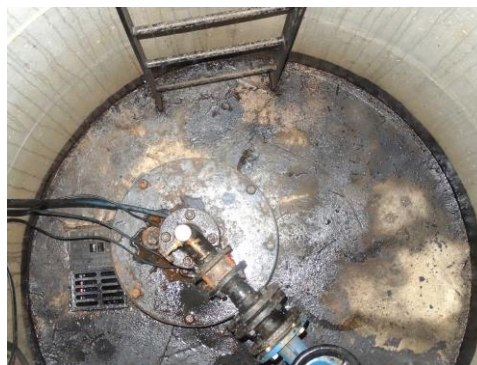
Die Familie Witzke bewohnte das komplette Gebäude bis ins Jahr **1970** oder **1971**, als der ganze Komplex von **Rudolf Bämpfer** erworben wurde, der dort ebenfalls auch gewohnt hatte. In den Jahren um **1982**, als Rudolf Bämpfer Eigentümer des Gebäudes war, wurde die Trasse für die neue **ICE-Strecke** festgelegt. Die Wasserleitung des alten Brunnens, der seit der Erbauung des Haltepunktes das Trinkwasser sowohl für die Stationsbewohner als auch für die Fahrgäste geliefert hatte, war der Zufahrtsstraße zum Bau des neuen Gexbachtunnels im Weg. So wurde auf Kosten der Bahn im Jahre **1983** nordöstlich der ehemaligen Haltestelle eine neue Tiefenbohrung durch die Firma **Anger & Söhne** aus **Hessisch Lichtenau** niedergebracht, die in **35 Metern** Tiefe fündig wurde. In der Bohrung wurde eine Tiefenpumpe eingebaut und auf dem Dachboden des Stallenbaus vom alten Haltepunkt wurde ein großer Tank nebst Pumpanlage installiert, die das im Brunnen geförderte Wasser in den Tank vom Dachgeschoss befördert.



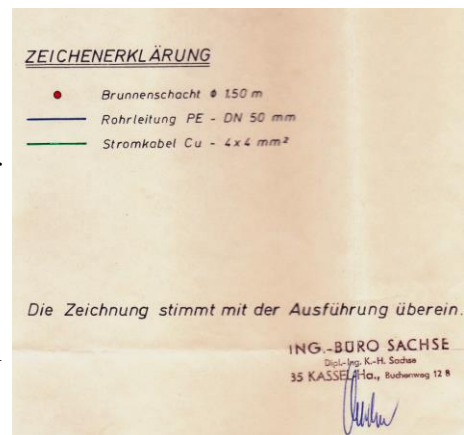
An der Westseite des Grundstückes befand sich der Gemüsegarten.
(Foto von der Neubaustreckenbrücke aus: Reinhard Trumpik 1988)



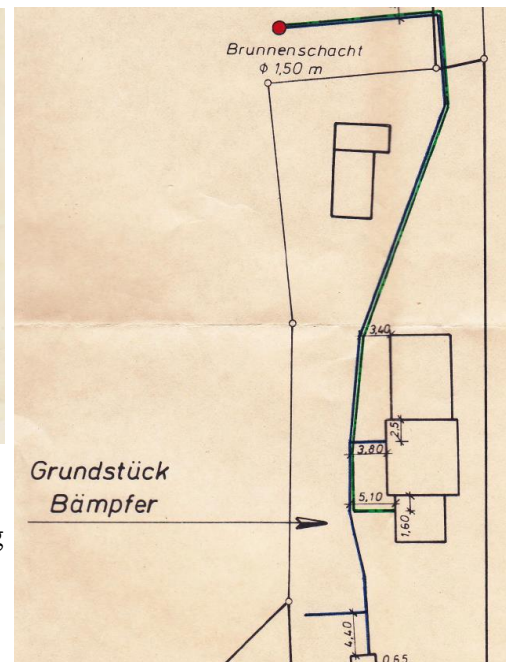
Der neue Tiefenbrunnen für die Wasserversorgung des alten Haltepunktes und die Inschrift auf dem Deckel (Fotos: Koch)



Der Verschluss des Tiefenbrunnens der Wasserversorgung und der Tank auf dem Dachboden. (Fotos: H. Koch)



Zeichenerklärung für den Plan vom Tiefenbrunnen
(Sammlung Heinrich Koch)



Plan von den neuen Zuleitungen für Strom und Wasser am alten Haltepunkt aus dem Jahre 1983 (Sammlung Heinrich Koch)

Der dafür benötigte elektrische Strom wurde mit einem Dieselmotor erzeugt. Das dort geförderte Wasser wird seitdem regelmäßig amtlich auf Keime untersucht. Grund für eine Beanstandung des Wassers gab es bis heute nicht.

Leider kam Rudolf Bämpfer im Jahre **1998** bei einem Verkehrsunfall ums Leben. Die Erben hatten kein Interesse an dem Gebäude und verkauften die ehemalige Bahnstation samt Grundstück im **Februar 1999** an **Günter Wetzels** aus Guxhagen, der in das Gebäude einen zweiten Eingang für die obere Wohnung einbaute, so dass es zwei abgeschlossene Wohneinheiten ergab. Genutzt wird das Haus bis heute aber nur als Wochenendhaus.

Um das Gebäude noch komfortabler zu machen, entschloss sich Günter Wetzels noch im Jahre **1999** dazu, sich am Bau einer Trafostation zu beteiligen, da der Landwirt Wicke in Höhe von

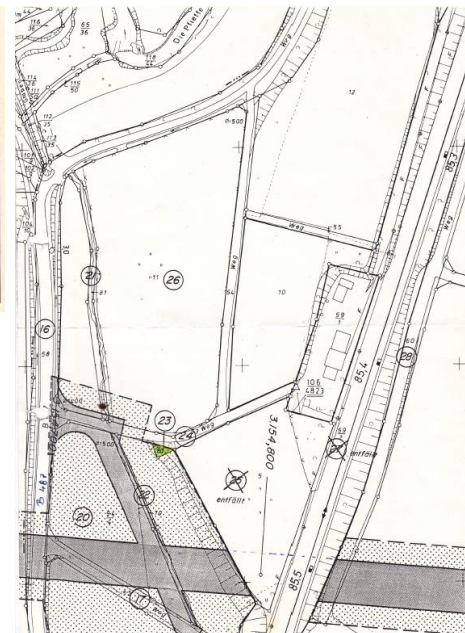
Km 84,9 der Kanonenbahn, etwa **500 m** östlich der ehemaligen Haltestelle, einen Schweinestall errichtet hatte. Die Trafostation wurde am westlichen Ende des Grundstücks Wetzels errichtet, wo man das Stromkabel nutzte, das zum Baubüro der Schnellbahn geführt hatte. Von da aus sind es nur ein paar Meter bis zum alten Stationsgebäude.

Nach dem Abbau der Gleise am alten Haltepunkt im Jahre **1990** wurde an deren Stelle ein Fahrrad- und Wanderweg angelegt, der zwischen **Km 84,35** und **Km 84,6** als Radweg R12 sowie als Teil des Elisabethenpfades (Eisenach-Marburg) genutzt wird.

Der Kilometerstein **85,40** stand im Jahre **2007** noch am Hang neben dem Fahrradweg, direkt gegenüber des ehema-



Bestandsplan für die neue Wasserversorgung des alten Haltepunktes vom 19. 12. 1983 (Sammlung Koch)



Plan vom Haltepunkt, Kanonenbahn und Schnellbahntrasse (grau) und Zufahrtswegen nach 1989. (Sammlung Heinrich Koch)



Der Kilometerstein Km 85,4



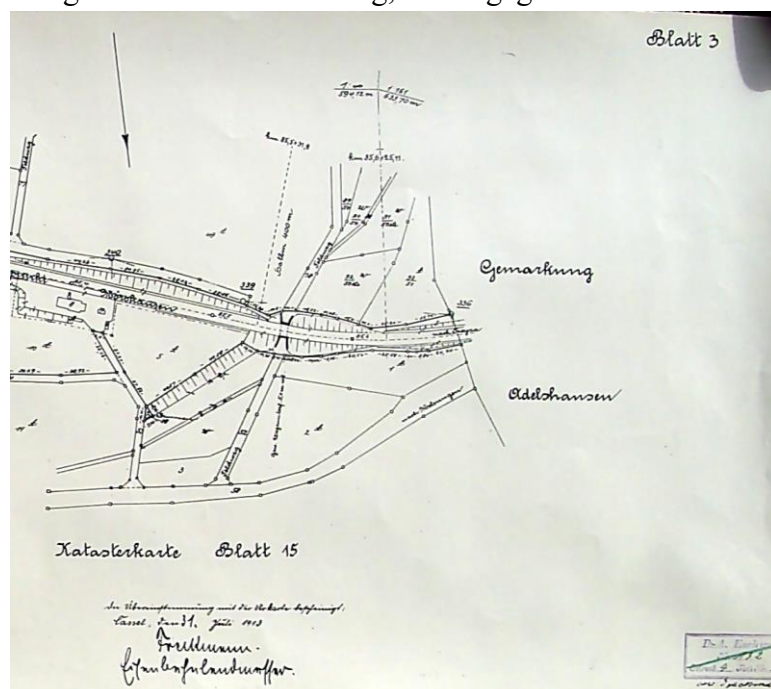
Der „Alte Haltepunkt“ Mörschhausen – (Adelshausen) von der Straßenseite (Nordseite) am 13. Oktober 2007.



Der "Alte Haltepunkt" von der Gleisseite am 15. 09. 2007
 ligen Stationsgebäudes, wenn auch inzwischen nichts mehr darauf zu lesen war. Außer dem Waschhaus an der Westseite des alten Haltepunktes sind an der Ostseite des Grundstückes noch zwei Schuppen vorhanden, die als Garage, Stall und Geräteschuppen dienen.

Links:

Das westliche Ende von der Katasterkarte Mörschhausen 3 mit dem Haltepunkt Mörschhausen und der Gexbachbrücke. (BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)





Der Alte Haltepunkt (Straßenseite) im Jahre 1989 von der Neubaustreckenbrücke aus. Die Strecke ist bis Mörshausen gut zu erkennen (Sammlung R. Trumpik)

Bevor wir den alten Haltepunkt Mörshausen endgültig verlassen, zeigen wir nochmals den westlichen

Teil der Katasterkarte 3 Mörshausen aus dem letzten Kapitel zwischen dem alten Haltepunkt Mörshausen und dem **Km 85,68**, im Zustand des Jahres **1913** mit der Gexbachbrücke und dem Feldweg zur Melsunger Landstraße.

Gerade einmal **150 Meter** hinter dem "Alten Haltepunkt" überquert bei **Km 85,55** ein imposantes Bauwerk die Kanonenbahn:

Die Pfieffetalbrücke der DB-Neubaustrecke **Hannover-Kassel-Würzburg**. Diese wurde von der Firma **Müller** aus **Wetzlar** in rund 2-jähriger Bauzeit in den Jahren **1987** bis **1989** errichtet. Sie besitzt eine **Länge** von **812 Metern**, während die **Höhe 61 Meter** erreicht. Ob diese Brücke in **100 Jahren** noch genauso intakt ist, wie die vor mehr als **140 Jahren** solide errichteten Viadukte der Kanonenbahn?

Beim Bau dieser Brücke wurde die Kanonenbahn als Zulieferer für Baumaterialien nicht mehr berücksichtigt, obwohl dieses ohne großen Aufwand möglich gewesen wäre, zumal zumindest im ersten Jahr der Bauarbeiten das Industriegebiet Pfielke noch regelmäßig im Güterverkehr bedient wurde.

Wahrscheinlich war es für ein Prestigeprojekt der DB unter deren Niveau, die Zulieferung des Baumaterials durch den Schienenstrang einer abgewirtschafteten Bahnstrecke vornehmen zu lassen.

Anders ging es im Jahre **2006** im Osten der Republik bei einem Vorzeigeprojekt im Straßenbau zu. Beim Bau der neuen Autobahn Halle-Friedland fielen jede Menge Sand- und Kiestransporte an, die per Bahn herangeschafft und bei Leinefelde entladen werden sollten. In diesem Fall wurde zum Entladen extra ein Gleisanschluss der Firma **Industriewärme** und **Umwelttechnik** reaktiviert, der von der Leinefelde-Gothaer Eisenbahn, einem Teilstück der Kanonenbahn, abzweigt. Inzwischen laufen dort Bestrebungen, den Gleisanschluss auch für regelmäßigen Güterverkehr herzurichten.

Als die Neubaustrecke noch im Bau, die Brücke aber schon vollendet war, konnte man von dort oben auf den "Alten Haltepunkt" herunterschauen und die Kanonenbahn bis Mörshausen hin zurückverfolgen. Nun aber zurück zum Streckenabschnitt zwischen Mörshausen und Adelshausen. Nur ein paar Meter hinter der Neubaustrecke, so etwa bei **Km 85,552**, fahren wir über eine gut restaurierte Unterführung namens **Gexbachbrücke** hinweg. Sie stellt die Zufahrt zur Gemarkung **Gexbach** her, zu der die Wiesen



Die imposante Brücke der Neubaustrecke in der Mittagssonne am 15. September 2007.



Die Tafel am Brückenpfeiler an der Landstraße (Foto vom 25. 5. 2007)

und Wälder südlich der Bahn gehören. Der Gexbach selbst fließt hier über den mit Kopfsteinpflaster versehenen Untergrund der Unterführung. Die Gemarkung Gexbach ist auch das Quellgebiet, aus dem die Gemeinde Adelshausen bis ins Jahr **1975** ihr Trinkwasser bezogen hatte.

Da sich genau in diesem Quellgebiet heute das Tunnelportal vom Wildsbergtunnel der ICE-Strecke befindet, wurde die Gemeinde Adelshausen seitdem an das Melsunger Wasser-Netz angeschlossen.

Die Unterführung selbst weist nach allen vier Seiten starke Stützmauern auf, vermutlich um Dammrutsche zu verhindern und der Gexbach fließt unreguliert einfach über das Kopfsteinpflaster hinweg. An den beiden Schlusssteinen ist noch schemenhaft eine bildliche Darstellung zu erkennen, aber die Oberfläche ist dermaßen verwittert, dass Deutungen nicht mehr möglich sind. Es kann aber auch sein, dass die Darstellungen bei der Restaurierung des Gewölbes abhandengekommen sind. Die Gexbachbrücke ist an der Südseite inzwischen stark zugewachsen und durch den ungünstig verlaufenden Bachlauf während der Vegetationszeit kaum noch zu fotografieren.

In Höhe der Gexbachbrücke wurde der Bahndamm beim Bau des Radweges um etwa einen Meter angehoben, so dass hier die Kilometersteine (Foto: Heinrich Koch März 2016)

Km 84,5 und **84,6** verschwunden sind. Am Ende des aufgeschütteten Dammes hinter der Unterführung verschwindet die Bahn in einem Einschnitt, in dem sich der Wald die Trasse bereits zurückerobert hat. Hier befin-



Das Südportal der Unterführung Km 85,552 von vorne am 15. 9. 2007 und von der Seite am 27. September 2013.



Die Nordseite der Gexbachbrücke bei Km 85,552 (Koch 2016) und ein Blick in die Röhre von Süden am 15. 9. 2007.



Das Kopfsteinpflaster unter der Gexbachbrücke von Norden

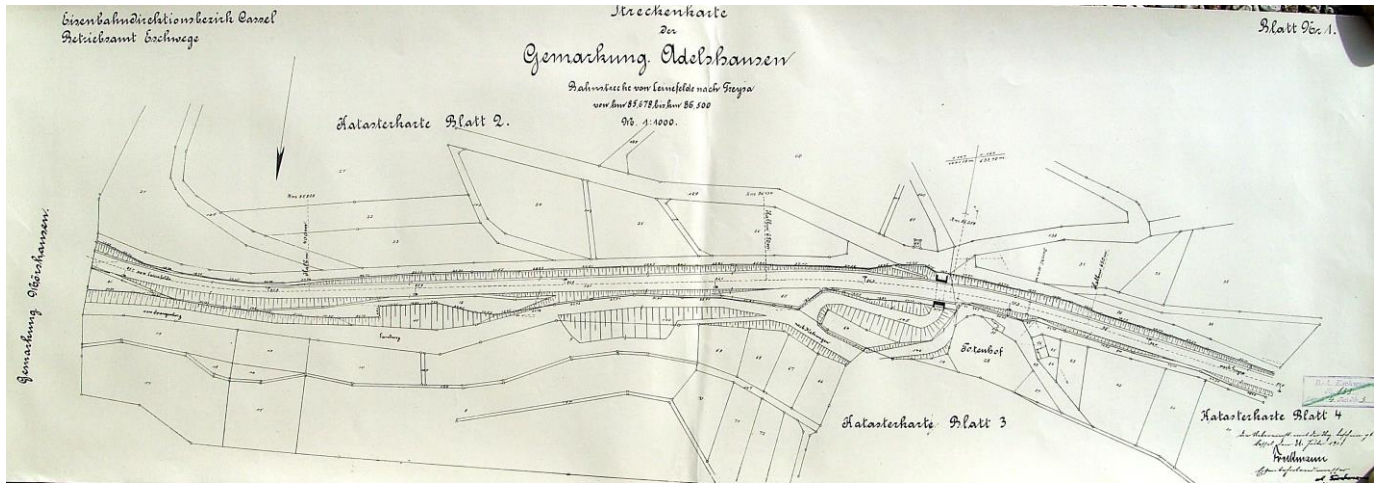


Blick aus dem nördlichen Bogen der Gexbachbrücke auf die ICE-Brücke und der Kilometerstein Km 85,7 an der Gemarkungsgrenze.

det sich bei **Km 85,7** die Gemarkungsgrenze zwischen (Spangenberg-) Mörshausen (Fotos: Heinrich Koch 2016) und (Melsungen-) Adelshausen. Der dortige Kilometerstein hat sich bis heute erhalten. Außerdem haben sich bis Adelshausen noch die Steine **Km 85,9, 86,0 und 86,1** erhalten, die sich inzwischen mitten im Wald befinden.

Hier greift auch eine alte Streckenkarte aus der Gemarkung Adelshausen vom **31. Juli 1913** zwischen **Km 85,678** und **Km 86,50**, auf der die Brücke am **Km 86,251** eingezeichnet ist, wo später im Jahre





Katasterkarte von der Gemarkung Adelshausen vom 31. Juli 1913 von Km 85,678 bis zum Km 86,50 mit der Brücke am Friedhof, wo im Jahre 1948 schließlich der Haltepunkt Adelshausen entstehen wird. (Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

1948 in der Nähe des Friedhofs am **Km 86,27** die neue Haltestelle Adelshausen eröffnet werden sollte. Nachdem im Jahre **1990** im Bereich Adelshausen die Gleise abgebaut worden waren, wurde ein Teil der

Strecke zwischen **Km 85,75** und **Km 86,23** als Waldweg genutzt, wovon sich ein Stück als Holzlagerplatz in privater Hand befindet. Der Weg biegt bei **Km 86,23** zur Bundesstraße hin ab, während der Rest der Trasse bis zur Adelshäuser Brücke teilweise durch zugewachsenen Dickicht führt. In diesem Bereich musste bei **Km 86,1** auch der Hang abgesichert werden.



Der Kilometerstein Km 86,0 und die zugewachsene Trasse nach Adelshausen sowie ein weiterer Kilometerstein, wahrscheinlich Km 86,1. (Fotos vom 12. 5. 2008)

Unmittelbar vor dem Haltepunkt Adelshausen wird die Bahntrasse von einer Brücke überquert, die im Jahre **2007** schon stark einsturzgefährdet, nur noch für Fußgänger begehbar war und selbst das nur auf einer Seite. Im Jahre **2008** wurde dieser Zustand schließlich unhaltbar, worauf sie letztendlich soweit



Der Holzlagerplatz "Alter Garten" bei Km 85,8 im Februar 2016 (Foto: Heinrich Koch)



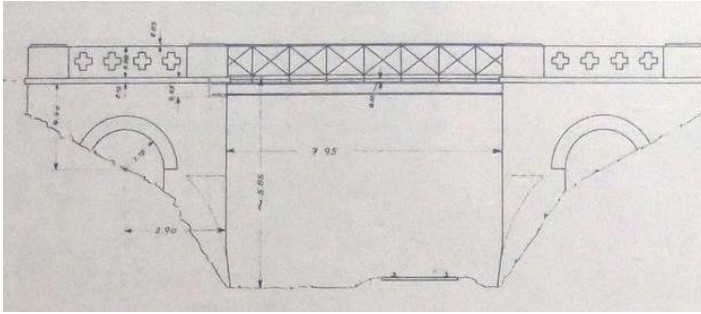
Ein Blick zurück in Richtung "Alter Haltepunkt" mit zuwachsender Trasse am 15. 9. 2007

erneuert wurde, dass diese nun auch wieder als Zufahrt zum Grillplatz von PKW und landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden kann. Die Brücke, im offiziellen Jargon "Wegeüberführung" genannt, steht am **Strecken-kilometer 86,251**. Sie ist so alt wie die Kanonenbahn und wurde im Jahre **1878** errichtet. Ein Plan von der Brücke, der allerdings aus dem Jahre **1955** stammt, gibt einige genaue Daten von dem Bauwerk preis. Die Gesamtlänge einschließlich dem Widerlager beträgt etwa **19,67 m**, die Länge des Überbaues **7,95 m**, der Widerlager je **5,86 m**, die

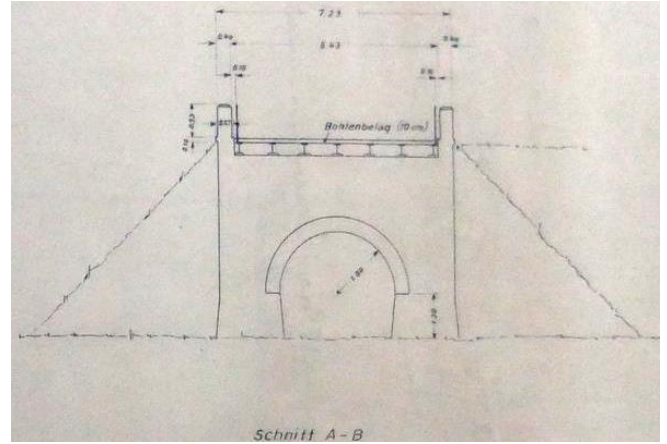
Rechts:

Kurz vor der Brücke, etwa bei Km 86,1, gibt es im Wald noch eine Hangsicherung mit Wassergraben. (Foto: Reinhold Salzmann 18. 4. 2010)



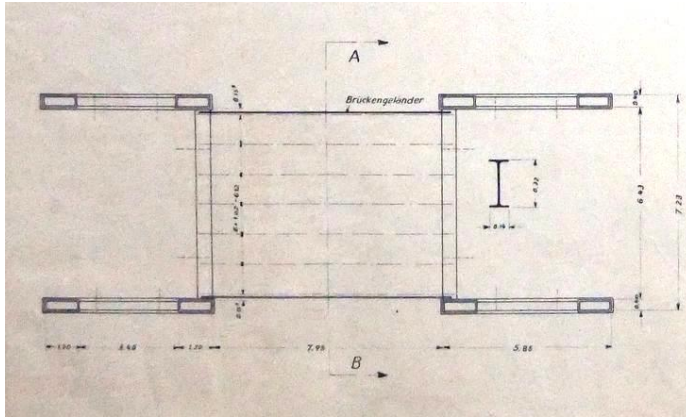


Die Frontzeichnung der Wegeüberführung Km 86,251 (Sammlung R. Salzmann)



Die Frontansicht der Widerlager (Sammlung Reinhold Salzmann)

Höhe bis zur Unterkante des Überbaues beträgt **5,85 m**, die Breite **7,23 m** und die Höhe des Geländers bzw. der Mauern an den Widerlagern beträgt **0,85 m**. Auf den Zeichnungen aus dem Jahre **1955** ist noch das ursprüngliche Brückengeländer zu sehen, dieses scheint in den ersten Jahren nach der Einstellung des Personenverkehrs im Jahre **1974** so marode geworden zu sein, dass es in den Jahren zwischen **1974** und **1982** erneuert



Die Draufsicht auf das Bauwerk (Betriebsamt Eschwege, 1955, Sammlung R. Salzmann)



Die Brücke am ehemaligen Haltepunkt Adelshausen am 7. April 2005 noch kaum zugewachsen und die zugewachsene Trasse an der Brücke am 15. 9. 2007.



Durch eines dieser Kreuze fotografierte Rolf Gießler die Trasse. (Foto vom 7. 4. 2005)

Die Wegüberführung von oben am 15. 09. 2007

werden musste. Leider wurde, anscheinend aus Kostengründen, dieses nicht wieder im alten Stil erneuert, sondern es wurde dafür eine heutzutage übliche Geländerform gewählt.

Kurz vor der Stilllegung der Strecke nach Waldkappel fand am **24. März 1974** noch einmal eine Sonderfahrt der **Kasseler Eisenbahnfreunde** statt, worüber wir auch im nächsten Kapitel mehr erfahren. Dabei



Die wohl letzte Sonderfahrt vor der Einstellung des Personenverkehrs fand am 24. März 1974 statt. Hier eine Aufnahme hinter der Brücke bei Km 86,2 in

Richtung Mörshausen. (Foto: H. Kühnhackl, Sammlung Volker Credè)



Triebwagen nach Malsfeld an der Brücke um 1970 (Sammlung K. H. Franke)

wurde der Sonderzug mit seiner Zuglok **236 114-5** auf dem Weg nach Waldkappel direkt hinter der Brücke vom **Km 86,251** von **Horst Kühnhackl** fotografiert.

Nach der Stilllegung des Personenverkehrs auf der Strecke wurde der Güterverkehr von einer am Bahnhof **Melsungen** stationierten Köf mit der Nummer **333 200-4** abgewickelt. Das betraf den Güterverkehr von und nach Spangenberg, das Industriegebiet PfiEFFewiesen in Melsungen mit der Bedienung von Sonntex und der Edeka, sowie der Abwicklung des Güterverkehrs von und nach Oberbeisheim.



Eine Köf im März 1983 von Malsfeld her kommend vor der Adelshäuser Bücke und auf dem Weg nach Spangenberg. (Fotos: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)



Ein Güterzug für die Holzverladung auf dem Weg nach Spangenberg im Jahre 1985. Reinhold Salzmann schoss das Foto von der Brücke herunter.



Blick durch das Brückengeländer in Richtung Malsfeld im September 1982. Die Bahnsteigkante ist noch zu sehen. (Foto: R. Gießler, Sammlung R. Salzmann)

Foto links:
Die Wegeüberführung Km 86,251 von Westen.
Foto rechts:
Die Wegeüberführung Km 86,251 von der Ostseite aus. Beide Fotos entstanden im November 1982. (Fotos: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)



Die Wegeüberführung war bis zur endgültigen Stilllegung der Strecke nach Spangenberg Eigentum der Bahn, die danach allerdings kein Interesse mehr an dem Bauwerk besaß.

Als dann schließlich eine Sanierung anstand, wollte man die Brücke an die Stadt Melsungen übergeben. Diese lehnte es aber ab, diese unsaniert zu übernehmen. So musste die DB in den sauren Apfel beißen, die Wegeüberführung im Jahre **1998** zunächst zu sanieren, bevor sie das Bauwerk an die Stadt Melsungen übergeben konnte. Nachdem an der Brücke im Jahre **2008** erneut eine Sanierung anstand, es war z. B. der Bohlenbelag morsch geworden, so dass man teilweise mehr Löcher als Bohlen sah, musste dieser völlig erneuert werden. Der Überbau selbst

scheint nicht mehr das Original gewesen zu sein, da die seitlichen T-Träger vom Überbau bereits neueren Datums sind. Seit der letzten Renovierung ist die Zufahrt zum Adelshäuser Grillplatz nun wieder möglich.

Um die Stabilität zu erhöhen und um das Bauwerk optisch

aufzumotzen, wurden die Widerlager bei der Errichtung des Bauwerks sowohl an den Frontseiten als auch an den Seiten mit großen Bögen versehen, die im Bereich des Bogens bei der Errichtung der Brücke innen nochmals großflächig mit großen Bruchsteinen verkleidet wurden. Diese Verkleidung war im **Oktober 2015** am nördlichen Widerlager noch intakt, während sie am südlichen Lager im oberen Bereich nicht mehr vollständig war.

An der Westseite des nördlichen Widerlagers führt eine Treppe herunter zum ehemaligen Bahnsteig des Haltepunktes Adelshausen. Bahnsteig und Trasse sind inzwischen dermaßen zugewachsen, dass man aus den Kreuzen des Brückengeländers nur noch in ein grünes Chaos blickt, das jegliches Fotografieren der Trasse inzwischen unmöglich macht, wie es ein Foto des Autors vom **13. 10. 2007** bereits erahnen lässt. Direkt neben dem ehemaligen Bahnsteig des Haltepunktes verläuft heute ein Feldweg entlang, wie

eine Aufnahme von Reinhold Salzmann vom **25. 3. 2021** zeigt. Überhaupt scheint die Wegüberführung über die Bahntrasse bei Adelshausen ein beliebtes Fotomotiv gewesen zu sein, zumal man damals die Strecke dort gut einsehen und Züge, so gerade welche fuhren, gut von oben fotografieren konnte. Direkt hinter der Wegeüberführung erreichen wir schließlich bei **Km 86,27** den ehemaligen Haltepunkt **Adelshausen**, von dem heute nicht mehr viel übrig ist.



Die Wegeüberführung war während der Sanierung eingerüstet. (Foto vom 12. 5. 2008)



Blick am 13. 10. 2007 unter der Brücke hindurch auf die zugewachsene

Trasse in Richtung Mörshausen.



Ein Blick von der Brücke zum ehemaligen

Hp Adelshausen hin. Neben dem ehemaligen

Bahnsteig verläuft ein Feldweg entlang. (Foto: Reinhold Salzmann am 25. 3. 2021)



Der Bogen an der Frontseite des nördlichen Widerlagers. Die innere

Steinverkleidung ist am 1. 10. 2015 noch intakt.

Rechts:
Der Treppenaufgang zur Brücke am
ehemaligen Haltepunkt Adelshausen
von der Seite aus fotografiert am
30. September 2007

Ganz rechts:
Der Treppenaufgang vom ehe-
maligen Haltepunkt Adelshausen
zur Bahnüberführung am
1. 10. 2015



Im Jahre **2020** hatte der Heimatverein in Adelshausen eine tolle Idee. Da mittlerweile an der Brücke ein Fahrradweg entlangführt, auf dem auch viele Leute aus Nah und Fern entlangradeln, kam man auf den Gedanken, am Fahrradweg an die hier früher entlangführende Kanonenbahn zu erinnern. Da bot sich als Standort die alte Bahnüberführung am ehemaligen Haltepunkt Adelshausen an. Für die Gestaltung und den geschichtlichen Hintergrund mit Bildern wandte sich der Verein an den Autor, der gerne dazu bereit war, bei der Gestaltung der Infotafel zu helfen. Diese konnte nach deren Fertigstellung dann noch im **Dezember** des Jahres **2020** an ihrem heutigen Standort aufgestellt werden, wo sie nun alle Fremden und Radfahrer auf die ehemalige Bahn aufmerksam macht.



Der Standort der Gedenktafel an der Kanonenbahn und dem ehemaligen Haltepunkt Adelshausen. (Beide Fotos: Reinhold Salzmann am 25. März 2021)

Die Gedenktafel am ehemaligen Haltepunkt Adelshausen soll an die Kanonenbahn erinnern, die fast 100 Jahre lang hier entlangfuhr.

Das Schild hatte noch der **Heimat- und Verkehrsverein Adelshausen e. V.** aufgestellt. Die Texte hatte der damalige 1. Vorsitzende des Vereins, **Wolfgang Weyh**, erarbeitet und das Bildmaterial mit Hilfe des Autors erarbeitet, die Erstellung koordiniert und das Errichten mit einem weiteren Vorstandsmitglied durchgeführt. Der Verein hatten die Mitglieder des Vereins allerdings Ende **2023** aufgelöst, da es immer weniger Aktive Mitglieder gab.