

Teil 98: Vom Haltepunkt Bischofferode nach Pfieffe

Die Menschen aus Bischofferode waren in den **70-er** Jahren des **19.** Jahrhunderts sehr geschäftstüchtig und haben vom Bahnbau, der dort um das Jahr **1875** begonnen wurde, reichlich profitiert. Sie verdienten nicht nur an den Kantinen im Ort und vor dem Westportal des Bischofferöder Tunnels, sondern vermieteten jeden nur erdenklichen Raum in Bischofferode und den umliegenden Orten als Schlafstelle für die Fremdarbeiter, die in diesem Fall überwiegend aus Italienern, Polen und Kroaten bestanden. Für die Bauarbeiter wurden nicht nur in der Nähe des Tunnels große Baracken errichtet, die als Kantinen genutzt wurden, sondern auch im Dorf selbst wurden solche aufgestellt. Für die Arbeiter gab es auf dem Hof des Hauses Nr. 10 von **Jakob Koch** sogar eine Kegelbahn.

Die enormen Erdmassen aus dem Tunnel wurden mit Pferdegespannen und sogar im Handbetrieb mit kippbaren Karren abtransportiert und an der **Hofstatt** aufgeschüttet. Dadurch entstand mit der Zeit ein großer Hügel, der später von der Bevölkerung den Namen „**die Kippe**“ erhielt. Für den Bahnbau nahm man es während der Bauarbeiten auch in Kauf, dass die ohnehin schon schlechten Straßen und Wege durch die Materialtransporte ganz und gar zerfahren wurden. Die Straßen versanken regelrecht im Morast, so dass wie in alten Zeiten Knüppeldämme angelegt werden mussten, um die Straßen einigermaßen befahrbar zu machen. Erst nach der Fertigstellung der Bahn wurden die Straßen und Wege unter Beihilfe der Eisenbahnverwaltung wieder völlig hergerichtet. Der Bahnbau in der Umgebung von Bischofferode einschließlich des Tunnels dauerten drei Jahre und wurden von einem Bauherrn namens **Michel** geleitet, der aus Bayern kam. Dem Bau der Eisenbahn fielen sogar drei Wohnhäuser im Ort zum Opfer. Dabei handelte es sich um die Häuser **Nr. 24, 29 und 30**.

Nach dem Abschluss der Bauarbeiten an der neuen Bahnstrecke zogen die Fremdarbeiter an andere Wirkungsstätten weiter, nur einige wenige, die teilweise der Liebe wegen im Ort kleben geblieben sind, wurden anschließend von den Bahnbehörden als Bahnarbeiter oder Beamtenanwärter übernommen. Dieses Glück, eine Anstellung bei der Bahn zu bekommen, wurde auch **Friedrich Niemeyer** aus Trendelburg zuteil, der nach Bischofferode einheiratete.

Der Volksmund in Bischofferode erzählte, dass man eine eigene Haltestelle im Ort zunächst nicht haben wollte, da man befürchtete, dass die Franzosen im Falle eines Krieges den Ort zu schnell erreichen könnten. Die Wahrheit war wohl diese, dass von der Bahnverwaltung aus in Bischofferode kein Haltepunkt vorgesehen war. Erst nachdem der Pfarrer **Georg Wilhelm Friedrich Vilmar** (Pfarrer von 1875 bis 1902) aus dem Nachbarort Weidelbach später bei der Bahn vorstellig geworden war, erreichte dieser, dass auch der Ort Bischofferode seinen Anschluss an die weite Welt bekam. So kam es, dass am Ortsende in Richtung Pfieffe bei **Km 73,31** ein Haltepunkt entstand, der den Namen **Bischofferode-Pfieffe** trug und im Jahre **1884** eröffnet wurde.

Die Gemeinde Bischofferode erhielt den Haltepunkt gegen Hinterlegung von einer Gebühr in Höhe von lediglich **50 Mark** und der Bereitstellung des Baugrundstückes für die Errichtung des Haltepunktes. An das bereits bestehende Postengebäude für den Bahnübergang baute man einfach ein kleines Fachwerkgebäude mit einem Warteraum an, zu dem noch ein kleines Toilettenhaus hinzukam, das in unmittelbarer Nähe errichtet wurde. Dieses war in ähnlicher Form auch an den Stationen Großbartloff und Grebendorf der Fall.

Der Haltepunkt war mit einem Schrankenwärter besetzt, der nun auch noch die Aufgaben des Fahrkartenverkaufs übernahm und mit weiteren Dingen betraut wurde, die von einem Stationsvorsteher verlangt wurden.

Der erste Stationsvorsteher war der **Bahnhofsverwalter II. Klasse Sucheland**. Sein Stellvertreter war **Jakob Müller**, der aus Pfieffe kam. Er wurde später der Nachfolger von Sucheland.

Rechts:

Ausschnittvergrößerung vom alten Haltepunkt Bischofferode (1880-1957) von der Postkarte auf der nächsten Seite. (Sammlung Reinhold Salzmann)



*Pfarrer Georg Wilhelm Friedrich Vilmar
(Aus: Geschichte des Dorfes Weidelbach)*



Postkarte von Bischofferode und seinen Sehenswürdigkeiten.
(Vermutlich 50-er Jahre). (Sammlung Reinhold Salzmann)

The drawing is a topographical plan of the Haltepunkt Bischofferode (Kr. Meisungen). It shows the railway tracks running horizontally across the middle. Above the tracks, there's a wavy line representing the Mastbach. Below the tracks, there's a curved embankment or ditch. To the left, a road labeled 'v. Bischofferode' leads towards the bottom left. To the right, a path labeled 'Feldweg' runs parallel to the tracks. The drawing includes numerous contour lines indicating elevation changes. A north arrow points towards the top left. Various measurements are noted throughout the drawing, such as '100m', '80m', '60m', '40m', '30m', '20m', '10m', '5m', '2m', '1m'. A scale bar at the bottom indicates 'Maßstab f.d. Längen 1:1000'. The title 'Haltepunkt Bischofferode (Kr. Meisungen)' is written in a large, stylized font at the top center. Below it, the date 'Zustand am 7.1.1951' is written. In the top right corner, the text 'Strecke: Leinafeld' is present.

Haltepunkt Bischofferode (Kr. Meisungen)

Zustand am 7.1.1951

Strecke: Leinafeld

Der Mastbach

Bahnsteig 52m

Feldweg

v. Bischofferode

Maßstab f.d. Längen
1:1000

(Sammlung Reinhold Salzmänn)

[illegible]

Der Plan für eine Güterladestelle bei Km 73,55 am Haltepunkt Bischofferode, angefertigt vom Betriebsamt Eschwege am 29. April 1922. (Sammlg. Salzmann)

Am **29. April 1922** erstellte das Betriebsamt in Eschwege einen Plan zum Bau einer **Güterladestelle** nebst Lagerplätzen am Haltepunkt, die etwa bei **Km 73,55** errichtet werden sollte. Dieser Plan wurde aber

nie realisiert, vermutlich weil die Inflation und die bald darauffolgende Weltwirtschaftskrise mit sinkendem Frachtaufkommen viele Pläne der Eisenbahnverwaltung aus Geldmangel zunichte gemacht hatte. Der Haltepunkt Bischofferode, dem ein mit Schranken versehener schienengleicher Bahnübergang vorgelagert war, lag unglücklicherweise direkt hinter dem Dienstgebäude in einer scharfen Kurve und wurde Mitte der **50-er Jahre** vom Straßenverkehrsamt als Verkehrshindernis eingestuft. Als permanente Gefahrenquelle für den Straßenverkehr wurde der Haltepunkt schließlich im Jahre **1957** abgerissen. Nach dem Abriss des alten Haltepunkts wurde der Bahnübergang umgebaut, die Landstraße etwas begradigt und an Stelle der Schranken wurde der Überweg nun mit einer Blinklichtanlage versehen, die noch im Jahre **1957** in Betrieb ging. Der Stationsleiter Heinrich Kaiser wurde nach Auflösung seines Arbeitsplatzes am alten Haltepunkt Bischofferode zum Bahnhof Malsfeld versetzt, wo er dann als Fahrdienstleiter tätig war.

Als feststand, dass der alte Haltepunkt abgerissen werden sollte, lag er sowieso weit ab vom Dorfe in Richtung Pfielke, musste nun ein neuer Haltepunkt her. Dieser wurde im gleichen Jahr etwa **500 m** östlich in Richtung Tunnel in der Nähe der Straßenunterführung bei **Km 72,779** errichtet. Die Gemeinde Bischofferode verzichtete bei dem neuen ortsnahen Haltepunkt auf die Errichtung von Toilettenanlagen, dafür brauchte sie aber bei dem ca. **10.000.- DM** teuren Projekt lediglich **2000.- DM** für die Errichtung des Wartehauses beizusteuern. Um den neuen Haltepunkt zu erreichen, musste man über eine Treppe zum Bahnsteig hin emporsteigen. Die Kosten dafür und für die Befestigung des Bahnsteiges sowie die Verlegung der Signalanlagen wurden von der Bahn übernommen.

Der neue Haltepunkt lag verkehrsgünstig in der Nähe der Bushaltestelle, Heinrich Kaiser 1966 im Stellwerk Mf in Malsfeld so wurde es den Bewohnern der umliegenden Ortschaften ermöglicht, (Foto: Wolfgang Koch, Sammlung Reinh. Salzmann)



Der neue Haltepunkt Bischofferode Mitte der 60-er Jahre mit ungepflegten Gleisen.
(Sammlung Gerhard Knauf bei Freunde der Eisenbahn, Eschwege)



Der neue Haltepunkt Bischofferode im Jahre 1971.
(Foto: Wolfgang Koch, Sammlung Reinhold Salzmann)

den Zug ohne längere Anmarschwege problemlos zu erreichen, da die Bahn im Zeitalter der fortschreitenden Motorisierung gezwungen war, ihren Kunden näher zu kommen.

Beim neuen Haltepunkt bestand der Warteraum aus einer Holzbaracke mit drei geschlossenen Seitenwänden, an der vierten zum Bahnsteig hinzeigenden Seite wurde die Holzwand nur bis zur Brusthöhe hochgezogen, darüber war die Wand offen. So sah sie aus wie zwei leere Fensterhöhlen, da sich in der Mitte der Eingang befand. Der obere Teil der Frontwand war auch deshalb ausgespart, damit man die herannahenden Züge sehen und auch hören konnte. Nur im Winter war das eine kalte und zugige Angelegenheit.



Der neue Haltepunkt mit Blickrichtung zum Ort hin am 22. 5. 1974.
(Foto: Christian Arbeiter, Sammlung Reinhold Salzmann)



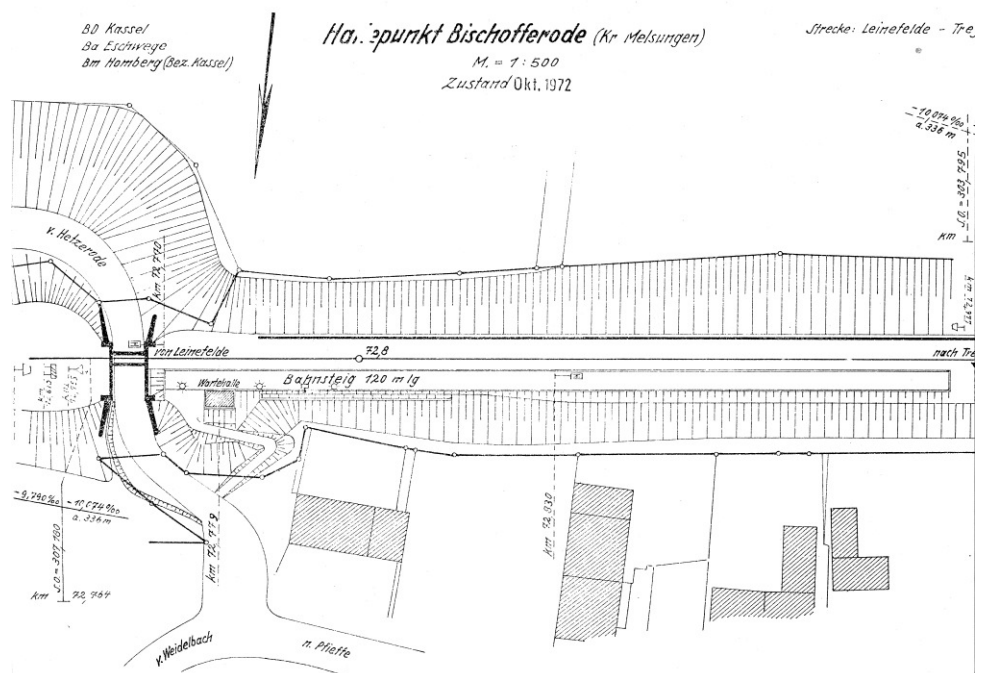
Die Stützmauer am neuen Haltepunkt Bischofferode am 17. 4. 2008. Die Stützmauer wurde am Bahnsteig mit einem Schutzgelenk versehen (Foto: 7. 4. 2005)

Der neue Haltepunkt war unbesetzt, da hatten sich die ca. **8.000.- DM**, die von der DB für diesen aufzubringen waren, schnell amortisiert, wurde doch künftig auch der Schrankenwärter eingespart. Da zur Zeit der Eröffnung des neuen Haltepunkts auch gleichzeitig die Blinklichtanlage für den neuen unbeschränkten Bahnübergang am alten Haltepunkt in Betrieb ging, kann man auf den älteren Fotos vom neuen Haltepunkt noch das Kontrollsignal für das Blinklicht erkennen. Auf späteren Bildern ist das Signal verschwunden, da dieses bei der Umrüstung der Lichtanlagen auf eine neue Technik näher an den Überweg versetzt wurde.



Am neuen Haltepunkt ist der Bahndamm durch eine aus großen Quadersteinen bestehende Stützmauer befestigt, die wohl noch aus dem Jahre **1878** stammt. Diese musste wohl errichtet werden, weil das Gelände ursprünglich aus einer Hanglage bestanden hatte, die für den Bahnbau geeignet werden musste und das Gelände unterhalb des Hanges zur Ortslage gehörte. Dabei ist es auch zu vermuten, dass sich die drei Gebäude Nr. 24, 29 und 30, die beim Bahnbau weichen mussten, sich in diesem Bereich befunden haben müssen. Das Wartehaus überdauerte den Zug noch um ein paar Jahre und wurde schließlich Ende der 70-er Jahre, wahrscheinlich im Jahre **1979**, beim Rückbau der Strecke mit abgerissen.

Ein Schienenbus hat soeben den neuen Haltepunkt Bischofferode in Richtung Eschwege verlassen und ist auf dem Weg zum Bischofferöder Tunnel. (Sammlung Günter Knauf um 1965)



Gleisplan vom neuen Haltepunkt Bischofferode vom Oktober 1972. (Sammlung Reinhold Salzmann)

Auch vom neuen Haltepunkt Bischofferode existiert ein Gleisplan vom **Oktober 1972**. Hieraus ist ersichtlich, dass der Haltepunkt einen **120 m** langen Bahnsteig an der Nordseite besaß, der sich hinter der Straßenunterführung nach Westen hin erstreckte und die Wartehalle sich an der Nordostseite befand.



Der obere Teil des Aufganges am 17. April 2008

Die Kante des Bahnsteigs war mit alten Schienenstücken befestigt. Der neue Haltepunkt selbst wurde schließlich am **1. 10. 1957** eröffnet.

In dem bereits erwähnten Eisenbahnerhaus am Ortseingang, das gleichzeitig dem Ausgang zum neuen Haltepunkt vorgelagert war, wohnte damals der Schrankenwärter **Heinrich Kaiser** vom alten Haltepunkt mit seiner Familie. Er brauchte zunächst nur westwärts an der Bahn entlang zu gehen, um zu seinem Arbeitsplatz am alten Haltepunkt zu gelangen. Nach Auflösung des alten Haltepunktes brauchte er nur am neuen Haltepunkt den Aufgang hinauf zu gehen und in den Zug nach Malsfeld einzusteigen. Kommen wir nun zurück zur Strecke. Aus der Gemarkung Bischofferode existieren zwei weitere



Die Grundmauer vom neuen Haltepunkt am 17. 04. 2008.



Die aus alten Schienenstücken bestehende Bahnsteigkante am 17. April 2008.



Der Bahnsteig und das Gelände der Stützmauer am 17. 04. 2008

Katasterkarten, von der die erste vom **8. Mai 1910** stammt und die Strecke zwischen **Km 72,28** und **Km 73,04** sowie einen Teil des Ortes Bischofferode zeigt. Auf der Karte ist die Straßenunterführung vom **Km 72,764** zu erkennen, von der leider kein Foto von der Straßenhöhe existiert. Auf einem Bildausschnitt ist die Brücke aber wenigstens von oben zu sehen. Die Unterführung besaß eine Breite von **5,55 m** und stammte ursprünglich aus dem Jahre **1878**, wurde jedoch im Jahre **1930** erneuert. Durch die Unterführung, die dem späteren Haltepunkt vorgela-

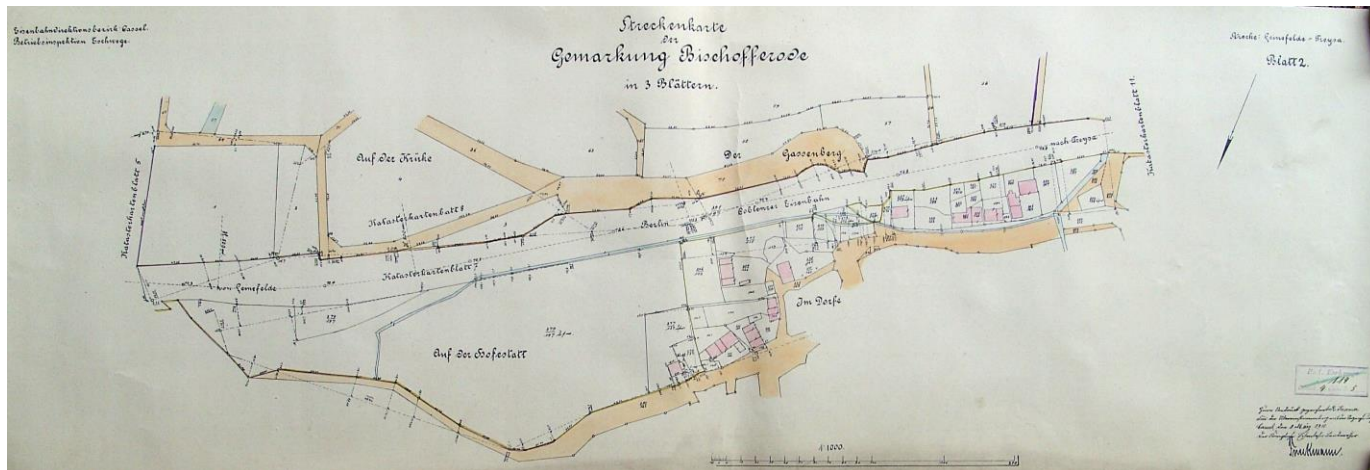
Rechts:

Die Unterführung vom Km 72,764 von oben. Bildausschnitt vom Foto Haltepunkt Blick nach Osten. Foto: (Chr. Arbeiter, Sammlung Reinhold Salzmann)



Der Aufgang zum Haltepunkt und die Stützmauer im Winter 2004.





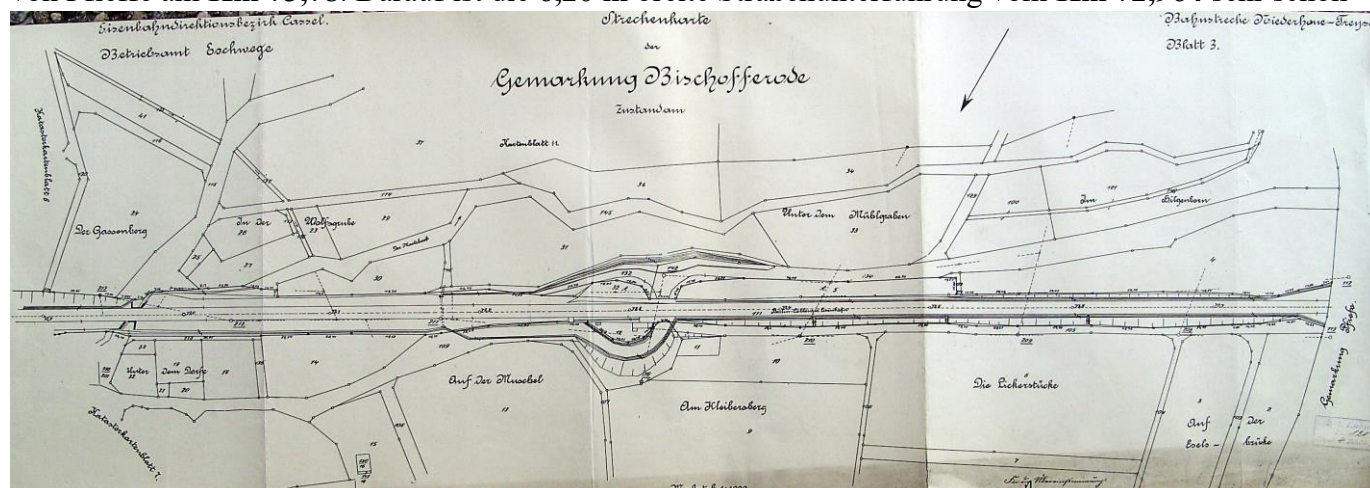
Streckenkarte aus der Gemarkung Bischofferode vom 8. Mai 1910 mit einem Teil des Ortes. (BA Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

gert war, verläuft die Straße nach Hetzerode. Sie war im eigentlichen Sinne eine Brücke, da sie nur aus den beiden Widerlagern bestand, auf denen das Gleis in einer Konstruktion ähnlich der Birnsbachbrücke bei Mörshausen darüber hinweg geführt wurde. Die Karte zeigt außerdem das Gebäude vom Ortseingang, in dem später der Schrankenwärter Heinrich Kaiser gewohnt hatte mit dem gesamten Grundstück, außerdem die Trasse, wo später der neue Haltepunkt entstand. Die Karte endet etwa an der Brücke vom **Km 72,964**.

In den späten **70-er** Jahren nach der Stilllegung der Bahn wurde die Straße nach Hetzerode auch unter der der Eisenbahnbrücke von Schlaglöchern befreit. Dabei kam jede Menge Asphalt und Splitt unter der Brücke auf die Straße, so dass die Oberfläche höher als bisher kam und die Lkw's bei der Durchfahrt Schwierigkeiten bekamen. Dem Fahrer von einem EDEKA-Lkw war das unbekannt und so kam es, dass dieser seinen Aufbau an der Durchfahrt verlor. Der Lkw, der Gott sei Dank keine Ladung besaß, stand anschließend in Bischofferode, während der leere Aufbau vor der Brücke auf der Straße nach Hetzerode zu liegen kam. Die zweite Katasterkarte vom **30. Juli 1913** beginnt am **Km 72,88** und endet an der Gemarkungsgrenze von Pfieffe am **Km 73,78**. Darauf ist die **6,20 m** breite Straßenunterführung vom **Km 72,964** sehr schön



Die Trasse nach dem neuen Haltepunkt beim Km 72,95 am 21. 9. 2013.



Die dritte Streckenkarte vom 30. 7. 1913 mit der Gemarkung Bischofferode vom Km 72,88 bis zur Gemarkungsgrenze von Pfieffe am Km 73,78. (Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

zu erkennen, von der ebenfalls leider kein Foto existiert. Die Unterführung stammte ebenfalls aus dem Jahre **1878**. Die Unterführung querte die Bahn in einem Winkel von **65°**, wobei sie die Pfieffe und einen Feldweg überspannte. Diese war vermutlich im Urzustand als zweigleisige Brücke errichtet worden. Sie wurde im Jahre **1931** erneuert, um sie an die mittlerweile höheren Zuggewichte anzupassen und beim Umbau nur noch eingleisig ausgeführt, weil an diesem Streckenabschnitt ein durchgehendes zweites Gleis nie verlegt worden war. Dabei wurde der Teil der Widerlager, der die neue Brücke tragen sollte, im oberen Bereich neu in Beton gegossen, da der Sandstein des alten Widerlagers den neuen Zuggewichten



Die Nordseite des östlichen Widerlagers am 6. April 2007.



Die Südseite vom östlichen Widerlager am 21. 09. 2013.



Der mit Beton ausgegossene Teil des Widerlagers am 21. 9. 2013.



Der weitgehend abgetragene Bahndamm mit Formsignal am 6. 4. 2007.

nicht mehr gewachsen gewesen wäre. Die Wegunterführung wurde kurz nach der Stilllegung der Strecke beim Rückbau komplett mit abgebaut, sogar das westliche Widerlager sowie ein Teil des dahinter befindlichen Bahndammes wurde dabei entfernt beziehungsweise in seiner Höhe minimiert. Der Bahndamm ist heute Teil eines Gartens, das Formsignal, das dort heute an die Bahn erinnern soll, hat hier früher nie gestanden.

Unmittelbar hinter der Pfeiffebrücke sollte laut dem Plan aus dem Jahre 1922 bei **Km 72,985** die Weiche für das Gütergleis eingebaut werden. Wenige Meter hinter dem letzten Haus von Bischofferode finden wir noch am **Km 73,174** einen gewölbten Wasserdurchlass aus dem Jahre 1877, der seinen Zweck auch heute noch erfüllt. Er besitzt eine Breite von **1,50 m** und ist auch auf der Streckenkarte aus dem Jahre 1913 eingezeichnet. Vom Durchlass bis zum alten Bahnübergang sind noch etwa 150 m zurückzulegen, während der Bahnsteig wahrscheinlich schon direkt hinter dem Wasserdurchlass begonnen hatte.



Die Nordseite vom Wasserdurchlass mit einem weiteren Einlauf am Km 73,174 am 10. 04. 2007.



Der Ablauf des Durchlasses an der Südseite am gleichen Tag.

Ebenfalls auf der alten Streckenkarte eingezeichnet ist der alte Haltepunkt Bischofferode am **Km 73,31** mitsamt seinem Bahnübergang. Die scharfe Kurve um den ehemaligen Schrankenposten herum ist heute Parkplatz, die Straße begradigt und vom Bahnübergang, der während der letzten Betriebsjahre der Strecke mit einer Blinklichtanlage versehen war, waren im Jahre **2007** nur noch ein paar große Steine und Reste eines dicken aus dem Boden herausragendes Stromkabels erhalten.

Wie lästig einem Autofahrer die vielen Bahnübergänge entlang der Straße von Bischofferode bis Melsungen sein konnten, zeigt die tägliche morgendliche Autofahrt des Autors im Jahre **1970** über diese Strecke. Hatte er am Bahnübergang in Bischofferode rotes Blinklicht, begann der tägliche Kampf mit dem Triebwagen. Wer war heute schneller, der Schienenbus oder der Autor? Meistens gewann der Triebwagen, denn dieser fuhr nun fast ständig auf fast gleicher Höhe neben dem Autor her. Dieser hatte dann an allen Bahnübergängen bis Melsungen „rote Welle“ und der Zug zuckelte an jedem Bahnübergang direkt vor der Nase des Autors darüber hinweg, als wollte er ihm sagen:

„Ich hab' hier schließlich die älteren Rechte!“

Irgendwo in der Nähe von **Bischofferode**, so schrieb zumindest das **Homberger Kreisblatt** in seiner Ausgabe vom **2. März 1876**, gerieten zwei Italiener, die beim Bahnbau ihr Geld verdienten, wegen einer Forderung von ein paar Thalern am **25. Februar 1876** so heftig in Streit, dass einer der beiden dem anderen Streithahn seinen Dolch in die Brust rammete. Dieser verstarb dann nach wenigen Stunden, während der Täter nach einer missglückten Flucht im Gefängnis landete. Er hatte die Tat gestanden.

Da im Tal entlang der Pfieffe während des Bahnbaus etliche schwarzhäarige Kinder mit lockigem Haar zur Welt gebracht wurden, kann man davon ausgehen, dass zwischen den einheimischen jungen Frauen und den südländischen Bahnarbeitern nicht nur getanzt und geflirtet worden ist, sondern dass auch tiefer gehende Beziehungen eingegangen wurden. Wie man der alten Streckenkarte aus dem Jahre **1913** entnehmen kann, verläuft die Trasse hinter dem ehemaligen Bahnübergang fast schnurgerade für etwa **300 m** nördlich der Straße an einem Hang entlang und wechselt danach wieder in einen Damm über, um etwa auf halber Strecke in Richtung Pfieffe am **Km 73,78** die Gemarkungsgrenze zu erreichen. Ab hier beginnt eine weitere alte Streckenkarte vom **30. Juli 1912**, die den Bereich von der Gemarkung Pfieffe vom **Km 73,8** bis zum **Km 74,5** abdeckt.



Die Bahntrasse zwischen dem Wasserdurchlass und dem Bahnübergang am 9. 4. 2007.



Auf der Insel befand sich bis 1957 der alte Haltepunkt Bischofferode (Foto vom 21. 4. 08)

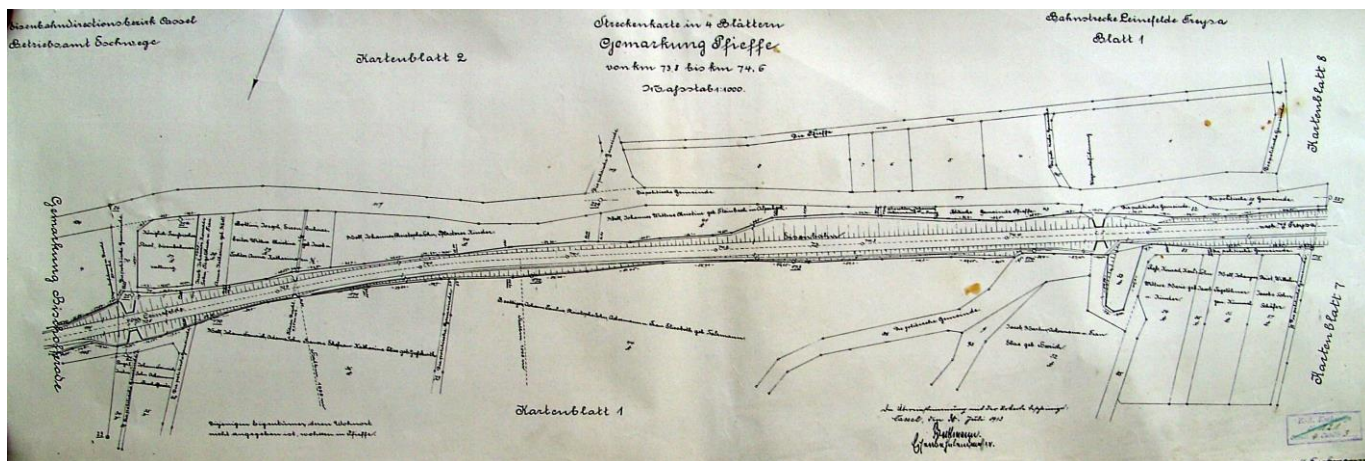


Die kärglichen Reste vom ehemaligen Bahnübergang Bischofferode am 6. 4. 2007



Rechts:

Ein Triebwagen nach Malsfeld hat im Jahre 1974 gerade den Bahnübergang am alten Haltepunkt Bischofferode überquert. (Foto: Christian Arbeiter, Sammlung Reinhold Salzmann)



Die Streckenkarte vom 30. Juli 1913 zeigt die Strecke zwischen Km 73,8 und Km 74,5 im Bereich der Gemarkung Pfeffe. Man erkennt darauf die gewölbte Wegunterführung am Km 73,794, einen in der Liste der Unterführungen und Durchlässen nicht aufgeführten Durchlass am Km 73,91, der heute nicht mehr vorhanden ist, sowie die Straßenunterführung vom Km 74,469. (Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Dort ist am **Km 73,794** mit der nächsten gewölbten Wegunterführung aufzuwarten, deren Südseite rundherum mit Buschwerk bewachsen und zumindest im Jahre **2007** noch sehr gut erhalten und rundherum freigeschnitten war, während die Nordseite, obwohl vom Gehölz befreit, sich schon damals in einem recht schlechten Zustand befand. Der Zustand des Bauwerks war im **Herbst 2013** mittlerweile äußerst desolat. Mit der Unterführung wird zwar lediglich ein Feldweg überquert, aber der Bachlauf entlang der östlichen Gewölbe-seite darf natürlich nicht fehlen. Das Bauwerk selbst ist **5 m** breit und wurde im Jahre **1877** errichtet. Eine Deckschicht bis zur Gleishöhe ist bei dem Bauwerk kaum vorhanden, da auch der Damm, auf dem die Strecke verlief, hier nur



Die frei geschnittene Nordseite der Unterführung vom Km 73,794 am 6. April 2007.



Die gut erhaltene und freigeschnittene Unterführung von Süden her am 06. April 2007 und die Südseite ziemlich zugewachsen am 21. September 2013. sehr niedrig ist. Das in-teressanteste sind an diesem Bauwerk die bildlichen Darstellungen an den Gewölbe-Schlusssteinen.

Auf dem Schlussstein an der Südseite kann man eine bildliche Darstellung erkennen, die wohl



Oben: Die Jahreszahl 1877 oder 78 an der Nordseite am 21. 09. 2013

Rechts: Der Adler mit ausgebreiteten Flügeln am Schlussstein auf der Südseite. (Bildausschnitt vom 21. 9. 2013)





einen Adler mit weit ausgebreiteten Flügeln darstellen soll, während an der Nordseite auf dem Stein über dem Schlussstein noch schwach die Jahreszahl **1877** oder wohl eher **78** zu erkennen ist. In unmittelbarer Nähe von der Wegunterführung war im Jahre **2008** noch der Kilometerstein vom **Km 73,8** zu erkennen, obwohl der Stein bereits beschädigt war. Außerdem war auf der Unterführung noch das bereits umgefallene Schutzgeländer vorhanden, das achtlos im Gras gelegen hatte. Dort in der Nähe standen auf einer Wiese hochkant Holzpfähle an einem Baum, die von einem

Der Bachlauf an der Ostseite der Unterführung am 21. 9. 2013 und der Kilometerstein Km 73,8 am 6. April 2007.



Auf der Unterführung lag noch das bereits umgefallene Schutzgitter (Foto vom 6. April 2007)



Vergrößerung von der Zahl am Mast zersägten Telegrafemas-ten der Bahn stammten und möglicherweise einmal bei Bahnkilometer **73,0** als kompletter Mast gestanden hatten.



Der zersägte Telegrafmast von Km 73,0 am 6. April 2007.

Kurz vor und in PfiEFFE wird die Bahntrasse heute mehrmals durch Feldwege und Ortsstraßen unterbrochen. In der Zeit, als die Bahn



Die Bahntrasse mit der Brücke am Sportplatz am Km 74,469 kurz vor PfiEFFE. (Foto: Jürgen Kern, Sammlung Reinhold Salzmann)



Die Brücke beim Sportplatz in den 70-er Jahren (Vergrößerung)

noch fuhr, sah es hier noch völlig anders aus.

Das erste Objekt, laut dem Brückenverzeichnis der Bahnmeisterei **Niederhone** aus dem Jahre **1937** eine Straßenunterführung, war eigentlich eine Brücke über einen Feldweg und befand sich in Höhe des Sportplatzes von PfiEFFE am **Km 74,469**. Sie besaß eine lichte Weite von **5,55 m**, wurde im Jahre **1877** errichtet und besaß an allen vier Seiten weit ausladende Stützmauern, die den Bahndamm zur Brücke hin abstützen sollten. Einen Hinweis auf einen Umbau in den 30-er Jahren wie bei anderen Brücken an der Strecke ist im Brückenverzeichnis nicht vermerkt. Die Brücke wurde bald nach dem Rückbau der Gleise bis auf die Grundmauern abgerissen, so dass heute nur noch die äußere Randumfriedung des mittlerweile

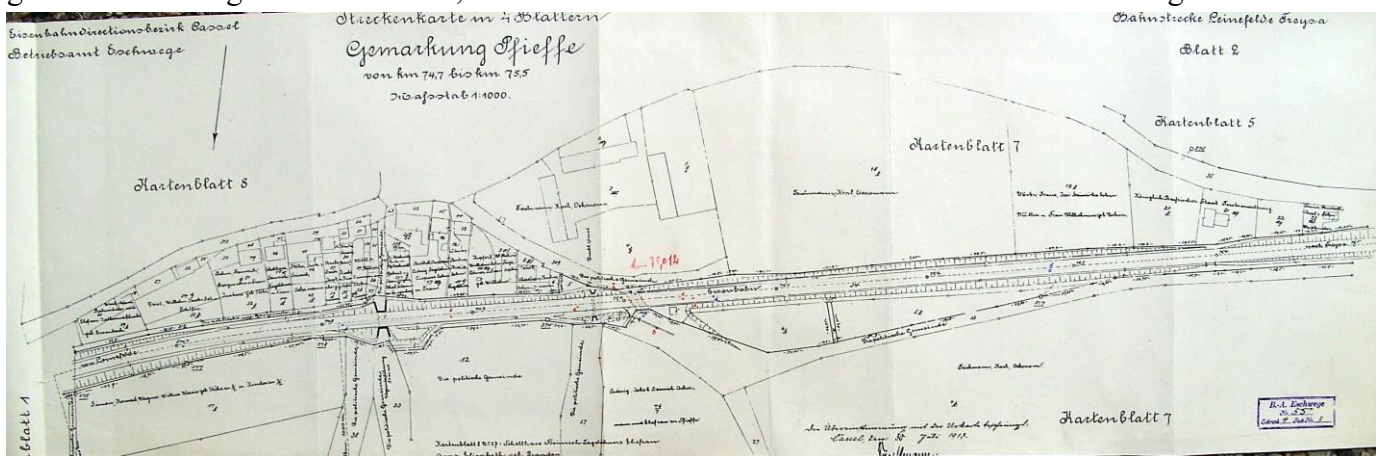


Der Feldweg am Km 74,469 kennzeichnet die Stelle, wo einst die Brücke gestanden hatte. (6. April 2007)



Die Trasse zwischen Km 74,469 und 74,9 etwa am Km 74,65. (Foto vom 7. April 2023)

geteerten Feldweges daran erinnert, dass sich an der Stelle einmal eine Straßenunterführung befand.



Streckenkarte von der Gemarkung Pfieffe ab Km 74,7 bis zum Km 75,5 vom 30. Juli 1913. Auf der Karte ist die heute verschwundene gewölbte Wegunterführung vom Km 74,84, der gewölbte Durchlass vom Km 74,985 und ein Überweg am Km 75,012 zu erkennen, der nachträglich extra gekennzeichnet wurde.

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

Die nächste historische Streckenkarte von der Gemarkung Pfieffe stammt vom **30. Juli 1913** und deckt die Strecke zwischen **Km 74,7** bis zum **Km 75,5** ab. In diesem Bereich befand sich bereits in der Ortslage von Pfieffe am **Km 74,840** eine **5 m** breite gewölbte Wegunterführung aus dem Jahre **1877**. Von dieser existiert lediglich eine Aufnahme aus der Unterführung heraus in Richtung Dorf. Diese wurde letztendlich in der Zeit um den **12. Juni 1980** abgerissen, wie die **HNA** in ihrer Ausgabe vom **14. 6. 1980** mitsamt einem Bild berichtete. Hier im Dorf wurde die Trasse nach dem Abbau der Gleise teilweise überbaut, so dass der ehemalige Streckenverlauf bis zum Wasserdurchlass vom **Km 74,985** nicht mehr nachzuvollziehen ist.



Die innerörtliche Unterführung in Pfieffe bei Km 74,84, wie sie bis ins Jahr 1980 ausgesehen hatte. (Aus HNA, Historische Bilder Pfieffe)



Ein Zug, bestehend aus zwei VT 95 mit Beiwagen, quert um das Jahr 1974 gerade die Unterführung vom Km 74,84. (Foto: Jürgen Kern)

Beim nächsten Bauwerk an der Trasse handelte es sich um einen gewölbten Wasserdurchlass, der bis heute erhalten blieb und einmal zum Ensemble eines Schrankenpostens gehörte, der auch mit einem Läutewerk bestückt war, das die Ankunft der Züge aus der jeweiligen Richtung angekündigt hatte. Der **1,50 m** breite

Durchlass stammt aus dem Jahre **1877** und befindet sich am **Km 74,985**.

Die Südseite des gewölbten Durchlasses wird anscheinend regelmäßig gepflegt, da sie sich an einer Straße befindet, während die Nordseite im Jahre **2007** kaum noch einzusehen war, da diese auch im Umfeld mittlerweile stark zugewachsen war und sich auch in einem jämmerlichen Zustand befand. Am Nordportal waren im Jahre **2007** noch Reste von roter Farbe zu erkennen, wie auf der Aufnahme zu erkennen ist, wozu diese gedient hatte, ist fraglich. Möglicherweise diente der Durchlass auch als Luftschutzbunker während des Zweiten Weltkriegs.



Das Bild aus der HNA vom 14. 6. 1980 zeigt etwa die gleiche Perspektive während der Abrissphase der Unterführung. (Foto: HNA, Sammlung Reinhold Salzmann)



Das gesamte Südportal mit den seitlichen Stützmauern am 21. 09. 2013.



Die Nordseite vom Wasserdurchlass mit roten Farbresten am 09. 04. 2007.



Der obere Teil der Südseite mit behauenen Steinen am 21. 9. 2013.

An der Südseite befindet sich oberhalb des Gewölbobogens auf dem mittleren Stein unterhalb der Abdeckplatten die Jahreszahl **1877**, wenn diese auch kaum noch zu erkennen ist. Es wäre möglich, dass sich an oder über den Schlusssteinen der beiden Seiten auch einmal Darstellungen oder Jahreszahlen befanden, aber die Steine selbst sind im Laufe der Jahre so verwittert, dass sich keinerlei Verzierungen deuten lassen.

Links neben dem Einlauf des Durchlasses an der Nordseite fand der Autor im Graben, der an der ehemaligen



Die Jahreszahl 1877 unter den oberen Abdeckplatten am 21. 9. 2013 kaum zu erkennen. (Vergrößerung)



Das etwa 6 Meter lange Stück Schiene im Graben beim Wasserdurchlass am 9. April 2007.

Trasse entlang verläuft, im Jahre **2007** noch ein etwa **6 Meter** langes Stück Gleis, das anscheinend beim Abbau der Strecke dort vergessen wurde.

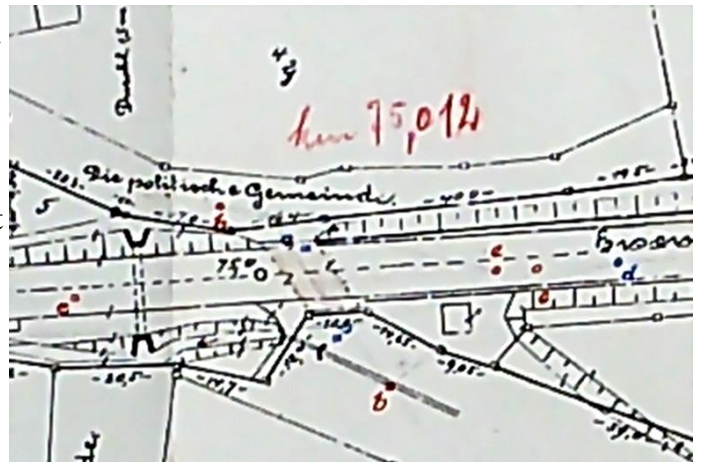
Kommen wir nun zum Bahnübergang „**Zur Schrecke**“, dem Posten **32** am **Km 75,012** selbst, bei dem es sich im Jahre **1918** gemeinsam mit den Posten **29** und **30** um Posten untergeordneter Bedeutung handelte, die laut der Bahnmeisterei Waldkappel während der Nacht und auch am Tage künftig geschlossen gehalten werden sollten und nur nach Bedarf zu öffnen, um die Kosten für eine ganz-tägige Bedienung wegen zu geringer Frequentierung des Überwegs zu sparen. Während vom Schrankenposten **30** reichlich schriftliches Material über diesen Vorgang erhalten blieb (siehe Kapitel 96), können über den Übergang am Posten **32** nur Mutmaßungen angestellt werden. Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass es noch im Jahre **1920** folgende Bedienzeiten gegeben hatte:

Im Jahre **1920** gab es, wie auch am Posten **30**, offenbar noch **3 Schichten** mit folgenden Zeiten, die von **2 Schrankenwärtern** und **1 Ablösung** bedient wurden: Zwischen dem **1. 4.** und **30. 9.** von **morgens 4 Uhr bis mittags 12 Uhr**, von **mittags 12 Uhr bis 2 Uhr (14 Uhr) mittags** und von **2 Uhr mittags bis 10 Uhr (22 Uhr) abends**. Zwischen dem **1. 10.** und dem **31. 3.** gab es nur **2 Schichten**, die gingen von **6 Uhr vormittags bis 2 Uhr (14 Uhr) nachmittags** und von **2 Uhr nachmittags bis 10 Uhr abends**. Über Nacht sollten die Schranken grundsätzlich geschlossen bleiben. Laut einem Schreiben aus Cassel vom **19. 8. 1918** sollten alle drei Überwege bis zu einer endgültigen Regelung der künftigen Bedienungszeiten auch am Tage geschlossen gehalten werden. Die zu der Zeit gültigen Schließungszeiten für alle drei Posten waren laut einem Schreiben aus Waldkappel vom **24. 8. 1918** folgendermaßen:

Vom **1. 4.** bis **30. 9.** von abends **9 ½ Uhr (21. ³⁰ Uhr)** bis morgens **4 Uhr** und vom **1. 10.** bis **31. 3.** von abends **7 Uhr (19 Uhr)** bis morgens. Die Schranken am Posten **32** wurden sicherlich bald nach der Rückstufung der Strecke auf Nebenbahnbetrieb bis spätestens im Jahre **1924** entfernt und der Posten aufgegeben. Das Postengebäude selbst

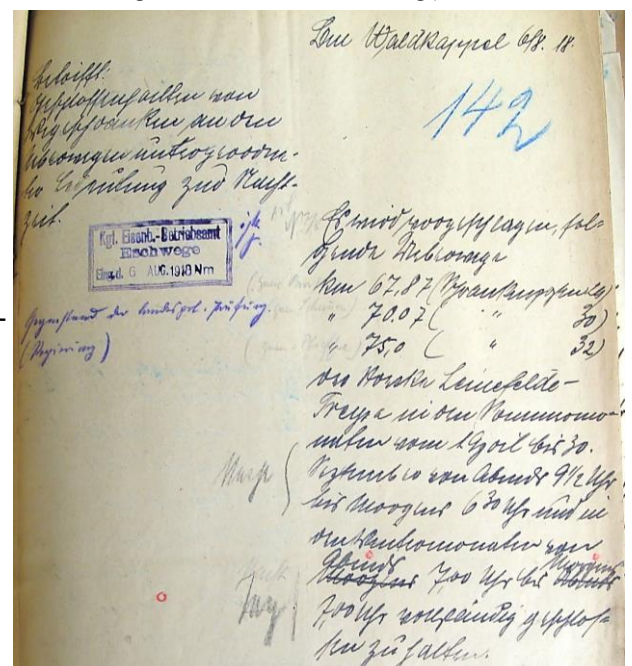
Beleg links:
Laut Schreiben aus Cassel vom 19. 8. 1918 sollten alle 3 Bahnübergänge auch tagsüber geschlossen bleiben.

Beleg rechts:
Die aktuellen Schließungszeiten für die 3 Bahnübergänge laut einem Schreiben aus Waldkappel vom 24. 8. 1918.
(Beide Belege: BA ESW, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)



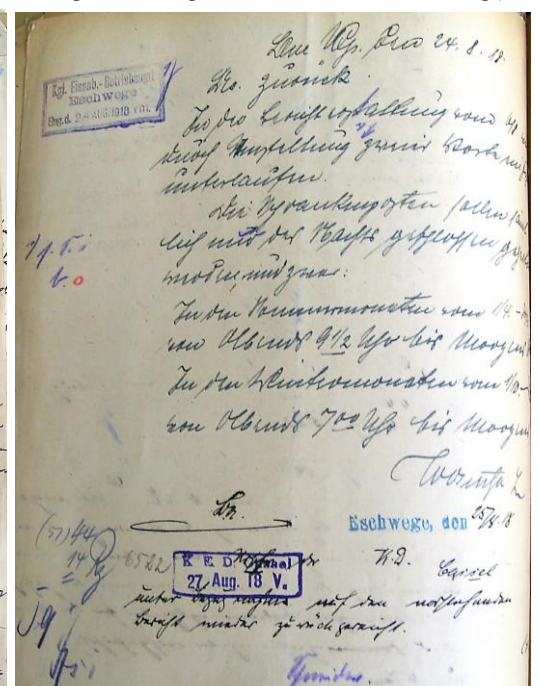
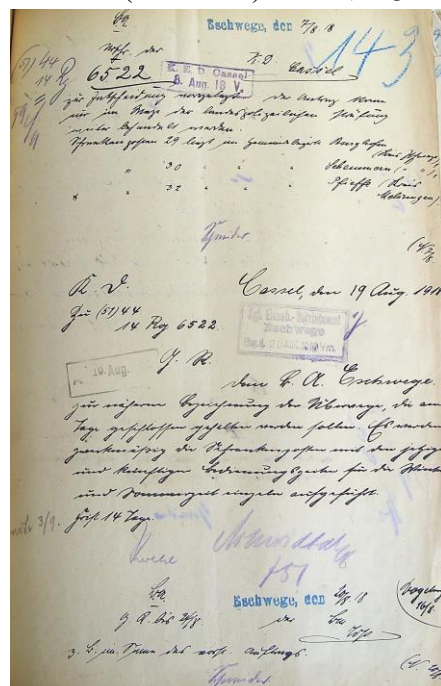
Der Bahnübergang vom Km 75,012 mit dem gewölbten Durchlass am Km 74,985, rechts davon der Überweg und am Km 75,025 folgt das Postengebäude.

(Ausschnittvergrößerung von der Katasterkarte Blatt 2 vom 30. Juli 1913, Sammlung Freunde d. Eisenbahn, Eschwege)



Der obere Teil des Schreibens vom 6. 8. 1918 von der Bahnmeisterei Waldkappel, in dem auch der Posten 32 erwähnt wird.

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



stand auf der Nordseite der Strecke am **Km 75,025**.

Nur etwa **20** Meter vor dem späteren Haltepunkt Pfeiffe befand sich von Bischofferode her gesehen der Bahnübergang „zur Schrecke“, der auf einem Foto vom Rückbau der Strecke um das Jahr **1977** darauf als ein heller Streifen unmittelbar hinter dem Bahnsteigende vom Haltepunkt zu sehen ist. Zu diesem Zeitpunkt liegen über Bischofferode hinaus bis zum Dammdurchstich bei Waldkappel schon keine Gleise mehr. Auch bis zur Haltestelle Pfeiffe sind die Gleise bis Bischofferode inzwischen abgebaut. Auch die Telegrafmasten mit den Telefondrähten, sowie die Blinklichter und Andreaskreuze an den Bahnübergängen waren nach der Streckenstilllegung im **Mai 1974** in der Zwischenzeit schon verschwunden.



Der Bahnübergang „Zur Schrecke“ am Km 75,012 von Osten am 6. 10. 1949 bei der Einweihung des neuen Haltepunkts Pfeiffe, dessen Bahnsteig direkt hinter dem Bahnübergang auf der linken Seite beginnt. (Bildausschnitt, Sammlung Reinhold Salzmann)



Das Gleis vor der Raupe am Haltepunkt Pfeiffe wartet noch auf den Abbauzug, der in Kürze den Rest der Strecke bis zum Haltepunkt Beieröde abbauen wird. Das Bild wurde von Westen her fotografiert. Der helle Querstrich links vom Stationsgebäude Pfeiffe im Hintergrund ist der Bahnübergang „Zur Schrecke“. (Foto: Jürgen Kern um 1977, Sammlung Reinhold Salzmann)



Der ehemalige Bahnübergang „Zur Schrecke“ heute mit Blickrichtung zu den Feldern und mit Blick zum ehemaligen Haltepunkt Pfeiffe am 7. April 2023.