

Teil 97: Der Bischofferöder Tunnel

Der Anstieg zum Bischofferöder Tunnel, der im Volksmund auch Eisbergtunnel genannt wird, als höchstem Punkt westlich der Werra erfolgt auf lang gestreckten hohen Dämmen, die bereits hinter Waldkappel ihren Anfang nehmen und erst kurz vor dem Tunnel in einige Einschnitte übergehen. Der Eisberg selbst erhebt sich mit seinem höchsten Punkt bis in eine Höhe von **583 Metern** über NN mit der Wasserscheide zwischen Werra und Fulda, während der Tunnel diesen Teil des **Stölzinger Gebirges** als Teil des Kurhessischen Berglandes bereits in einer Höhe von **321 Metern** über NN durchquert. Über die Länge des Tunnels, der am **Km 70,3622** beginnt, streiten sich die Gelehrten, die offizielle Länge beträgt nur **1503 Meter**, andere Quellen sprechen aber von **1508 m**, laut **Leh-**

wald (Die Tunnelbauten der Strecke Nordhausen/Wetzlar) beträgt die Tunnellänge lediglich **1500,6 m**. Da das exakte Ende sich aber am **Km 71,865** befindet, beträgt die genaue Tunnellänge **1,5028 Km**. Davon entfallen auf den geraden Ostteil **1,369,8 Km** und dem kleinen Westteil mit der Südwestkurve mit einem Radius von **12,7⁰** und **R 600** von etwa **133 m**. Während sich die Kilometerangaben außerhalb des Tunnels abwechselnd rechts und links befinden, sind sie im Tunnel nur an der Nordseite anzutreffen. Außerdem wurden beim Bau des Tunnels noch einige Hilfsstollen neben dem eigentlichen Tunnel angelegt.

Das Gestein im Tunnel besteht aus an der Luft schnell verwitterndem Buntsandstein mit einzelnen wetterbeständigen Schichten, die noch zur Hintermauerung Verwendung fanden. An einer Stelle war der Sandstein auf eine Länge von **9 Metern** durch eine mit Ton vermischte Sandschicht von bedeutender Mächtigkeit unterbrochen. Durch den größtenteils aus Buntsandstein bestehenden Gebirgszug entstanden beim Bau nur wenig Probleme. Das **9 m** lange Sohlgewölbe besteht aus rau bearbeiteten Sandsteinquadern. Die Widerlager und das Gewölbe bestehen aus Bruchstein-Mauerwerk mit hammergerecht bearbeiteten Verblendsteinen (Möllons) und dazwischen in **1-1,30 m** Abständen aus durchgehenden Quaderschichten.

Die Baukosten des Tunnels, der übrigens der drittteuerste am ganzen Streckenabschnitt war, betrugen **2.145.900 Mark**, wovon die beiden Portale allein den Betrag von **23.000 Mark** verschlangen. Für den laufenden Tunnel-Meter errechnet sich somit ein Betrag von **1.415 Mark**. Damit wurde der Kostenvoranschlag für den Tunnel sogar noch unterschritten.

Der Tunnel selbst steigt von den Endportalen her zur Mitte hin leicht an und ist leicht gekrümmt, so dass man nicht nur wegen seiner Länge das jeweils andere Ende nicht sehen kann.



Als die Bahn noch fuhr, Einfahrt in den Eisbergtunnel von der Ostseite (Sammlung Erwin Bödicker)



Das Ostportal vom Bischofferöder Tunnel im April 1974 (Foto: Volker Göbel)



Einer der letzten Schienenbusse nach Eschwege im April 1974 am Ostportal (Foto: Volker Göbel)

Der Baubeginn des Tunnels war **1876**, also ein Jahr später als beim Küllstedter- und dem Friedatunnel, die bereits im Jahre **1875** begonnen wurden, während der Bischofferöder Tunnel im **Herbst 1876** von beiden Seiten angestochen und schließlich in der Nacht vom **7. auf den 8. November 1878** durchstoßen werden konnte. Auf dieses Datum der Fertigstellung weist wahrscheinlich auch die Inschrift „**gebaut 1878**“ am Westportal des Tunnels hin. Der zuständige Abteilungsbaumeister für den Bischofferöder Tunnel hieß **Bischof**, dessen Büro sich in Waldkappel wahrscheinlich am späteren Bahnhof befand. Das geht aus einer Submission vom **18. 1. 1876** hervor, in der ein oder auch zwei kautionsfähige Unternehmer zum Bau der Richtstollen für den Bischofferöder Tunnel gesucht wurden.

Der Bauunternehmer **Michel** aus Klingenberg am Main, der seine Firma bereits im Jahre **1855** gegründet hatte, bekam den Zuschlag für das Tunnelbaulos. (Die Firma existiert heute noch und ist immer noch im Bahnbau tätig.)

Der Tunnelbau entstand auch hier unter der Mitwirkung von österreichischen **Gastarbeitern** aus **Südtirol**, wie fast überall entlang des Kanonenbahn-Abschnitts, die damals als Spezialisten im Tunnelbau galten. Außerdem fanden an der Baustelle noch Polen, Tschechen, Kroaten und auch Deutsche Arbeiter eine Anstellung. Auch hier entstanden teilweise ab dem Jahre **1875** in der Nähe der Tunneleingänge Baracken mit Kantinen, wie z. B. am späteren Schrankenposten im Fischbach an der Ostseite oder auch im westlichen Einschnitt vor Bischofferode. Auf der Burghofener Seite waren es folgende Wirte, die beim Tunnelbau Gaststätten betrieben: **Burghard Beck** aus Mönchhosbach, **Heinrich Ebert**, **Friedrich Schneider**, **Ernst Most**, die ihre Kantinen oder Gaststätten schon im Jahre **1875** eröffnet hatten. Im Jahre **1876** folgte noch der Mühlenbesitzer **Reinhard** aus Waldkappel und im Jahre **1877** noch der Gastwirt **Münscher** als erster Bauherr auf dem **Arnecke-Mänzen Hof** im Fischbach.

Die gewaltigen Erdmassen aus dem Tunnelinneren, die beim Vorantrieb des Tunnels entstanden, mussten per Hand oder mit Pferden bespannten Loren auf Feldbahngleisen aus der Röhre herausgeschafft werden und wurden beim westlichen Vortrieb an einer Stelle nördlich von Bischofferode deponiert, die noch heute den Namen „**Auf der Kippe**“ trägt. Dabei wurden auch Versuche mit unterschiedlichen Lorengößen und Formen gemacht.

Rechts:

Blick über das Ostportal hinweg hinab in den Dschungel am 4. 8. 2007.



Einer der letzten Schienenbusse fährt im April 1974 auf dem Weg nach Eschwege gerade aus dem Ostportal des Bischofferöder Tunnels heraus. (Foto: Volker Göbel)

Veröffentlicht 18.01.1876 Abgabe bis 23.01.1876

Submissionen.

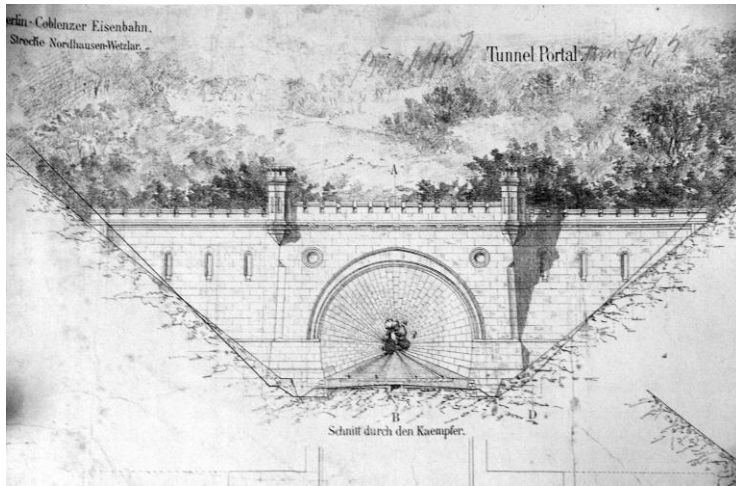
Berlin-Coblenzer Eisenbahn; Strecke Nordhausen-Wetzlar. Für den Tunnel bei Bischofferode werden ein oder zwei cautionsfähige Unternehmer gesucht zur Ausführung von kürzeren oder längeren Strecken Richtstollen. Bedingungen sind im Abtheilungsbureau zu Waldkappel, Provinz Hessen-Nassau (Abtheilungs-Baumeister Bischof) einzusehen und von dort zu beziehen. Offerten werden bis 23. Jan. entgegengenommen.

Submission für die Richtstollen vom Bischofferöder Tunnel vom 18. 1. 1876 (Sammlung Friebe)



Das Ostportal des verschlossenen Eisbergtunnels am 4. 8. 2007.

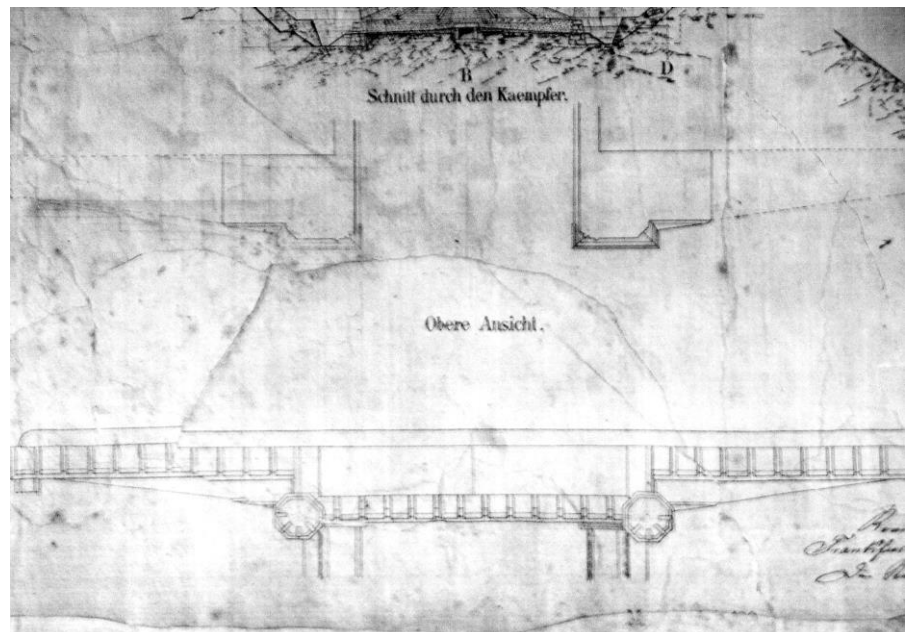
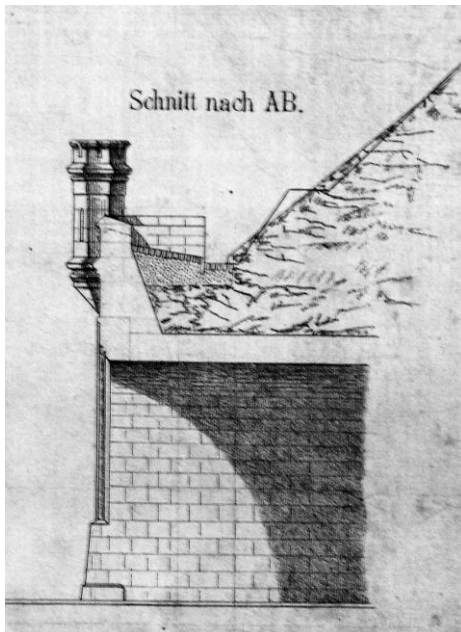




Der Plan für die Frontansicht des Ostportals (Betriebsamt Eschwege, Sammlung Reinhold Salzmann)

Die Wasserscheide zwischen Werra und Fulda im Tunnel, wo auch der Neigungswechsel stattfindet, liegt bei **70,9642 km**.

Die beiden Tunnelportale sind wie bei allen langen Kanonenbahn-Tunneln recht kunstvoll gearbeitet, das Ostportal zwar nur mit Zierrat wie z. B. Zinnen, während das Westportal mit Türmchen und der Jahreszahl **1878** geschmückt ist. Sämtliche Tunnelportale entlang der Kanonenbahn zwischen Berlin und Metz ähneln einander, sie sind jedoch trotz vieler Gemeinsamkeiten alle individuell gestaltet worden. Während das Westportal in etwa so ausgeführt wurde, wie der ursprüngliche Plan es auch vorsah,



Die Seitenansicht vom Ostportal (Beide Pläne: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Reinhold Salzmann) Draufsicht und Schnitt vom Ostportal.

hatte man bei der Errichtung des Ostportals nur wenige Details so ausgeführt, wie es auf den damaligen Plänen zu sehen war. Ursprünglich sollte das Ostportal an den beiden Seitenteilen auch mit Zinnen versehen werden und an der Portalfront sollten über den Ecken kleine Türmchen die Blicke auf sich ziehen.

Außerdem wurden von den drei vorgesehenen „Schießscharten“ in den Seitenmauern vermutlich mangels Platz nur zwei ausgeführt. Über die Änderungen beim Bau kann man nur Vermutungen anstellen. Möglich wäre, dass der Bau unter Zeitdruck stand, aber auch die Überschreitung des vorgesehenen Etats für die Portale wäre nicht auszuschließen.

Wenn der Tunnel reden könnte, würde er aus seiner fast 100-jährigen Geschichte, in der die Strecke in Betrieb war, viel zu erzählen haben: Da war zum Beispiel **Katharina Niemeyer** aus Bischofferode, die im Jahre **1880** Futter von Den saftigen Wiesen im Fischbach hinter dem östlichen Ende des Tunnels mit der Kiepe regelmäßig Futter für das Vieh geholt hatte, wozu sie immer den Weg durch den Tunnel nahm, obwohl es verboten war. Auf einem ihrer Unternehmungen wurde sie vom Bahnmeister erwischt, der gerade mit einer Draisine durch den Tunnel gefahren kam, aber der ließ Gnade vor Recht ergehen und ließ Frau



Katharina Niemeyer verlässt zusammen mit dem Bahnmeister auf der Draisine den Tunnel am Westportal. (Zeichnung von Martin Horn)

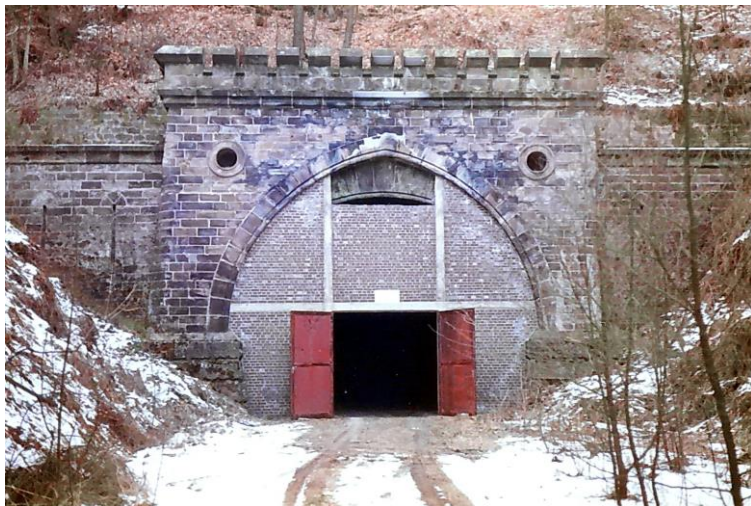
Niemeyer, wahrscheinlich nach einer gehörigen Gardinenpredigt, ihren langen Weg auf der Draisine fortsetzen.

Im Jahre **1914** kam kurz nach dem Beginn des Ersten Weltkrieges der Befehl, den Tunnel und die sonstigen Bahnanlagen im Fischbach und den Bahnhof Burghofen zu bewachen, weil die Obrigkeit Angst hatte, dass Spione den Aufmarsch der Deutschen Truppen nach Westen verhindern könnten. Für die Bewachung des Tunnels wurden teilweise auch Männer aus den umliegenden Orten mit eingesetzt. Über dieses Thema haben wir aber im vorigen Kapitel bereits ausführlich berichtet.

Da man beim Bau der Kanonenbahntunnel Mitte der 70-er Jahre des 19. Jahrhunderts in Deutschland noch keine große Erfahrung im Tunnelbau besaß und auch der Pfusch am Bau grassierte (siehe auch beim Friedatunnel), musste auch dem Bischofferöder Tunnel von Anfang an große Aufmerksamkeit geschenkt werden. So hatten die Streckenläufer, die den Tunnel regelmäßig durchquerten, nicht nur im Winter die Eiszapfen abzuschlagen, die sich an der Tunneldecke immer wieder bildeten, sondern mussten auch auf lose oder herab gefallene Quader achten, die aus dem Tunnelgewölbe stammten. Die Gefahr war groß, denn wenn so etwas geschah, dann kam es meistens zu größeren Gewölbeeinbrüchen. Zu einem solchen Gewölbeeinbruch muss es in der Nacht vom **Montag, den 31. August auf Dienstag, den 1. September 1931** im Bischofferöder Tunnel gekommen sein, da das **Homburger Kreisblatt** am

2. September darüber berichtete, dass sich dort ein schweres Einsturzungsglück ereignet hätte. Noch in derselben Nacht wurde mit der Wiederherstellung des Tunnels begonnen, damit der Verkehr bald wieder fließen konnte. Mehr als **40** Bauarbeiter waren damit beschäftigt, das Tunnelgewölbe zu reparieren. Dabei scheint in der Eile ein Bauergüst nicht korrekt gesichert worden zu sein, so dass in der Nähe des Tunnelausgangs in Richtung Burghofen ein Gerüst in sich zusammenbrach und drei Handlanger darunter begrub, von denen zwei schwer und einer leicht verletzt wurde. Ein vierter Arbeiter kam mit dem Schrecken davon. Bei den Verletzten handelte es sich um zwei Handlanger aus Burghofen und einen aus Schemmern, von denen einer bei dem Unglück so schwer verletzt wurde, dass er noch während der Nacht in die Göttinger Klinik gebracht werden musste.

Im Winter **1938** musste der Tunnel erneut einer größeren Reparatur unterzogen werden. Als Baulokomotive musste dabei die **57 1422** herhalten, eine preußische **G 10**, die in Eschwege-West beheimatet war. Anscheinend nach Beendigung der Bauarbeiten stellte sich der Bautrupps der Kamera und es entstand eine Aufnahme im Inneren



Das Ostportal mit den Flügeltoren im Februar 1983. (Sammlung Reinhold Salzmann)



Der Tunnelbau-Trupp lässt sich im Jahre 1938 vor der Baustelle im Tunnel zeittypisch vor der Lok fotografieren. (Foto: Sammlung Gästestube Schemmern)



Rechts:

Der Tunnelbau-Trupp stellt sich vor dem Westportal

mitsamt der Baulokomotive 57 1422 im Jahre 1938 dem Fotografen. (Foto: Sammlung Gästestube Schemmern)

des Tunnels und eine vor dem Westportal. Anscheinend müssen sich im Bautrupps einige fanatische Nazis befunden haben, weil deren Fahne über den Arbeitern postiert wird. Wie es auf dem Foto deutlich zu sehen ist, war der Tunnel im Durchmesser von Anbeginn für zwei Gleise ausgelegt. Trotzdem war hier die Strecke im Tunnel nur eingleisig in der Mitte des Tunneldurchmessers verlegt worden, da die Strecke zwischen Waldkappel und Malsfeld immer nur eingleisig ausgebaut war.

Dann kam das Jahr **1944**, als die alliierten Jagdflugzeuge damit begannen, die Bahnlinien zu bombardieren und Jagd auf fahrende Züge zu machen. Da wurde auch der Bischofferöder Tunnel zweigleisig ausgebaut, um den Zügen, die oft auch militärisches Material beförderten, bei Tieffliegerangriffen Zuflucht im Tunnel gewähren zu können. Dies geschah vermutlich auch im Hinblick auf die Nähe des Bahnhofes Waldkappel, der sich bekanntlich auf einer Anhöhe ohne natürlichen Schutz vor Tiefflieger-Angriffen befand, was gegen Ende des 2. Weltkrieges fatale Folgen für den Bahnhof haben und dessen Schicksal besiegeln sollte. Außerdem spielte der Bahnhof Waldkappel mit dem gesamten Kanonenbahn-Abschnitt eine gewisse Rolle beim Abtransport der Rüstungsgüter aus der Munitionsfabrik Hirschhagen, die sich nur wenige Kilometer hinter dem Bahnhof Waldkappel in Richtung Kassel befand.

Aus einem Buch über die Rüstungsproduktion in der Mitte Deutschlands zwischen 1929-1945 von **Frank Baranowski** (Verlag Rockstuhl 2013) geht ein kaum bekanntes Detail über die Kanonenbahn-Tunnel in Thüringen und Hessen hervor. Nicht nur die Eichsfeld-Tunnel von der Kanonenbahn, sondern auch der Bischofferöder Tunnel wurde vom Rüstungsamt im **Herbst 1944** beschlagnahmt. Im Falle des hessischen Tunnels geschah das am **3. Oktober**

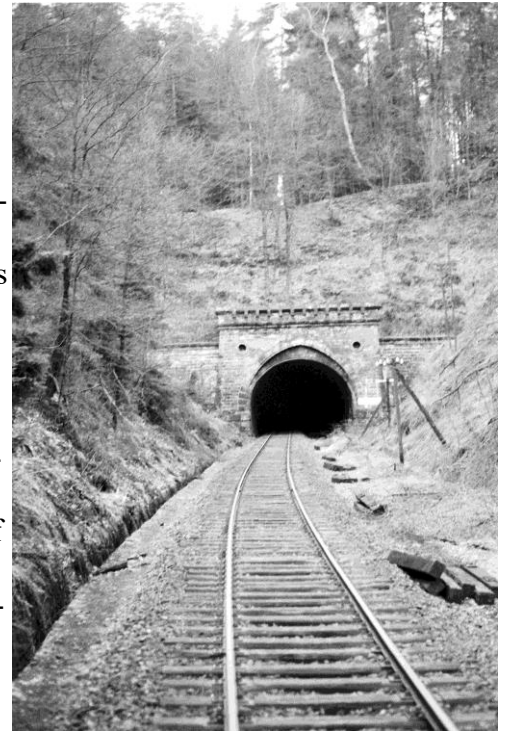
1944, wo **11.000 m²** Fläche für die Produktion von Zahnrädern, Automaten und Drehteilen von der Firma **Henschel** in Kassel genutzt werden sollten, um deren Produktion in den Tunnel zu verlagern. Am **10. November 1944** nahm das Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion die Entscheidung zurück und hob die Sperrung des Tunnels wieder auf, weil wohl der Streckenabschnitt Leinefelde-Treysa für den Transport von Rüstungsgütern, z. B. Sprengstoff TNT aus Hirschhagen und V 2 aus Nordhausen in Richtung Westen mittlerweile auf Grund des Frontverlaufs immer wichtiger wurde.

Nach dem Jahre **1945** wurde das zweite Gleis im Tunnel wieder entfernt, aber das Streckengleis verblieb nun weiterhin auf der Südseite.

Schließlich wurde der Tunnel im Jahre **1952** gründlich erneuert, wie es auch Fotos aus dem Kasseler Stadtarchiv/Sammlung Eberth zeigen, die aber leider nicht kostenfrei zur Verfügung stehen.

Bereits knapp **10 Jahre** später, in den Jahren **1961/1962** wurde der Tunnel ein letztes Mal gründlich instandgesetzt. Die Arbeiten wurden fast ausschließlich von Italienern durchgeführt, die für die Dauer der Arbeiten in Waggonen übernachtet hatten, die am Bahnhof Burghofen auf dem Gleis vor dem Güterschuppen abgestellt waren. Die Baumaschinen befanden sich ebenfalls dort, weil am Bahnhof mehr Platz vorhanden war als im engen Tunneleinschnitt. Von dort aus wurden Steine, Beton und anderes Baumaterial per Köf und offenem Güterwagen mehrmals täglich in den Tunnel gefahren. Darüber haben wir im Kapitel 95 über den Bahnhof Burghofen nach 1945 bereits ausführlich berichtet.

Als die Zeit für die Strecke schon fast abgelaufen war, wurden offenbar noch im Jahre **1974** morsche Schwellen ausgetauscht, weil auf einem Foto (siehe oben) vom Ostportal des Tunnels eine Reihe gebrauchte Schwellen entlang der Strecke vor dem Ostportal gelegen hatten. Diese waren am **24. 3. 1974**, als die Sonderfahrt der Kasseler Eisenbahnfreunde mit der historischen Diesellok aus dem 2. Weltkrieg mit der Nummer **236 114-5** stattfand, bereits verschwunden. Aber auch vorher gab es Sonderfahrten auf der Strecke, wie zum Beispiel die Fahrt von den Kasseler Eisenbahnfreunden mit einem Oldtimer-**Akkutriebwagen** der Baureihe **VT 60.5** aus dem Jahre **1939**, die bereits am **26. April 1969** stattfand. Diese Fahrt führte von Malsfeld aus bis nach Wanfried und zurück nach Kassel. Auf der Fahrt durch den Bischofferöder Tunnel in Richtung Waldkappel fand dabei vor dem Ostportal des Tunnels ein Fotografierhalt statt.



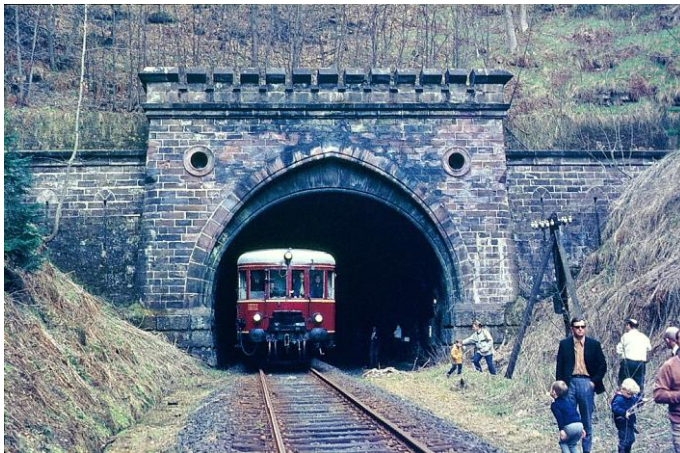
Das Ostportal des Bischofferöder Tunnels mit ein paar Metern von der Strecke im Jahre 1974. Dort lagern noch frisch ausgetauschte alte Schwellen. (Foto: Volker Credé)



Am 24. 3. 1974 fand während der Sonderfahrt mit der 236 114-5 auch ein Fotohalt vor dem Ostportal des Bischofferöder Tunnels statt.
(Foto: Horst Kühnhackl, Sammlung Volker Credè)



Am 26. April 1969 gab es am Ostportal des Bischofferöder Tunnels einen Sonderhalt mit einem aus Malsfeld kommenden Oldtimertriebwagen.
(Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)



Fotohalt am Ostportal des Bischofferöder Tunnels bei der Sonderfahrt mit dem Verbrennungs-Triebwagen der Baureihe VT 60.5 am 26. 4. 1969.

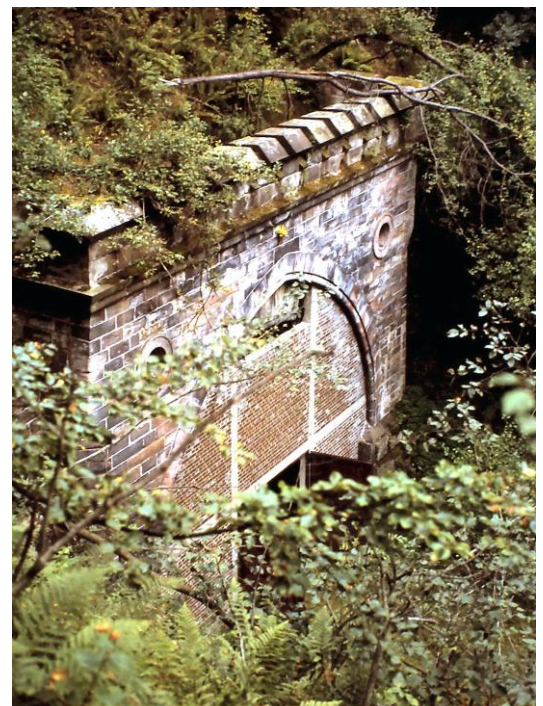


Alles Einsteigen zur Weiterfahrt nach Waldkappel.
(Fotos: H. G. Hasselmann, Sammlung Volker Credè)

Verlassen wir nun den Werra-Meißner-Kreis und wenden uns nun zunächst per **25. Mai 1974** dem Westportal des Tunnels zu. Dort fand auf der letzten Fahrt von Malsfeld her in Richtung Eschwege ein letzter Fotohalt statt. Da gab es vor dem West-



Das Ostportal des Bischofferöder Tunnels im April 1974 aus dem Tunnel heraus.
(Foto: Volker Göbel)



Das Ostportal vom Bischofferöder Tunnel im Sommer 1989 von oben. Die Umgebung wächst langsam zu. (Foto: Dieter Rüsich)

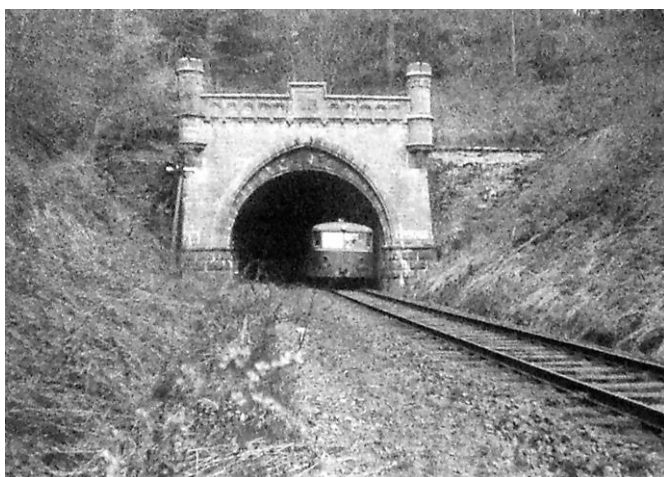
portal für Eisenbahnfreunde ein letztes Mal die Möglichkeit, einen Schienenbus vor dem Tunnel und bei der Einfahrt hinein zu fotografieren. Auch der Eisenbahnfreund **Reinhold Salzmann** aus Alheim ließ es sich nicht nehmen, an dieser Fahrt noch einmal teilzunehmen. Ihm haben wir eine ganze Serie von Aufnahmen zu verdanken, die er damals gerade noch rechtzeitig an dem Streckenabschnitt geschossen hatte, bevor sie dem endgültigen Untergang geweiht war.



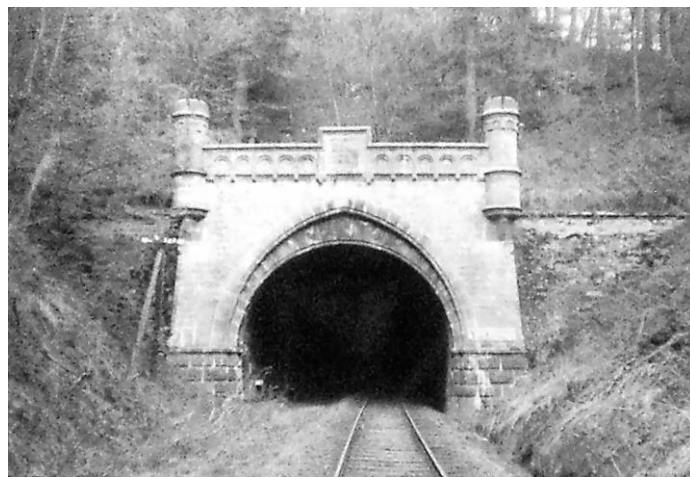
Halt vor dem Bischofferöder Tunnel am 25. 5. 1974 für fotofreudige Fahrgäste als letzte Möglichkeit, den Tunnel mit Zug zu fotografieren. (Beide Fotos: Reinhold Salzmann)



Ein letzter Fotohalt vor dem Westportal des Bischofferöder Tunnels mit dem Lokführer Erwin Bödicker am 25. 5. 1974.



Letzte Einfahrt am 25. 5. 1974 vom Westportal des Tunnels aus in Richtung Eschwege.

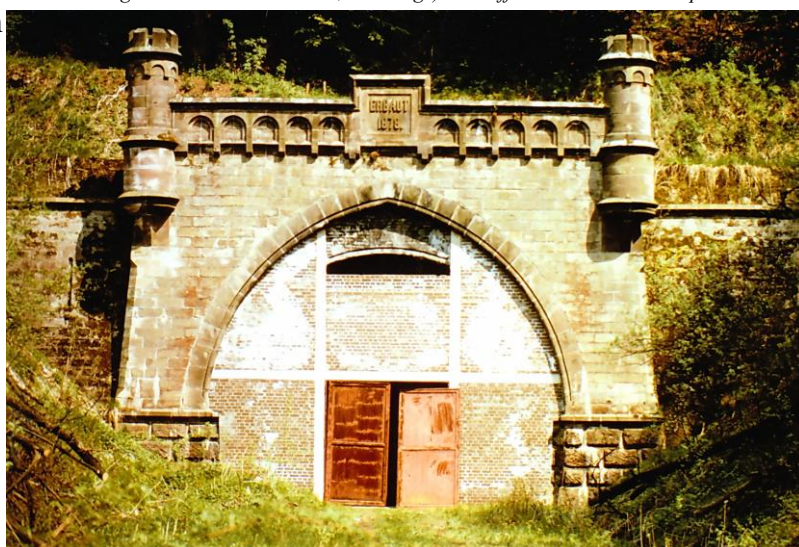


Nachdem der Triebwagen im Tunnel verschwunden ist, bleibt nur noch das offene westliche Tunnelportal.

An der Strecke gab es viele Jahre lang auch den Kleinlokführer **Heinrich Schirmer** aus Malsfeld, der auch bis nach Burghofen kam und im Winter dann am Bischofferöder Tunnel die Eiszapfen abgeklopft hatte. Nach der Stilllegung des Streckenabschnitts wurden die beiden Portale des Tunnels erst nach dem Rückbau der Strecke im Jahre **1975** bis auf je ein Flugloch für Fledermäuse zugemauert und mit zweiflügeligen großen Toren versehen, damit der Tunnel noch begehbar war. Man hätte einen Fahrradweg oder ähnliches hindurchführen können, denn die Bausubstanz des Tunnels ist im Gegensatz zu den Eichsfeldtunneln auch heute noch sehr gut und da dieser durch geologisch ruhige Zonen hindurchführt, gab es in all den Jahren auch kaum Wassereinbrüche.

Erst in den Jahren um **2010** wurde auch von offizieller Seite die Idee von einem Fernradweg entlang der Kanonenbahntrasse zwischen Malsfeld und Waldkappel aufgegriffen, die auch den Bischofferöder Tunnel mit einbeziehen sollte. Ob dieser Vorschlag wohl jemals zur Realität wird? Mit diesem Thema werden wir uns am Ende dieses Kapitels noch einmal ausführlich befassen.

Der Tunnel wurde seitens der **DB Netz** bis vor wenigen Jahren noch regelmäßig durch einen Bauwerk-



Der Tunnelleingang am Westportal des Bischofferöder Tunnels im Mai 1982.

(Foto: Rolf Gießler, Sammlung Reinhold Salzmann)



Besuch am Westportal im Jahre 1982, das noch mit dem zweiflügeligen Tor versehen ist. (Sammlung Reinhold Salzmann)



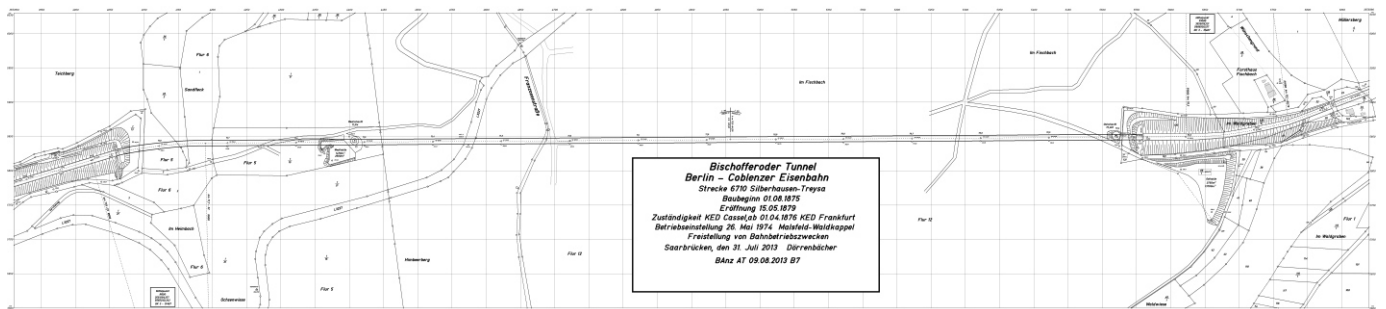
Das Westportal mit dem noch offenen großen Tor im Jahre 1989. (Foto: Dieter Rüsche) Prüfrupp begangen und bergamtlich untersucht. Bisher sind keine größeren Schäden an der Bausubstanz bekannt geworden. Allerdings werden seit etwa 2004 aus Geldmangel keine Arbeiten mehr an den Tunnelportalen, wie z. B. das Entfernen von Buschwerk usw., durchgeführt, die das Mauerwerk zerstören könnten. Dadurch ist

die endgültige Zerstörung des Baudenkmals vorprogrammiert.

Im **Dezember 2003** wurden die zwischenzeitlich schräg in ihren Angeln hängenden großen Tore entfernt und am Ostportal durch weitmaschige Metallgitter ersetzt, damit die Fledermäuse besser ein- und ausfliegen können. Im Gitter befindet sich eine verschlossene Tür, damit der bauliche Zustand des Tunnels bei Bedarf kontrolliert werden kann.

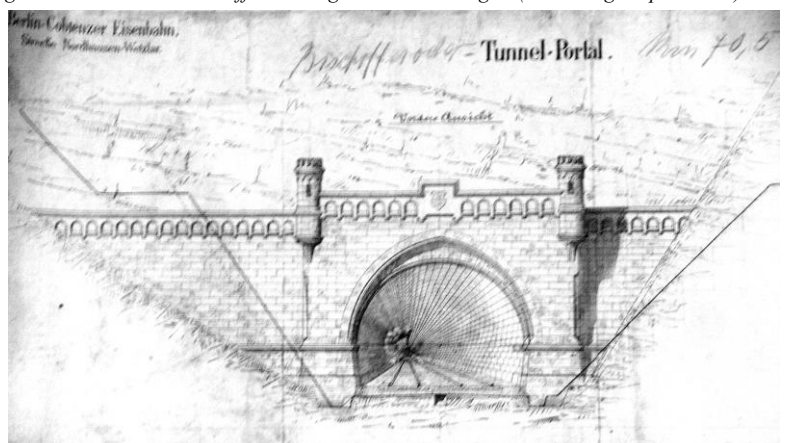
Dieses traf auch für das Westportal zu, aber wurde die dort angebrachte Tür bis auf Körperhöhe mit einer zusätzlichen Mauer versehen, dass Neugierige sehr groß sein mussten oder eine Leiter benötigten, um in den Tunnel hineinsehen zu können.

Schließlich wurde der Bischofferöder Tunnel nach **39** Jahren ungenutzten Daseins seit Stilllegung der Strecke im Jahre **1974** per **31. 7. 2013** von der DB endgültig aufgegeben und stillgelegt, damit die dort hausenden Fledermäuse ihre Ruhe haben. Für die Freistellungsbescheinigung gibt es einen Plan vom Tunnelamt aus Saarbrücken, der dort veröffentlicht wurde, auf dem wichtige Daten über den Tunnel aufgeführt sind.



Plan vom Bischofferöder Tunnel mit dem Vermerk der Freistellung von der DB und der Veröffentlichung im Bundesanzeiger. (Sammlung Ralph Friebe)

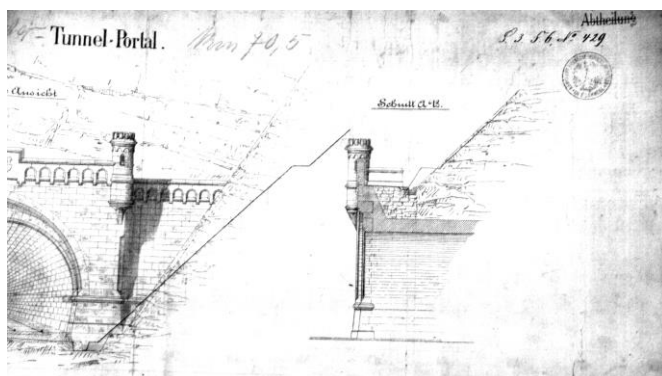
Kommen wir nun zum geschichtlichen Teil des Westportals. Da gibt es zunächst auch davon die zugehörigen alten Baupläne aus dem Bestand des ehemaligen Betriebsamts Eschwege in der Sammlung von Reinhold Salzmann. Wie diese zeigen, hatte man sich beim Bau auch dort nicht exakt an die Vorlage gehalten. Die Frontansicht passt zwar überein, jedoch wurde anstelle des Wappens die Jahreszahl **1878** in den oberen Mittelstein eingefügt. Die Veränderungen an den Seiten-



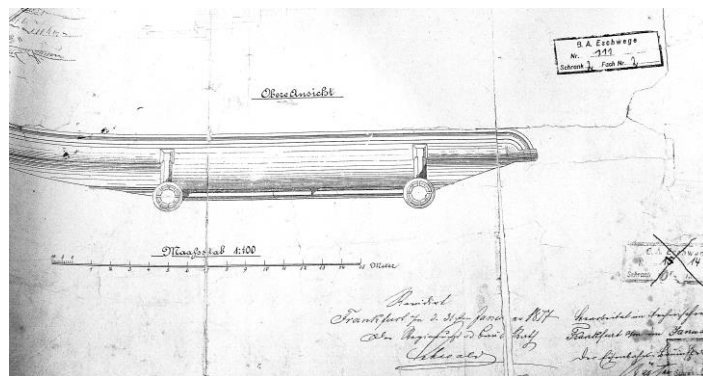
Rechts:

Der Bauplan mit der Frontansicht vom Westportal des Bischofferöder Tunnels aus dem Jahre 1877. (BA Eschwege, Sammlung Reinhold Salzmann)

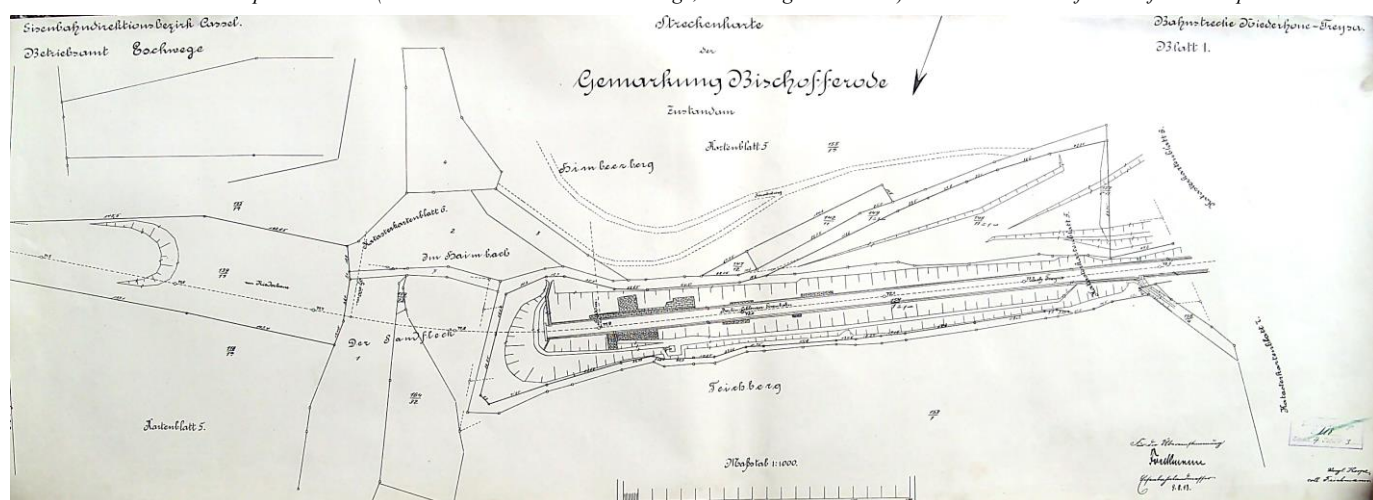
mauern setzen sich zusammen aus dem Weglassen der kleinen Bögen am oberen Abschluss, dafür wurden aber in den beiden seitlichen Mauern wie am Ostportal auch schmale „Schießscharten“ eingefügt. In den Türmchen am oberen Frontabschluss hatte man beim Bau die vorgesehenen Fensteröffnungen der Einfachheit halber schlichtweg „vergessen“.



Die Schnittansicht vom Westportal.



Die Draufsicht auf das Westportal.



Katasterkarte von der Gemarkung Bischofferode ab der Gemarkungsgrenze am Km 71,47 bis zum Ende des Einschnitts bei Km 72,32 aus dem Jahre 1913. Gut zu erkennen ist die Tunnelbiegung direkt hinter dem Westportal, mehrere seitliche Stützmauern im offensichtlich rutschgefährdeten Einschnitt, ein Schild oder sogar ein kleines Gebäude am Seitenweg oberhalb des Einschnitts von der Nordseite am Km 71,945, von dem aus möglicherweise auch ein Weg bis auf die Gleisebene nach unten führt, sowie ein Wasserdurchlass am Km 72,29. Nach diesem Plan befindet sich das Westportal übrigens am Km 71,865.

(Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Außer den Bauplänen für die Tunnelportale gibt es auch noch eine Katasterkarte vom **9. 8. 1913**, auf der die Strecke ab der Gemarkungsgrenze von Bischofferode bei **Km 71,47** bis zum **Km 72,32** am Ende des Tunnel-Einschnitts zu sehen ist. Nach diesem Plan befindet sich das Westportal am **Km 71,865**.

Der Einschnitt scheint stark rutschgefährdet gewesen zu sein, da sich sowohl an der Nord- als auch an der



Blick auf das Westportal mit der Tunnelüberdeckung. (Beide Aufnahmen vom 06. 04. 2007)

Das Westportal des Bischofferöder Tunnels.

Südseite mehrere seitliche Stützmauern befinden. Am nördlichen Seitenweg scheint es oberhalb des Einschnitts am Km **71,945** ein Schild oder sogar ein kleines Gebäude gegeben zu haben, von dem aus möglicherweise ein Weg bis zur Gleisebene nach unten führt. Bei dem Gebäude handelt es sich um den oberen Teil des Bischofferöder Wasserbehälters, wie es sich später herausgestellt hatte. Außerdem ist auf



Der gemauerte Bachlauf an der Südseite des Tunnels
von oben am 15. 4. 2007.



Die Rückseite der Portalkrone vom Westportal des
Bischofferöder Tunnels am 28. 3. 2012.
(Foto: Reinhold Salzmann)



Der obere Teil des gemauerten Bachlaufs an der
Südseite des Tunnels am 13. 4. 2009.



Die Jahreszahl 1878 im oberen Bereich des Westportals im Sommer 2004.

Messungen von der Tunnellänge zusammen.

Der Autor nahm mehrmals die Strapaze auf sich, die zugewachsene Trasse bis zum Tunnel durchqueren, um auch dort die Strecke zu erkunden. Am Westportal des Eisbergtunnels auf der Bischofferöder Seite (daher auch der Name Bischofferöder Tunnel) bei **Km 72,01** (gemessen nach der Tunnellänge von offiziell **1503 Metern**) (**Km 71,865?**) angekommen, musste der Autor auch einige Strapazen auf sich nehmen, um durch den etwa **400 m** langen Einschnitt bis zum Westportal vorzustößen. Von Süden her rauscht direkt am Tunnel ein Bachlauf kaskadenartig die gemauerte Rinne hinunter, um an der gleichen Seite in oder manchmal auch neben der Rinne dem Ende des Tunnel-Einschnitts entgegen zu fließen. Der Bach wird oberhalb der seitlichen Tunnelausmauerung schon von einer gemauerten Rinne aufgenommen, bevor er in den Kaskaden zur Sohle des Einschnitts fließt. Am **Km 71,869** soll es im Jahre **1936** laut des Brückenverzeichnisses von der Bahnmeisterei Niederhone einen nur **40 cm** breiten Plattendurchlass aus dem Jahre **1877** gegeben haben, das wäre laut der Karte etwa dort, wo der Bach, der vom oberen Rand des Einschnitts kaskadenartig zur Sohle des Einschnitts hinabfließt, auf den nördlichen Wassergraben von der Strecke trifft. Ein solcher schmaler Graben ist auch an der Südseite des Einschnitts am Rand der seitlichen Portal-



Der Bachlauf fließt kaskadenartig in der ge-
mauerten Rinne den Hang hinunter und wird

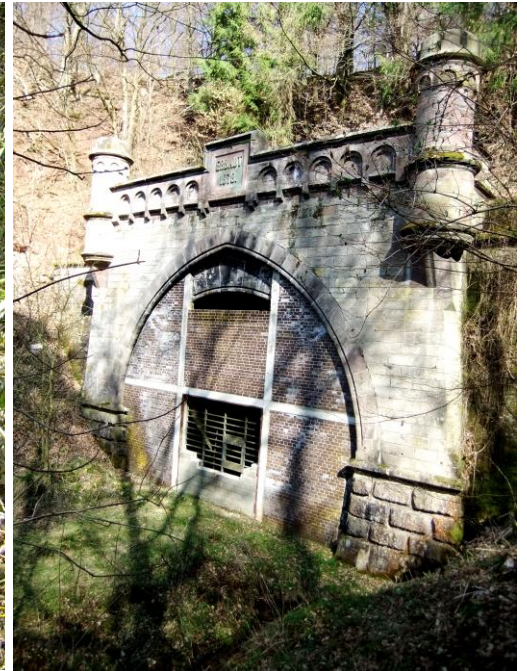
im Einschnitt vom Tunnelbach aufgenommen. (Foto vom 7. 9. 2008)

dem Plan ein Wasserdurchlass am **Km 72,29** zu sehen. Allerdings gibt es rund um den Bischofferöder Tunnel einige Differenzen bei den Kilometerangaben zwischen den Katasterkarten und den offiziellen Angaben. Dieses hängt möglicherweise mit den unterschiedlichen

Ummauerung in der Karte eingezeichnet, der am südlichen Wassergraben endet. Diese waren auf beiden Seiten des Einschnitts vorhanden, um das anstehende Tunnelwasser samt dem Wasser des am Tunnelportal einfließenden Bachwassers zügig abfließen zu lassen. Daher vermutlich auch der Plattendurchlass, der bei größeren Wassermengen aus dem Bach ausgleichend wirken sollte, um ein Überlaufen des nördlichen Grabens zu verhindern.

Oberhalb vom Westportal gibt es ein kleines nur etwa **1 m** großes und nur wenige Meter tiefes vier-eckiges Gemäuer, dessen Sinn unklar ist. Möglicherweise handelt es sich um eine zusätzliche Belüftung für den Tunnel (falls eine Verbindung zum Tunnel besteht)

delt es sich um eine zusätzliche Belüftung für den Tunnel (falls eine Verbindung zum Tunnel besteht)



So tief unten liegt der Einschnitt zum Tunnel hin, dass selbst die Türmchen des Tunnelportals nicht über den Rand des Einschnitts herausragen. (Foto vom 6. 4. 2007)

Am 28. 3. 2012 hatten die Mauerspechte am zugemauerten Westportal schon ganze Arbeit geleistet. (Foto: Reinh. Salzmann)

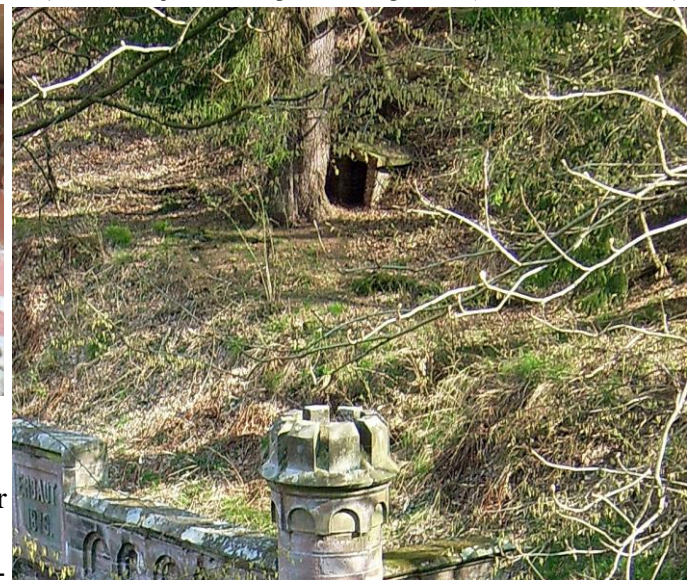
oder diene beim Bau zum Unterstellen von empfindlichen Materialien, um diese vor Nässe zu schützen. Die Bausubstanz selber deutet aber auf einen Bau in neuerer Zeit hin, möglicherweise während des Zweiten Weltkriegs, wo es als Einmannbunker gedient haben könnte. Nachdem wir noch einen Blick durch das West-



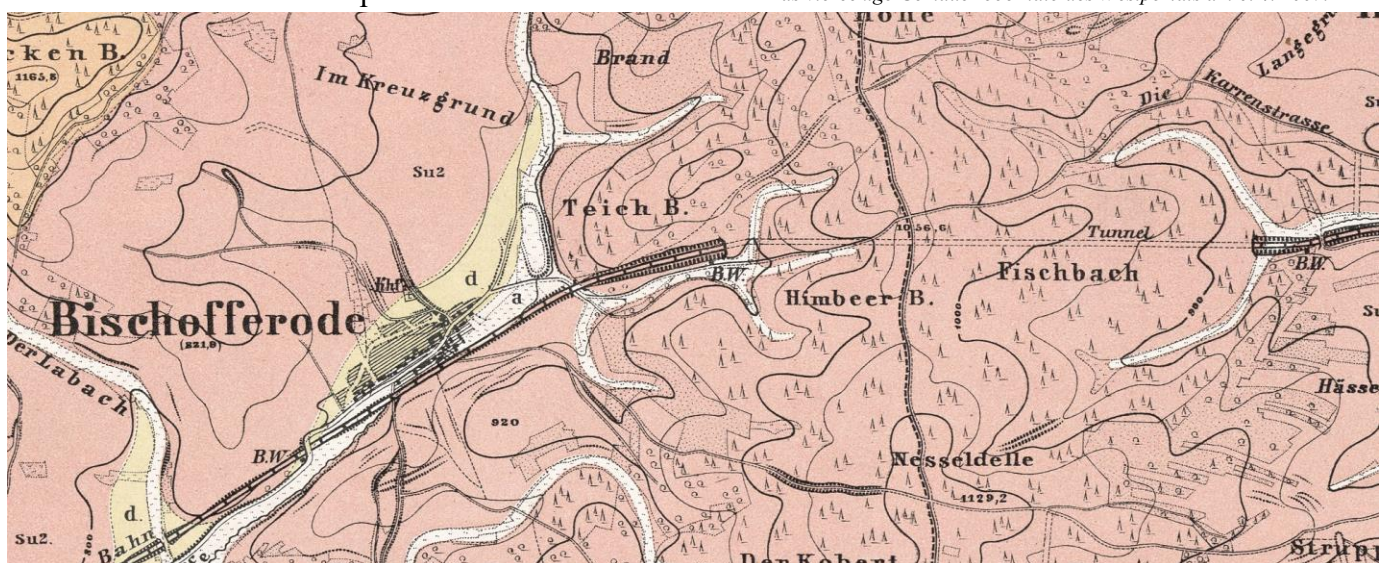
Ein Blick in den Schacht am 21. 4. 2023

(Foto: Reinhold Salzmann)

Inneres geworfen haben und von der Tunnelkrone her von oben in den Einschnitt geschaut haben, machen wir uns nun von dort aus auf den Weg durch den Einschnitt bis zum neuen Haltepunkt Bischofferode.



Das viereckige Gemäuer oberhalb des Westportals am 6. 4. 2007.



Kartenausschnitt vom Bischofferöder Tunnel von einer Karte aus dem Jahre 1889. Darauf ist der Tunnelknick deutlich zu sehen. Damals gab es sowohl an der Ostseite als auch an der Westseite des Tunnels ein Postengebäude. (Karte: Sammlung Ralph Friebe)

Im Einschnitt selbst treffen wir nach wenigen Metern auf der Südseite auf eine etwa **70 m** lange **Stützmauer**, die in ihrem Verlauf unterschiedlich hoch ist. An deren Ende befinden sich am **Km 71,949** alte Grundmauern in einer Größe von



etwa **3,50 x 5,50 m**, *Ein Blick in das Tunnelinnere vom Westportal aus sowie ein Blick von der Tunnelkrone in den Einschnitt am 28. 3. 2012.*

die wahrscheinlich noch von dem Postengebäude stammen, das an dieser

(Beide Fotos: Reinhold Salzmann)

Stelle auf einer Karte aus dem Jahre **1889** eingezeichnet wurde. Der Posten kann aber nicht allzu lange bestanden haben, da er auf Karten, die um das Jahr **1906** entstanden sind, nicht mehr enthalten ist. Auf denen waren nur noch der Posten am Ostportal und westlich des Tunnels der Posten hinter dem Ort Bischofferode eingezeichnet, aus dem später der alte Haltepunkt Bischofferode entstanden ist.

In späteren Zeiten soll es noch in den 60-er oder frühen 70-er Jahren möglicherweise an der Stelle des alten Postens im Einschnitt eine Baracke gegeben haben, die sowohl vom Streckenläufer als auch von der Rotte als Pausenraum und zum Unterstellen bei Unwettern genutzt wurde. Das Gebäude, von dem leider kein Foto existiert, wurde aber bald darauf abgerissen.



Die Stützmauer auf der Südseite bei Km 72,0 am 6. April 2007.



Das zugewachsene Westportal am 26. 3. 21. (Foto: Jörg Schanze)



Die Strecke hinter dem Westportal am 28. 3. 2012. (Foto: Reinhold Salzmann)

Kommen wir nun zum Schluss noch zu einem aktuellen Plan, den Bischofferöder Tunnel als Teil eines Fern-Fahrradweges entlang der Kanonenbahn zu nutzen, der aber bisher am Veto der Stadt Waldkappel scheiterte, die immense und für die Stadt nicht zu schulternde Folgekosten auf sich zukommen sah.

Beginnen wir mit dem Plan der Stadt Spangenberg, deren Gebiet sich hinter dem Westportal des Bischofferöder Tunnels erstreckt. Im Rahmen der Überlegungen für den angedachten Fahrradweg durch den Bischofferöder Tunnel sollte zunächst mit Vertretern der Anrainergemeinden sowie eines Planungs-

büros, das auch den Fahrradweg durch den Küllstedter Tunnel geplant hatte, am **26. März 2021** zu einer Begehung des Tunnels kommen, um sich über dessen baulichen Zustand zu informieren, da die letzte Begehung bereits im Jahre **2017** seitens der DB stattgefunden hatte und somit vier Jahre zurücklag. Bei der Begehung im **März 2021** waren außer den Vertretern der Städte Spangenberg und Waldkappel auch noch die DB und das Planungsbüro dabei, das durch einen Herrn **Kobold** vertreten wurde. Dieser sollte nach der Begehung eine Machbarkeitsstudie für einen Fahrradweg-Lückenschluss zwischen Waldkappel und Spangenberg durch den Tunnel hindurch abgeben. Dieses sollte anschließend an die Gremien im Werra-Meißner-Kreis und dem Schwalm-Eder-Kreis übergeben werden, in der Hoffnung, dass

diese die für den Bau des Radweges anstehenden Kosten übernehmen würden. Bei der Begehung selbst stellte sich heraus, dass der Tunnel sich in einem recht guten Zustand befindet dessen Prognose folgendermaßen aussieht: Der aktuelle Zustand laut dem Anlagenbeauftragten befindet sich etwa noch mindestens für weitere

6 Jahre in der Kategorie **02** und erst nach etwa **18 Jahren** wird wahrscheinlich der Zustand **03** erreicht sein. Bei den vorhandenen Schäden handelt es sich um Schäden mittleren

Umfangs, die meistens aus offenen Fugen am Mauerwerk und freiliegenden Bewehrungen besteht. Der Tunnel ist im Inneren trocken und sein allgemeiner Zustand ist gut. Aufbrüche an der Tunneldecke sind nicht festzustellen, sogar die Luft im Inneren ist trocken. Auch die Entwässerung im Tunnel von der Mitte her ist in Ordnung, diese sind zwar in gewissen

Abständen aufgebrochen, aber

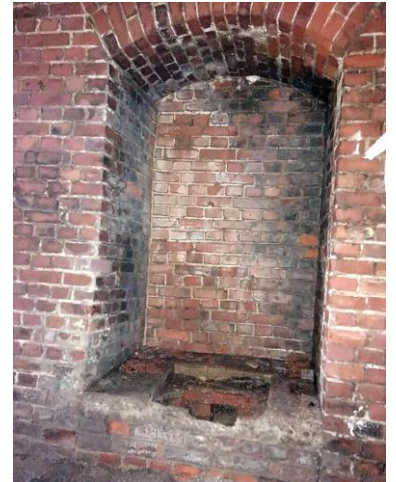
die Zuleitungen sind größtenteils in Ordnung und die auch Abflüsse sind noch intakt. Selbst der Herr Kobold vom Planungsbüro war angenehm über den Zustand des Tunnels überrascht. Nachdem der komplette Tunnel bis zum Inneren des Westportals (und zurück) durchschritten wurde, hatte man sich dahingehend geeinigt, dass die Gemeinde Spangenberg Kontakt mit der oberen Naturschutzbehörde sowie mit dem Fledermausbeauftragten aufnehmen solle, um die naturschutzrechtlichen Belange abzuklären. Außerdem sollte Herr Kobold vom Planungsbüro ein Angebot für eine Machbarkeitsstudie über den Radwege-Lückenschluss zwischen Spangenberg und Waldkappel abgeben. Zu diesem Zeitpunkt war man in den Gremien von Spangenberg noch guter Dinge. Selbst Herr Kobold vom Planungsbüro machte Hoffnung, weil es beim Küllstedter Tunnel von der ersten Planung an bis zur Reaktivierung des Tunnels zur kombinierten Nutzung als Draisinenstrecke und Radweg mehr als **10 Jahre**



Treffen vor dem Ostportal zur Tunnelbesichtigung am 26. 3. 2021,
(Foto: Jörg Schanze)



Blick aus dem Tunnelinneren in Richtung Ostportal am 26. 3. 2021.



Eine Nische im Tunnelinneren
(Beide Fotos: Jörg Schanze, Spangenberg)



Ein weiterer Blick ins Innere des Tunnels am 26. 3. 2021.

(Beide Fotos: Jörg Schanze, Spangenberg)



Ob die Bierflasche von einem Streckenläufer stammt?

bis zu dessen Fertigstellung vergingen.

Nachdem die Besichtigungstour durchgeführt worden war, hatte sich die CDU-Fraktion der Stadt Waldkappel gegen das Projekt ausgesprochen. Dabei wurden nicht nur naturschutzbedenkliche Gründe aufgeführt, sondern auch die finanzielle Belastung der Stadt durch

die entstehenden Folgekosten für die Tunnel-Instandhaltung wurden in die Waagschale geworfen. Allein das Geld für die jährliche Unterhaltung des Tunnels

könnte von der Stadt nicht aufgebracht werden, da erste Schätzungen von etwa **14-15 Millionen Euro** allein für die Herrichtung des Tunnels sprachen. Hinzu kämen noch die Kosten für den Bau des Radwegs. Selbst eine Bezuschussung durch den Bund und das Land Hessen in Höhe von

bis zu **100 %** lehnt die Waldkappeler CDU ab, da es sich hierbei um Steuergelder handeln würde. Alternativ zu dem Tunnelprojekt soll aber der

Bau eines Radweges über oder um den Eisberg herum geprüft werden. Schließlich war da noch die Stellungnahme der oberen Naturschutzbehörde, deren Stellungnahme aus dem Jahre **2021**, die den Tunnel betraf, ist weder in Spangenberg noch in Waldkappel bei den zuständigen Gremien eingegangen. Auch eine Aus-

sprache mit der Behörde über dieses Thema ist leider nie erfolgt. Es hat den Anschein, dass das Projekt mittlerweile auch seitens der beiden Städte Spangenberg und Waldkappel gestorben ist, da eine Aussprache mit der Naturschutzbehörde nie erfolgt ist und eine sinnvolle Lösung, die dem Naturschutz und der Verkehrsplanung gerecht wird, im Falle des Bischofferöder Tunnels zum Schutz der Fledermaus-Population wohl nicht möglich ist.

Seit dem Jahre **2022** wurde der Tunnel der hessischen Naturschutzbehörde übereignet, deren Mitarbeiter zum Kontrollieren der Fledermaus-Population das Wegerecht an dem mittlerweile privatisierten Zufahrtsweg zum Ostportal besitzen.

Während das Ostportal des Tunnels gut zu erreichen ist, da das Umfeld privatisiert wurde und daher von Gestrüpp freigehalten wird und der dortige Eingang auch von der DB und vom Fledermausschutz zur Tunnelkontrolle benutzt wird, ist das Westportal über die dort zugewachsene Trasse kaum noch zu errei-



Trockener Wasser-Abflussgraben im Tunnel am 26. 3. 2021.

(Beide Fotos: Jörg Schanze, Spangenberg)



Freigelegter trockener Wassereinlauf im Tunnel.



Eine der vielen Nischen zum Schutz für den Streckenläufer am 26. 3. 2021.

(Beide Fotos: Jörg Schanze, Spangenberg)

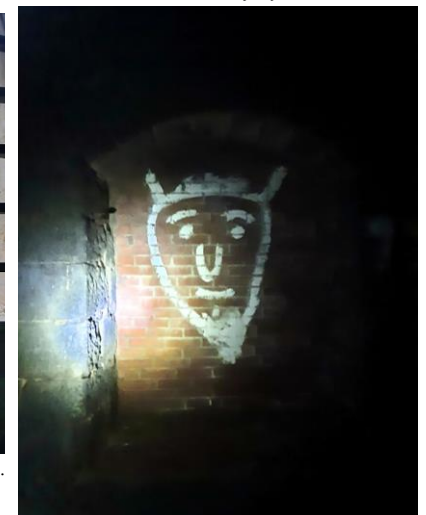


Ein trockenes Loch zum Abfließen von Wasser.



Ein Blick aus dem Westportal des Tunnels auf die Trasse am 26. 3. 2021.

(Beide Fotos: Jörg Schanze, Spangenberg)



Ob das der Tunnelgeist ist?

chen. Trotzdem wird das dortige Tor gelegentlich von Unbefugten aufgebrochen, zuletzt im Jahre **2022**. Nun aber begeben wir uns weiter auf den Weg aus dem Tunnel heraus in Richtung Bischofferode. Im Einschnitt selbst liegt der Schotter noch fast überall, trotzdem ist hier alles ziemlich zu gewachsen, sogar etliche umgestürzte Bäume hindern am Durchkommen entlang der Trasse, aber der ehemalige Verlauf des Schienenweges selbst war hier zumindest im Jahre **2007** noch recht gut zu erkennen. Mittlerweile wächst dieser Teil der Strecke mitsamt dem Westportal des Tunnels offenbar total zu.

Nach dem Ende der langen Stützmauer an der Nordseite und einer kürzeren an der Südseite treffen wir am **Km 71,949** auf die bereits erwähnten Grundmauern des alten Postengebäudes. Dort ist der Untergrund ziemlich verschlammmt, obwohl es hier rechts und links einen Wassergraben gibt.

Die letzten Meter der ursprünglichen Trasse im Einschnitt mündeten zumindest im Jahre **2006** in eine Kuhweide, die nur während der vegetationslosen Zeit begangen werden konnte. Dort befindet sich am **Km 72,285** ein weiterer nur **70 cm** breiter Plattendurchlass aus dem Jahre **1877**, der auch auf der Katasterkarte von der Gemarkung Bischofferode aus dem Jahre **1913** mit eingezeichnet ist, von dem aber leider kein Foto existiert.

Die beidseitigen Wassergräben verlaufen teilweise in gemauerten Bachbetten, die aber an manchen Stellen entweder dem Zahn der Zeit zum Opfer gefallen sind oder durch Überflutung, Schlamm und Geröll aber verschwunden sind. Die Kilometersteine hingegen

waren im Jahre **2007** noch größtenteils vorhanden, wenn auch teilweise schon nicht mehr lesbar.

Vor dem Abriss der Unterführung (Mostebrücke) am Ortseingang von Bischofferode ging die Trasse am Ende des Einschnitts in einen Damm über. Dort wurde bis etwa in das **Jahr 1975** die Straße von Hetzerode herkommend am **Km 72,764** mit einer lediglich **5,55 m** breiten Straßenunterführung durchquert, die im Jahre **1878** errichtet wurde. Laut dem Brückenverzeichnis von der Bahnmeisterei Niederhone

aus dem Jahre **1931** scheint das Bauwerk im Jahre **1930** entweder verändert oder aber saniert worden zu sein. Nachdem die Straße von Hetzerode herkommend zunächst einem großen Linksbogen gemacht hatte, wurde sie von der Kanonenbahn im rechten Winkel überquert, wobei sich die Straße in einer engen S-Kurve durch die Unterführung quälen musste. Nach dem Jahre **1975** wurde diese mitsamt dem Damm abgetragen, die Straße verbreitert und die Kurve entschärft. Jenseits der Straße bzw. unmittelbar hinter der



Die Grundmauern an der Südseite bei Km 71,949 am 6. April 2007.



Der Kilometerstein Km 72,0 am 06. April 2007.



Der Kilometerstein Km 72,1 sowie der Kilometerstein Km 72,2 am 6. April 2007.

ehemaligen Unterführung vom **Km 72,764** befand sich bis zur Stilllegung der Strecke am **26. Mai 1974** am **Km 72,78** der **neue Haltepunkt Bischofferode**.

Carl Bellingroth schoss im Jahre **1934** vor der Unterführung auf der Höhe von **Km 72,7** ein Foto mit der Treysaer **24 065** des **P 1323** in Richtung Eschwege. Dieses Foto war seit der Auflösung der



Das Ende vom Einschnitt bei Km 72,3 am 06. April 2007.

Bundesbahn-Direktion Kassel am **31. Dezember 1974**, die in der DB-Direktion Frankfurt aufging, zunächst leider verschwunden, tauchte aber später unter den Bildern der Eisenbahnstiftung wieder auf.

Vor dem Aufgang zum neuen Haltepunkt, der sich unmittelbar hinter der Unterführung befindet, steht ein ehemaliges Bahnwärterhaus, das heutzutage als Wohnhaus genutzt wird und das nach Umbauten als Bahngebäude nicht mehr zu erkennen ist.



Die Straße nach Hetzerode mit der S-Kurve, an der sich früher die Unterführung vom Km 72,764 mit einem anschließenden Damm befand. In der Delle im Hintergrund befand sich früher der neue Haltepunkt Bischofferode, rechts daneben kann man am 9. April 2007 das ehemalige Bahnwärterhaus erkennen.



*Der P 1323 in Richtung Eschwege wurde bei Km 72,7 am 18. 6. 1936 von Carl Bellingroth aufgenommen.
(Foto: Sammlung Eisenbahnstiftung.de)*