

Teil 99: Vom Haltepunkt Pfieffe zur Weieröde



Die Bevölkerung von Pfieffe wartet am 6. Oktober 1949 am Bahnsteig auf den ersten Zug, der am neu errichteten Haltepunkt anhält. (Foto: Sammlung Jürgen Kern)

Jahre 1949 endlich ein **Haltepunkt** in Pfieffe eröffnet werden konnte, da die Bahn damit begonnen hatte, die Haltepunkte in die Ortschaften zu verlegen, um in Anbetracht der seit 1945 getrennten Strecke Leinefelde-Treysa wieder mehr Fahrgäste zu bekommen. So wurde etwa auf Höhe des ehemaligen Postengebäudes vom Posten 32, jedoch an der Südseite von der Bahn, ein nagelneues Stationsgebäude mit einer neuen Haltestelle für Pfieffe errichtet.

Endlich war es so weit! Das ganze Dorf war auf den Beinen, als am **6. Oktober 1949** gegen **15 Uhr** der erste Personenzug von Spangenberg herüber kam. Der Eingang zum Vorplatz der neuen Haltestelle war mit einer Girlande geschmückt und vor dem Stationsgebäude standen Tannen, als der Zug, der mit einer Dampflok der Baureihe 56.² bespannt war, mit lang anhaltendem Dauerpfeifen schließlich den neuen Haltepunkt Pfieffe erreichte. Die Lok war an der Tür zur Rauchkammer mit einem mit Blumen bespickten Eichenkranz und an den Seiten mit Girlanden geschmückt, als der Zug am neuen Haltepunkt vorfuhr. Die Lok durchtrennte das eigens für sie gespannte Band zur Eröffnung des Haltepunkts, während sie das erste Mal mit quietschenden Bremsen dort anhielt, damit die ersten Fahrgäste am Haltepunkt in den Zug ein- oder aussteigen konnten. Nachdem der Zug am neuen Haltepunkt zum Stehen gekommen war und die anwesende Bevölkerung einige Lieder gesungen hatte, übergab **Reichsbahnrat H. Henneke** vom **Betriebsamt Eschwege** von erhöhter Stelle aus dem Packwagen heraus mit einer humorvollen Rede den Haltepunkt seiner Bestimmung. Der damalige Bürgermeister **Heinrich Strube** aus Pfieffe stieg während seiner Dankesrede ebenfalls in die offene Tür des Packwagens, damit die große Menschenmenge, die der

Eigentlich sollte der **Haltepunkt Pfieffe** bereits in den Jahren **1877 bis 1879** beim Neubau der Strecke errichtet werden, aber im Anbetracht des erst 6 Jahre zuvor beendeten Deutsch-Französischen Krieges stimmten die Gemeindevertreter von Pfieffe gegen diesen Plan, weil sie befürchteten, die Franzosen könnten sich rächen wollen und mit der Bahn einfach und schnell nach Pfieffe gelangen. Da der Haltepunkt in Pfieffe von seiner Bürgervertretung abgelehnt worden war, hatte Pfarrer Vilmar aus Weidelbach bei der Preußischen Eisenbahnverwaltung sicher ein leichtes Spiel, den ohnehin geplanten Haltepunkt nach Bischofferode zu holen. Daher mussten erst **70** lange Jahre vergehen, bis im



Der erste Zug fährt am 6. Oktober 1949 in den neuen Haltepunkt Pfieffe ein.

(Sammlung Reinhold Salzmann)



Der erste Zug hält, von Spangenberg kommend, am neuen Haltepunkt Pfieffe.

Vorne mit Andreaskreuzen: Der Übergang zur Schrecke. (Foto: Sammlung Jürgen Kern)



Um das Jahr 1950 zeigt sich der Haltepunkt Pfieffe in sauberem Zustand.
(Sammlung Reinhold Salzmann)

Eröffnungszeremonie beigewohnt hatte, ihn während seiner Rede auch sehen und hören konnte. Er übernahm den Haltepunkt mit einigen Worten des Dankes in die Obhut der Gemeinde und bedankte sich vor allem bei den zahlreichen Helfern, die bei der Errichtung des Haltepunkts mit zugepackt hatten. Einer, der maßgeblich daran beteiligt war, dass Pfieffe überhaupt einen Haltepunkt erhalten hatte, war Pfarrer **Walter Lotz**, der kurz vor der Eröffnung des „Bahnhofes“ von Pfieffe nach Spangenberg versetzt worden war.

Er war der Erste, der nach dem Halt des Einweihungszuges aus einem der Personenwagen gesprungen war, um seinen ans Herz gewachsenen Pfieffern zum neuen Haltepunkt zu gratulieren. Nach Beendigung der Eröffnungsfeierlichkeiten am Haltepunkt fuhr der erste Zug, der an der neuen Station Pfieffe gehalten hatte, in Richtung Waldkappel weiter und die feiernde Menge zog mit musikalischer Begleitung zum Gasthaus **Pfetzling**, wo die Feier im Saal des Gasthauses feuchtfröhlich fortgesetzt wurde.

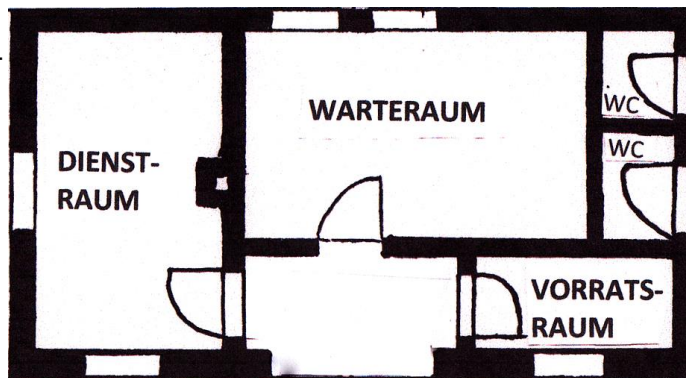
Errichtet wurde der Haltepunkt bei **Km 75,03** in den Jahren **1947-1949** unter Selbsthilfe der Bewohner von Pfieffe, um die Baukosten in Grenzen zu halten. Nachdem die zahlreichen Eingaben an die Bahnverwaltung endlich Früchte getragen hatten und die Baugenehmigung endlich vorlag, konnte mit dem Bau des Haltepunkts begonnen werden. Für die Baukosten mussten die Pfieffer Bürger **8000 DM** aufbringen, wovon **5000 DM** auf das Grundstück entfielen und **3000 DM** über eine so genannte Kopfsteuer aufgebracht werden musste. Außerdem hatte sich jeder Haushalt mit mindestens zwei Tagewerken am Bau zu beteiligen, sei es mit einem Gespann wie die ortsansässigen Bauern oder mit ihrer Hände Arbeit für alle übrigen Männer (oder Frauen). Sogar die „**Hessischen Nachrichten**“ widmeten in Ihrer Ausgabe für die Kreise Melsungen und Fritzlar-Homberg vom **19. 10. 1949** der Eröffnung des Bahn-Haltepunkts in Pfieffe ein paar Zeilen. Die Zeitung schrieb, dass das schmucke und funktio-



Bürgermeister Strube (auf dem Packwagen) und Pfarrer Lotz (davor) während der Eröffnungsreden. (Foto: J. Kern, Sammlung R. Salzmann)



Das Stationsgebäude Pfieffe von Westen her im Jahre 1971.
(Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)



BAHNSTEIG

Die damalige Raumaufteilung im Stationsgebäude vom Haltepunkt Pfieffe.
(Zeichnung: Reinhold Salzmann)

nale Gebäude des Haltepunkts am Bahnsteig neben dem Übergang „zur Schrecke“ errichtet worden war, das mit einem Warteraum sowie einen Dienstraum für den Bahnagenten ausgestattet wurde. Außerdem erhielt das Gebäude an der Westseite zwei Plumpsklos, getrennt nach Männlein und Weiblein, die von außen her begehbar waren, sowie einen kleinen Vorratsraum, in dem möglicherweise der Kohlenvorrat gebunkert wurde.

Vom Haltepunkt Pfieffe gibt es auch einen Gleisplan vom **Oktober 1972**. Nach diesem besaß der Haltepunkt einen lediglich **85 m** langen Bahnsteig südlich des Gleises. Dieser endete am **Km 75,1**.

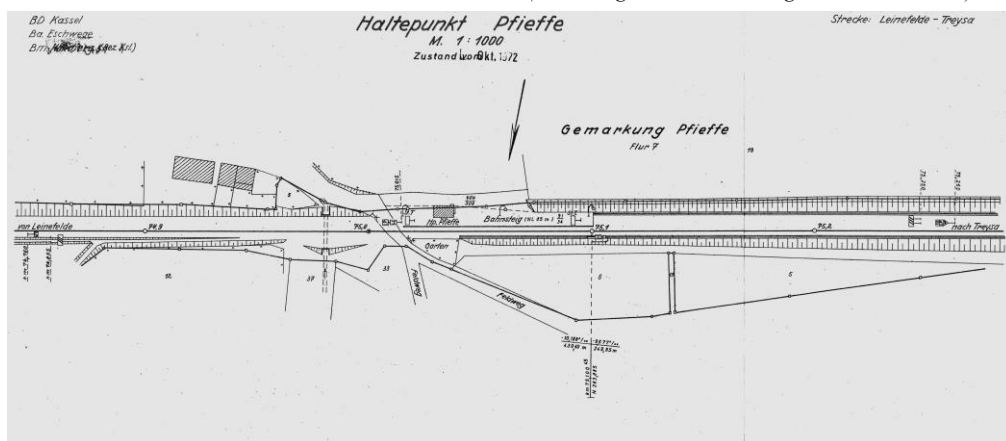
Im Stationsgebäude vom Haltepunkt Pfieffe verdiente **Edwin Hedrűch**, der bereits seit **1948** am Bahnhof Spangenberg angelernt worden war, vom **Oktober 1949** bis ins Jahr **1967** als Agent für die Bahn seine Brötchen. Er war dem Bahnhof Spangenberg unterstellt, nahm am Haltepunkt Expressgut sowie Gepäck entgegen und verkaufte dort auch die Fahrkarten, woran er prozentual beteiligt war. Zur Abfertigung des Expressgutes mus-

ste Edwin Hedrűch beim Eintreffen eines jeden Zuges am Haltepunkt anwesend sein. Da er in der Nähe gewohnt hatte, fiel ihm das auch nicht schwer. An den Tagen, in denen er zur Dienstbesprechung nach Spangenberg beordert wurde, vertrat ihn seine Frau im Stationsgebäude. Nach dem Jahr **1967** war die Station unbesetzt und das Gebäude begann zu verwahrlosen, obwohl im Jahre **1973** daran nochmals kleine Reparaturen durchgeführt wurden. Nach der Stilllegung der Strecke im Jahre **1974** stand das Gebäude zunächst leer, aber nach dem Rückbau der Strecke um das Jahr **1977** erwarb der Sportschützenverein Pfieffe das Gebäude nebst dem nun brachliegenden Grundstück vom Haltepunkt. Die Schützen bauten das inzwischen arg

herunter gekommene Gebäude für ihre Zwecke um und machten wieder ein Schmuckstück daraus, an dem noch immer gut zu erkennen ist, wozu es einst errichtet worden war. Vor dem



Das Stationsgebäude von Pfieffe um das Jahr 1970. Die Tür im Inneren führt zum Vorratsraum. (Foto: Jürgen Kern, Sammlung Reinhold Salzmann)



Gleisplan vom Haltepunkt Pfieffe vom Oktober 1972. (Sammlung Ralph Friebe)



Das heruntergekommene Gebäude vom Haltepunkt Pfieffe im Januar 1983.

(Foto: Reinhold Salzmann)



Das gleiche inzwischen umgebaute Gebäude am 7. 8. 2005. Beim Umbau erhielt das Gebäude vom ehemaligen Haltepunkt ein Vordach. (Foto: 9. 4. 2007)



Gebäude hing im Jahre **2007** noch ein altes Hinweisschild für den Haltepunkt, auf dem dieser hochtrabend als Bahnhof bezeichnet wird, außerdem hing dort damals noch ein Wegweiser für eine Straße „Zum Alten Bahnhof“. Wenn wir hinter dem ehemaligen Haltepunkt die Trasse weiterverfolgen, so stoßen



Die Hinweisschilder zum „Bhf PFIEFFE“ und „Zum Alten Bahnhof“ zum Haltepunkt Pfeffe am 9. 4. 2007

wir auf der rechten Seite auf den erhaltenen Kilometerstein vom **Km 75,2**, hinter dem der Schützenverein Pfeffetal sein Schützenheim quer zur Trasse errichtet hatte. Die alte Bahntrasse dahinter wurde dadurch zum Schießstand umfunktioniert.



Der Kilometerstein Km 75,2 oberhalb der Stützmauer vor dem Schützenhaus von Pfeffe am 21. 9. 2013.



Das Vereinshaus des Schützenvereins Pfeffe auf der Trasse und der Kilometerstein Km 75,2 oberhalb der Stützmauer. Hinter dem Gebäude befindet sich auf der Trasse auch der Schießstand. (Foto: Reinhold Salzmann um 2005)

Irgendwo in oder ein paar Meter vor Pfeffe in Richtung Spangenberg muss die Aufnahme vom **Abbauzug** mit einer Diesellokomotive der Baureihe **211** um das Jahr **1977** entstanden sein, wo der mitgeführte Kran dabei ist, die schon zertrennten Gleisjoche aus dem Gleisbett heraus zu reißen und neben dem Schotterbett aufeinander zu stapeln.



Der Abbauzug reißt hinter dem anhängenden Kranwagen die Gleisjoche aus dem Gleisbett, um sie daneben aufzustapeln. (Foto: J. Kern um 1977, Sammlung R. Salzmann)

Wir sollten Pfeffe aber nicht verlassen, ohne über den Streckenläufer **Heinrich Mell**, genannt „**Stinns Heiner**“, zu berichten, der von den **30-er Jahren** an bis in die **50-er Jahre** hinein zwischen Waldkappel und Malsfeld täglich die Strecke abging. Seine Tagestouren verliefen am ersten Tag von Spangenberg nach Malsfeld und zurück, während er am zweiten Tag die Strecke von Spangenberg bis Waldkappel und zurück abzugehen hatte und das alles auf den Gleisen mit vollem Gepäck, dessen wichtigstes Utensil ein überdimensionaler Schraubenschlüssel war, mit dem Mell die Festigkeit der Schrauben an den Schienen prüfte und bei Bedarf nachgezogen hatte. Heinrich Mell soll eine blühende Fantasie besessen haben, denn in seiner Stammkneipe „**Pfetzings Wirtschaft**“ zu Pfeffe soll er so manches „Jägerlatein“ mit möglichen und unmöglichen Erlebnissen zum Besten gegeben haben, wie zum Beispiel: Stinns Heiner kam gerade aus dem Bischofferöder Tunnel, als er vor sich vier Rehe auf dem Gleis sitzen sah, die gerade dabei waren, eine Runde Skat zu

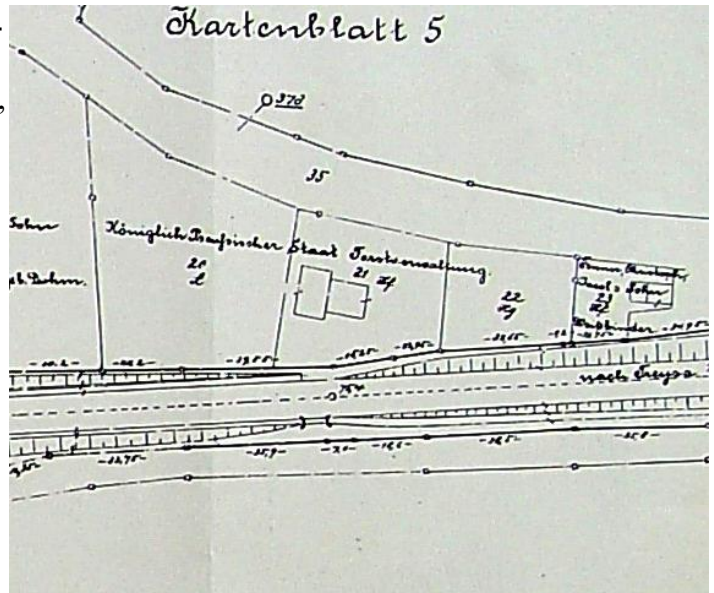


Rechts:
Das ehemalige Forsthaus am Km 75,4, bei dem es zu einem Unfall gekommen war.
(Foto vom 15. 4. 2007- Bildausschnitt)

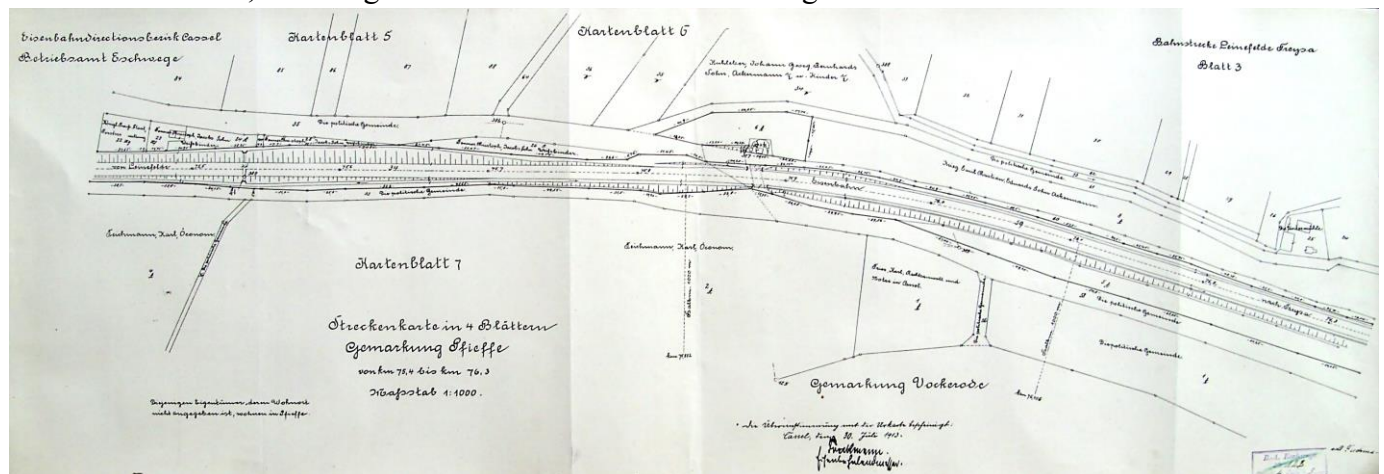
dreschen. „Do honn ich awer minnen Schruiwenschlüssel genumm un honnen zweschen de Rehe geschmessn. Dü, do flochen awwer de Trümpe!“, so lautete eine der vielen Anekdoten von Heinrich Mell.

Nur wenige Meter hinter dem Haltepunkt Pfieffe steht bis heute in Höhe von **Km 75,4** ein altes Forsthaus, an dem sich Anfang des Jahres 1967 ein tragischer Unfall ereignete, über den die Menschen im gesamten Pfieffetal schockiert waren. Der etwa 8 Jahre alte Sohn des Pfieffer Försters war an einem sonnigen Wintertag auf dem Heimweg vom Schlitten fahren auf einer in der Nähe gelegenen Wiese. Als er unweit des Forsthauses das Gleis überschreiten wollte, wurde er von einer Draisine erfasst und dabei auf der Stelle getötet.

Wie der Ausschnitt aus der Katasterkarte aus Pfieffe vom **6. Juli 1913** zeigt, besaß das Forsthaus bereits damals am **Km 75,4** eine eigene Zufahrt über die Bahn hinweg.



Ausschnitt aus der Katasterkarte vom 6. 7. 1913 mit dem Forsthaus Pfieffe und der Zufahrt über die Bahn hinweg. (Sammlg. Freunde d. Eisenbahn, ESW)

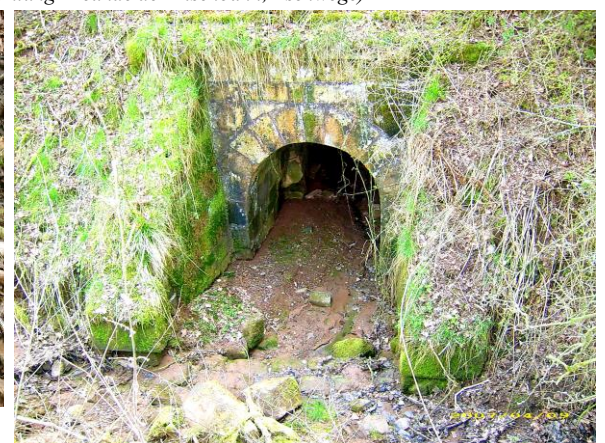


Katasterkarte von der Gemarkung Pfieffe vom 30. 7. 1913 ab Km 75,4 bis Km 76,3. Der gewölbte Durchlass vom Km 75,545 sowie der Bahnübergang vom Km 75,88 sind darauf zu erkennen. (Karte: Betriebsamt Eschwege, Sammlung Freunde der Eisenbahn, Eschwege)

Wenige Meter hinter dem Forsthaus finden wir am **Km 75,545**, etwa an der halben Wegstrecke zu „**Geßners Bude**“, den nächsten größeren gewölbten Durchlass aus dem Jahre 1877, der wie der vorige eine lichte Weite von **1,50 m** besitzt. Der Durchlass besitzt an allen vier Seiten ungewöhnlich breite massive Stützmauern und der dort hindurchfließende Bach muss zwischen dem Wassereinlass an der Nordseite und



Der Kilometerstein Km 75,6



Die Nordseite vom Wasserdurchlass Km 75,545 am 9. April 2007.



dem Austritt an der Südseite einen Höhenunterschied von mehr als einem Meter überstehen. Ob sich an diesem Durchlass auch eine Jahreszahl oder ähnliches befindet, konnte im Jahre 2007 nicht geklärt werden, da sich im oberen Bereich damals zu viel Bewuchs befand. Am gleichen Tag war auch noch nach wenigen Metern der Kilometerstein von **Km 75,6** zu finden, der allerdings an einer der oberen Ecken bereits beschädigt war.

Links:

Die Südseite vom gewölbten Durchlass am Km 75,545 am 9. April 2007

Kommen wir nun zu **Km 75,88**, an dem sich einmal ein Bahnübergang befand, an dem die Landstraße zwischen Pfeiffe und Spangenberg von der Bahn überquert wurde und der ursprünglich mit einer Wärterbude versehen war, weil der Bahnübergang bis zum Einbau einer Blinklichtanlage im Jahre **1957** mit einer Schrankenanlage bestückt war. Die kleine Wärterbude war das Reich vom Schrankenwärter **Geßner**, der nach dem ersten Weltkrieg als Kriegsversehrter dort von Vater Staat ein Auskommen als Schrankenwärter erhalten hatte. Nach ihm wurde das Gebäude bis zu dessen Abriss im Jahre **1982** als „**Geßners Bude**“ benannt.

Da der Schrankenwärter Geßner mit den wenigen Zügen, die täglich fuhren, nicht ausgelastet war, ging er dazu über, den Pfeiffer Bürgern in der Wärterbude die Haare zu schneiden. Standen am Übergang später



Links in der Kurve stand hinter dem Kiesbett einst „Geßners Bude“. Zwischen den Bäumen am linken Straßenrand führte die Trasse weiter in Richtung Spangenberg. (Foto vom 9. April 2007)

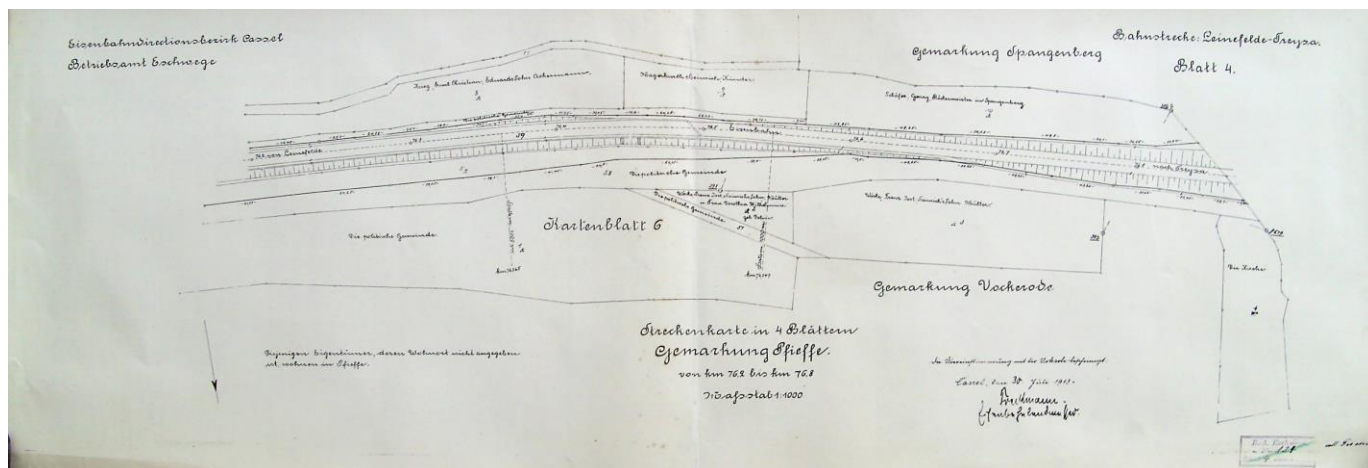


Die Straße mit Bahnübergang an „Geßners Bude“ in Richtung Pfeiffe. (Foto: Jürgen Kern, Sammlung Reinhold Salzmann)



„Geßners Bude“ mit Bahnübergang und Andreaskreuzen nach 1975 (Vergrößerung bis Mitte der **50-er** Jahre hinein lediglich Andreaskreuze,

so wurden dann im Jahre **1957** zusätzlich zu den Warnkreuzen noch Blinklichter angebracht, die die Verkehrssicherheit an den Übergängen erhöhen sollten. Diese wurden nach der Stilllegung der Strecke wieder ausgebaut und obwohl kein Zug mehr auf der Strecke gefahren ist, wieder in den Zustand der Zeit vor 1957 zurückversetzt. Das ehemalige Postengebäude hatte ebenfalls die Stilllegung der Strecke überdauert, weil es anscheinend so weit abseits von der Straße gestanden hat, wo es niemanden gestört hatte. Am Rand der Kurve wurden vor dem Gebäude lediglich öfters Sand oder Schotter für anstehende Straßenbaumaßnahmen abgekippt. Der Bahnübergang bei **Km 76,0** ist heute komplett entfernt, nur an der weitgehend entschärften S-Kurve kann man den einstigen Bahnübergang noch erahnen.



Katasterkarte von der Gemarkung Pfeiffe vom 30. Juli 1913 mit der Strecke zwischen Km 76,2 und Km 76,8. Am Km 76,499 ist ein Plattendurchlass eingezeichnet, der sich aber laut dem Brückenverzeichnis von der Bahnmeisterei Niederhone am Km 76,52 befinden soll.

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

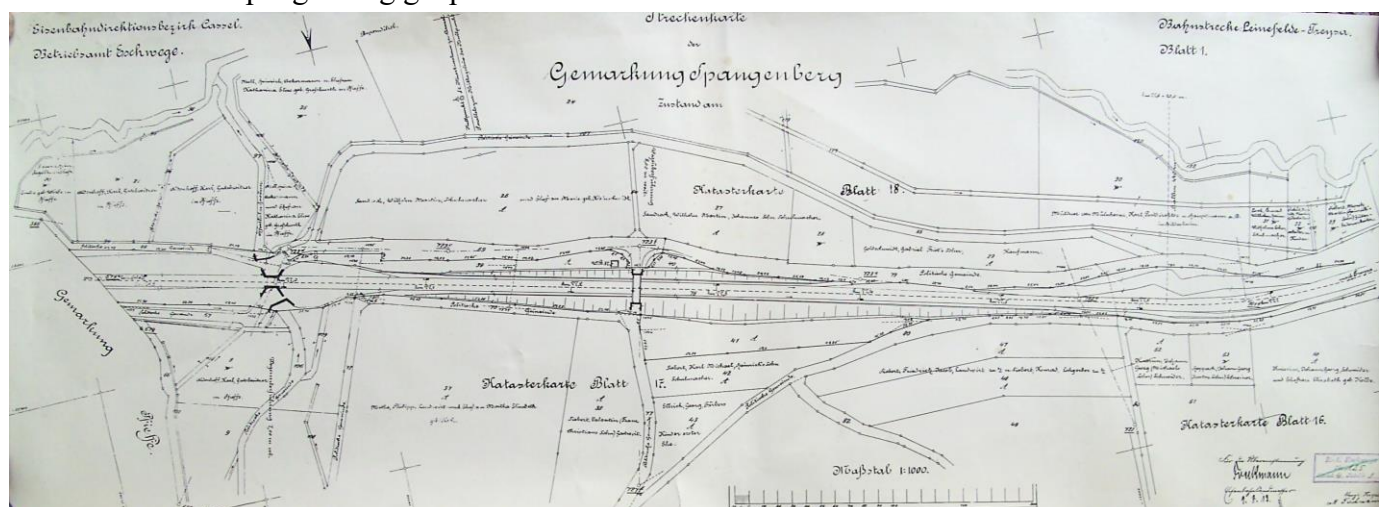
Ein kurzes Stück von der Strecke deckt mit dem Blatt 6 von den Katasterblättern aus der Gemeinde Pfeiffe

vom **30. Juli 1913** mit dem Abschnitt zwischen **Km 76,2** und **Km 76,8** ab. Darauf ist am **Km 76,499** ein nur **40 cm** großer Plattendurchlass aus dem Jahre **1877** eingezeichnet, der die Strecke in einem Winkel von **34°** unterquert. Laut dem Brückenverzeichnis der Bahnmeisterei Niederhone soll sich der Durchlass aber am **Km 76,52** befinden. Der einzige Hinweis auf die Bahn war im Jahre **2007** jenseits vom Bahnübergang noch erhalten:

Ein abgebrochenes Stück von einem Telegrafmast mit der laufenden Nummer **226**. Dieses lag direkt hinter dem ehemaligen Bahnübergang im Dickicht auf dem Bahndamm in Richtung Spangenberg. Der Damm führt nach seinem Verlauf oberhalb der Pfiiffe nun für fast **900 m** auf zweigleisig ausgelegter Trasse ins Tal



zunächst bis zu einem weiteren **50 cm** breiten Plattendurchlass aus dem Jahre **1877** am **Km 76,901**, von dem aber kein Foto existiert, bevor wir am **Km 76,992** zu einem besonderen Bauwerk kommen, das in der Zwischenzeit teilweise abgerissen wurde. Dabei handelt es sich um die Überquerung des Flüsschens **Vocke**, das nur ein paar Meter weiter talabwärts in die **Pfiiffe** einmündet. Von dem Bauwerk ist inzwischen nur noch die Flussbrücke über die Vocke erhalten, der Überbau mit dem Bahnkörper wurde im Jahre **1978** zu Gunsten einer Entschärfung der Kurve und der damit verbundenen Verbreiterung der Landstraße nach Spangenberg geopfert.



Katasterkarte aus der Gemarkung Spangenberg vom 9. 8. 1913 mit der Strecke zwischen Km 76,88 und Km 77,78. Darauf ist die Vockebrücke am Km 76,992 und die Brücke über die Bahn mit der Landstraße nach Vockerode (D) am Km 77,246 und einer Wärterbude davor zu erkennen.

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

Von diesem Abschnitt gibt es ebenfalls eine Katasterkarte vom **9. 8. 1913** mit der Strecke zwischen **Km 76,88** und **Km 77,78**, auf der die Vockebrücke am **Km 76,992** und die Brücke über die Bahn mit der Landstraße nach Vockerode (D) zu erkennen sind. Darauf ist die Bauweise der übereinanderstehenden Bauwerke deutlich zu erahnen. Wenn man der Karte glauben mag, stand damals vor der Brücke an der Südseite sogar eine Wärterbude.

Errichtet wurde das Bauwerk, das offiziell „**Gewölbte Wegunterführung mit darunterliegender gewölbten Vockebrücke**“ heißt, im Jahre **1877**. Sowohl die Flussbrücke als auch die Überbaubrücke besaßen eine lichte



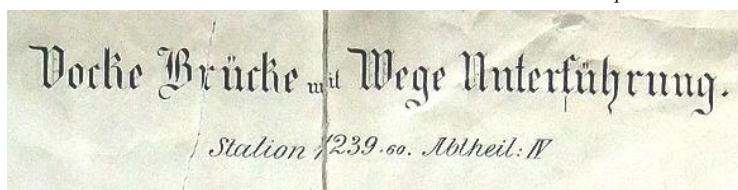
Die Nordseite der erhaltenen Vockebrücke bei Km 76,95 am 10. 04. 2007.

Weite von je **7 m** und wurden im Jahre **1935** erneuert. Für die Errichtung des Bauwerkes waren auch Dammaufschüttungen notwendig, um die Trasse auf eine Ebene zu bringen. Diese doppelte Unterführung ist wohl einzigartig an der ganzen Strecke und war somit auch einen Eintrag im Atlas der Zeitschrift für Bauwesen im Jahre **1880** wert. Das Bauwerk wurde dort unter der Bezeichnung „**Vocke Brücke mit Wege Unterführung**“ geführt, das die Bauwerksnummer „**Station 1239.60**“ erhalten hatte und sich in der **Abteilung IV** befand. Auf dem Plan war sogar die ursprüngliche alte Vockebrücke mit verzeichnet.

Für die neue Flussbrücke musste zunächst das Bachbett der Vocke teilweise neu umgebetet werden, damit diese die Gesamtkonstruktion in einem Kanal fast wie in einer Z-Kurve durchfließen konnte. Das Brückenbauwerk, das die Vocke überspannt, ist bis heute im Urzustand erhalten, ebenso die Brückengeländer, die in gleicher Ausführung auch am Oberteil von der Bahnüberquerung der der Landstraße Verwendung fanden. Entgegen dem ursprünglichen Plan, in den oberen Bereichen Abschlussmauern zu setzen, wurden dort zum Schutz und zur Sicherung eiserne Geländer angebracht, wie es auf dem Plan vom Betriebsamt Eschwege zu sehen ist. Unklar blieb dabei aber, ob nicht doch anfangs statt dem Geländer doch Mauern errichtet worden waren, die erst in späteren Jahren durch die eisernen Geländer ersetzt wurden. Die Geländer waren **1 m** hoch und **9,20 m** lang. Zu den 9,20 m kamen an beiden Seiten noch die geschwungenen Geländerabschlüsse mit jeweils **75 cm** Länge.

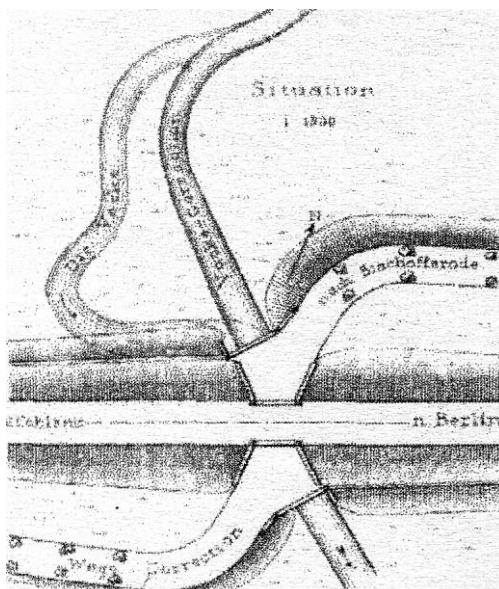


Die Südseite der Vockebrücke mit Wasseraustritt am 9. April 2007.



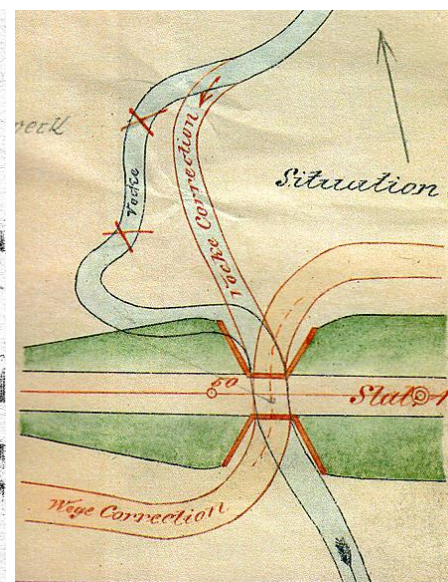
Titel der Bauwerkszeichnung aus dem Jahre 1875

(Zeichnung: Betriebsamt ESW, Sammlung Reinhold Salzmann)



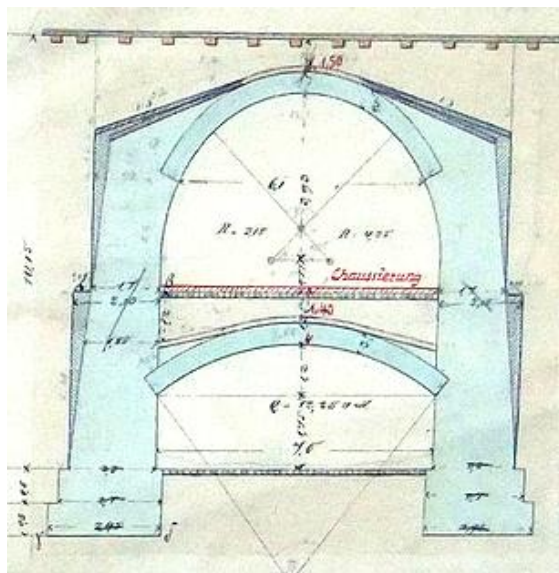
Gesamtplan des Bauwerkes einschließlich der Straße, dem Schienenüberweg und dem alten und neuen Flussbett.

(Aus: Atlas der Zeitschrift für Bauwesen 1880)



Zeichnung über die Umbettung der Vocke.

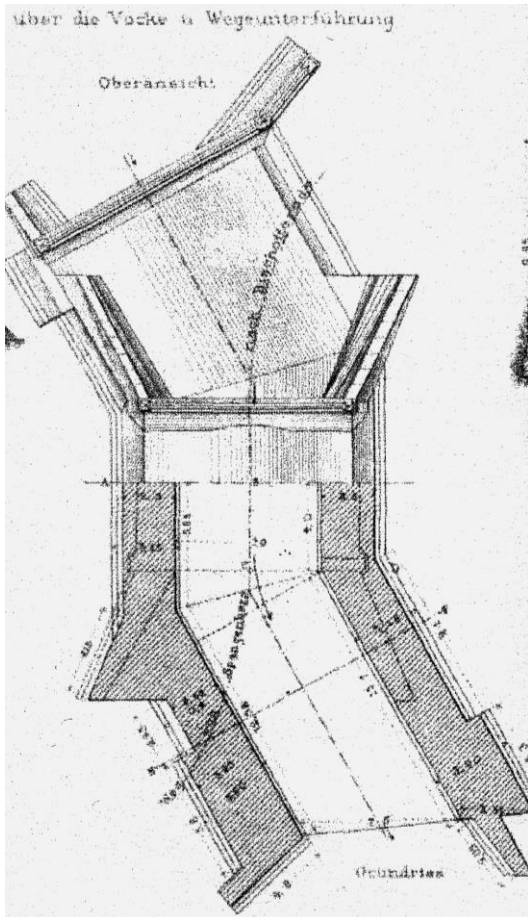
(Vergrößerung) (Betriebsamt Eschwege, Sammlung Reinhold Salzmann)



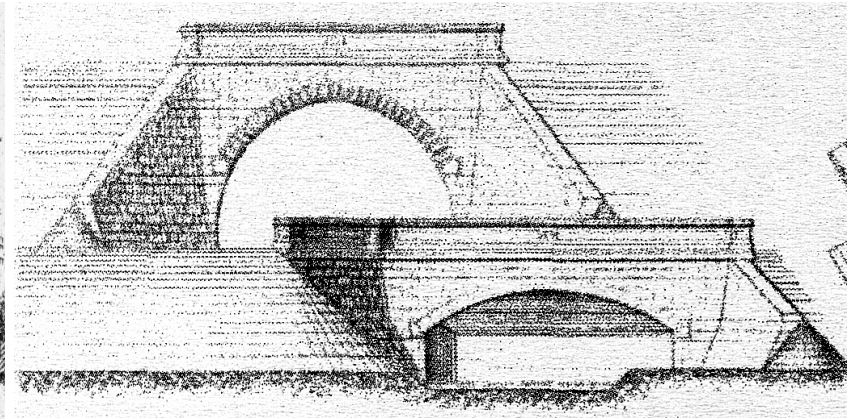
Links:
Schnitt durch den Vockedurchfluss und den Straßentunnel im mittleren Bereich. (Vergrößerung) (Betriebsamt Eschwege, Sammlung R. Salzmann)

Rechts:
Draufsicht auf den nördlichen Teil des Gesamtbauwerks mit eingezeichnetem Gleis. (Ausschnitt aus Bauwerkszeichnung des Betriebsamts Eschwege.)

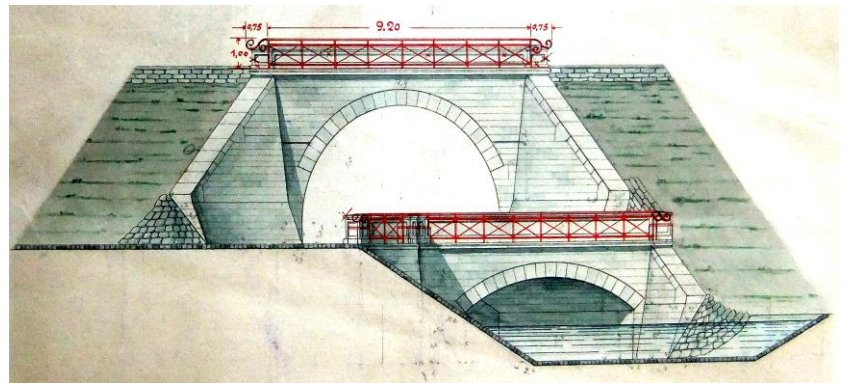




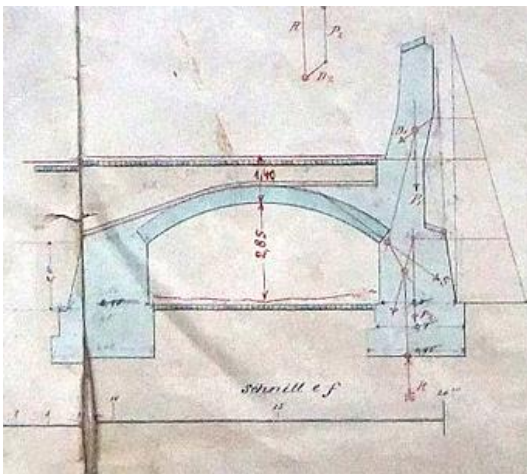
Draufsicht auf das Gesamtbauwerk mit dem nur angedeuteten Überbau in der Mitte. (Aus: Atlas der Zeitschrift für Bauwesen 1880)



Frontansicht des Gesamtbauwerkes von Norden her mit eingezeichnetem oberen Abschlussmauern. (Aus: Atlas der Zeitschrift für Bauwesen 1880)
(Alle 3 schwarz/weiß-Zeichnungen: Fa. Ernst und Korn, Berlin)

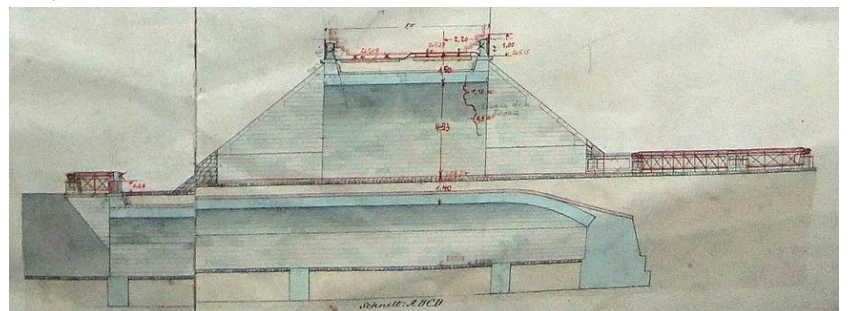


Frontansicht des Gesamtbauwerkes mit eingezeichneten seitlichen Eisengeländern. (Ausschnitt aus der Bauwerkszeichnung, Betriebsamt Eschwege, Sammlung R. Salzmann)



Schnitt durch den Unterbereich des Bauwerks einschließlich einer Seitenwand. (Vergrößerung)

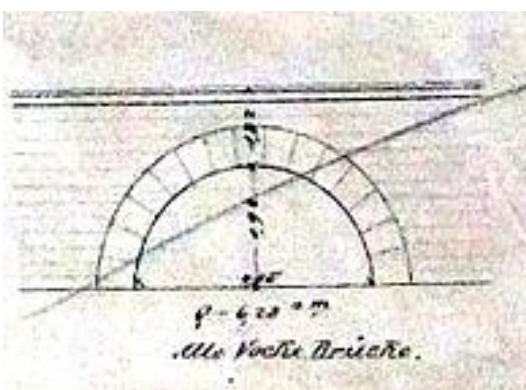
(Zeichnung BA. Eschwege, Sammlung Reinhold Salzmann)



Querschnitt durch den Unter- und Oberbau einschließlich dem Gleisbett. (Ausschnitt aus der Bauwerkszeichnung, Betriebsamt Eschwege, Sammlung R. Salzmann)

Hier noch ein paar Daten über das gesamte Bauwerk, soweit diese aus den Plänen ersichtlich sind. Die Gesamthöhe lag bei **10,15 m** einschließlich des Fundamentes. Die Höhe der Flussüberquerung betrug **4,20 m** bis zur Straßenhöhe. Die Gesamthöhe der Bahnüberquerung betrug ab der Straßenhöhe bis zur Schienenhöhe **6,43 m**. Die Länge des Oberbaues war trapezartig ausgeführt und betrug an der **Bischofferöder** Seite **10,50 m** und lag an der **Spangenberg** Seite bei **11 m**. Die **Breite** des Oberbaues betrug von Seitenkante zu Seitenkante **8 m**.

Das Gleis war an der Nordseite des Überbaues verlegt, der Abstand zur Gleismitte betrug ab dem seitlichen Geländer **2,20 m**. Das Flussbett der Vocke und die Landstraße zwischen Pfieffe und Spangenberg bekamen im Bauwerksbereich neue Trassen und wurden nun so gelegt, dass beide das Gesamtbauwerk in einem rechten Winkel zur Bahntrasse unterquerten. Es scheint, als hätte sich auf dem Gewölbe-Schlussstein an der Südseite des Überbaues eine bildliche Darstellung befunden,



Die alte Vockebrücke, die dem neuen Bauwerk weichen musste. das Foto ist aber nicht so scharf, dass Einzelheiten darauf zu erkennen wären.
(Vergrößerung aus: Bauwerkszeichnung BA. Eschwege, Sammlung R. Salzmann)



Vergrößerung der Vocke- Bahn- und Straßenbrücke.



Die Vockebrücke an der Nordseite mit der Straße nach Bischofferode (Foto: R. Salzmann 1974)

Auf den alten Bauwerkzeichnungen aus dem Betriebsamt Eschwege war neben dem Plan für die neue Vockebrücke auch die alte vorhandene Brücke mit eingezeichnet.

Fuhren für rund **95 Jahre** Züge über dieses Bauwerk hinweg, wenn es auch in den letzten **20 Jahren** fast ausschließlich nur noch Triebwagen der Baureihe **VT 95** waren, so wurde es schließlich nach dem Rückbau der Gleise im einhundertsten Jahr bald darauf im Winter **1977 auf 1978** endgültig dem Erdboden gleich gemacht. Zunächst wurde von der einmaligen Flussüberquerung an beiden Seiten der Bahndamm abgetragen, damit eine Behelfsstraße während der weiteren Bauarbeiten angelegt



Der Oberbau der Brücke steht noch, die Dämme sind aber bereits abgetragen.

(Foto: Sammlung Jürgen Kern)



Der Damm zum Überbau wird gerade abgetragen, während eine der Stützmauern noch vorhanden ist. (Foto: Sammlung Jürgen Kern)

werden konnte, um den laufenden Verkehr nicht zu beeinträchtigen. Dabei wurden gleichzeitig die äußeren Stützmauern, die den Bahndamm am Überbau vor Rutschungen bewahrt hatten, ebenfalls entfernt, so dass nur noch der Rumpf eines Tunnels stehen geblieben war. Zum Schluss verschwand auch dieser und die Kurve konnte endlich verbreitert und entschärft werden. Gott sei Dank existieren noch Fotos vom Bauwerk, als es noch befahren wurde und sogar der Abriss wurde noch wenigstens in Teilen dokumentiert, so dass wir uns das Gesamtbauwerk wenigstens noch andeutungsweise vorstellen können.

Zur gleichen Zeit verschwanden viele andere

Stützmauern sind schon verschwunden, aber der hintere Teil des Dammes ist noch zu sehen, aber eine Behelfsstraße für den fließenden Verkehr wurde bereits angelegt. (Foto: Jürgen Kern, Sammlung Reinhold Salzmann)



Die Südseite des Überbaues während des Abrisses im Jahre 1978 (Foto: J. Kern, Sammlung Reinhold Salzmann)



Die Nordseite vom Überbau in der Abrissphase im Winter 1978. Die seitlichen Stützmauern sind schon verschwunden, aber der hintere Teil des Dammes ist noch zu sehen, aber eine Behelfsstraße für den fließenden Verkehr wurde bereits angelegt. (Foto: Jürgen Kern, Sammlung Reinhold Salzmann)

Relikte von der Kanonenbahn in dieser Gegend total von der Bildfläche. Es musste halt schnell gehen im Zeitalter der Motorisierung, die Erinnerung an das einst größte deutsche Eisenbahnprojekt aller Zeiten rasch (ver-)schwinden zu lassen, zumindest entlang dem Streckenabschnitt zwischen Waldkappel und Spangenberg. Da die Bahn damals allgemein als rückständig galt, weinte man in den 70-er und 80-er Jahren dem stillgelegten Streckenabschnitt keine Träne nach und jeder wollte ein Stück von dem Kuchen der nun frei gewordenen Flächen etwas abbekommen, seien es die Gemeinden, das Straßenbauamt oder Privatpersonen, die ihr Grundstück erweitern wollten.

Unmittelbar hinter der Vockebrücke gab es am **Km 77,03** einen gewölbten Durchlass mit einer lichten Weite von **1 m** aus dem Jahre **1877**, der die Trasse in einem Winkel von **76°** durchquerte. Da aber der Bahndamm hinter der Vockebrücke Restlos verschwunden ist, ging dabei auch dieser Durchlass mit verloren. Er dürfte aber ähnlich ausgesehen haben wie die beiden gewölbten Durchlässe von Bischofferode und Pfieffe.

Nur ein paar Meter hinter der Vockebrücke ging die Bahntrasse von einem Damm in einen Einschnitt über, wo die Bahn am **Km 77,246** von einer eisernen Brücke überquert wurde, über die eine Abzweigung von der Spangenberg Landstraße in Richtung Vockerode-Dinkelsberg führte.

Die Brücke wurde während der Bauzeit als **Station 1240** in den Bauakten geführt und in den Jahren **1878 bis 1879** unter der Mitwirkung von etlichen Handwerkern aus der Umgebung errichtet. Unter ihnen befand sich der **Maurermeister Schwalm**, der die Maurerarbeiten ausführte, sowie der **Schmiedemeister Brink**, der damals den Bauarbeitern die Hacken, Picken und Stemmeisen geschärft hatte.

Die alte Brücke selbst bestand aus einer Stahlkonstruktion, die mit einer lichten Weite von **20 Metern** und einer Breite von nur knapp **4 Metern** die gesamte Bahntrasse überspannt hatte. Sie wurde im Jahre **1928** erneuert, wobei auch die aus Sandstein bestehenden Widerlager neu in Beton gegossen wurden. Da die Fahrbahn bis zum Schluss lediglich aus Holzbohlen bestand, waren auch diese mittlerweile in die Jahre gekommen und teilweise morsch geworden, so dass die Belastbarkeit der Brücke am Ende mit nur noch **6 Tonnen** angegeben war. Aber nicht nur das Holz, auch die Stahlkonstruktion hatte mittlerweile ihre besten Jahre hinter sich und war vom Rost zernagt. An den beiden Widerlagern waren die Abschlussmauern so gebaut,



Die gleiche Stelle von Nord nach Süd im Jahre 2011. Links am Bildrand ist hinter der Straße noch ein Rest vom Bahndamm zu erkennen. (Foto: Reinhold Salzmann)



Die Kurve mit der Vockebrücke mit einem Rest vom Bahndamm von Süden am 9. April 2007.



Die Brücke mit der Landstraße nach Vockerode-D. von Osten im Jahre 1974.

(Foto: Volker Credé)



Die Brücke beim Haltepunkt Beieröde um 1978. Von Waldkappel her liegen keine Gleise mehr. Im Hintergrund ist der Prellbock am Gleisende sowie das Gebäude vom Haltepunkt Beieröde zu sehen. (Foto: Reinhold Salzmann)



Ein Blick von der Brücke mit dem Haltepunkt im Hintergrund sowie die gleiche Perspektive mit der Brücke. (Beide Fotos: Reinhold Salzmann um 1978)

dass eine Verbreiterung der der Brücke möglich gewesen wäre, ohne dass größere Umbauten am Fundament angefallen wären, aber da die Straße nur relativ wenig befahren war und die Streckenstilllegung ohnehin im Raum stand, hatte man wohl von einer Erneuerung und gleichzeitigen Verbreiterung der Brücke abgesehen und sich nach dem Rückbau der Strecke für einen Damm entschieden.

Die Brücke, die im Baustil denen in Spangenberg oder Malsfeld ähnelte, wurde Ende der **70-er Jahre** abgerissen und durch einen Damm ersetzt, mit dem die Straße nun über den Einschnitt hinweg geführt wird. Von der Brücke aus konnte man den **Haltepunkt Beieröde**, der etwa **100 m** hinter der Brücke lag, gut überblicken.

Im Jahre **1977**, als zwischen Waldkappel und dem Haltepunkt Beieröde der Abbauzug fuhr, wurden die Gleise bis etwa **30 Meter** vor dem Haltepunkt abgebaut und das verbliebene Gleis am Ende mit einem Prellbock versehen. Dieses Gelände konnte man von der Brücke aus gut übersehen.

Auch an dieser Stelle zeigt sich der Wandel in der Umgestaltung der alten Bahntrasse. An Stelle einer Brücke wurde an gleicher Stelle ein Damm aufgeschüttet und von der alten Bahntrasse ist nach rund **50 Jahren**, die seit der Stilllegung der Strecke im Jahre **1974** vergangen sind, kaum noch etwas zu sehen. Hinter dem Damm ist eine



Die Brücke in Blickrichtung nach Vockerode-Dinkelsberg um 1978. Im Hintergrund ist das ehemalige Krankenhaus zu sehen, wegen dem der Haltepunkt Beieröde eingerichtet wurde. (Foto: Reinhold Salzmann)



Die Brücke in Blickrichtung Spangenger Straße um das Jahr 1978 (Foto: Reinhold Salzmann)



Wildnis entstanden, in der vor lauter Bäumen kaum noch ein Durchkommen möglich ist. Östlich des Dammes wurde die Trasse teilweise abgetragen und das Gelände eingeebnet. Dieses wurde inzwischen im Jahre **2014** als Materiallager und Lagerstätte für Holzreste von Hessen Mobil (Straßenbauamt) in Hessisch Lichtenau genutzt. Westlich des Dammes war um das Jahr **1980** noch das Gebäude vom Haltepunkt Beieröde zu sehen, wo das Gleis damals endete, während im

Links:

Der Trassenrest östlich des Dammes für die Straße nach Vockerode D. Mit dem Holzlager von Hessenmobil am 20. 4. 2014.



Der Bahndamm in Richtung Osten um das Jahr 1980, als das Gebäude vom Haltepunkt noch stand. (Foto: Reinhold Salzmann)



Etwa der gleiche Blickwinkel mit dem zugewachsenen Bahndamm westlich des Vockeröder Straßendamms am 17. 04. 2008.

Jahre **2008** dort bereits eine Wildnis entstanden ist, während das Wartehaus schon lange abgerissen worden war. Heutzutage dürfte im Dickicht an der Trasse von der ehemaligen Bahnstrecke nichts mehr zu erkennen sein.

Foto rechts:

Um das Jahr 1980 war das kleine Gebäude vom Haltepunkt, das Gleis mit dem Prellbock sowie die gleislose Trasse davor vom Straßendamm aus noch gut zu erkennen. (Foto: Reinhold Salzmann)

Foto ganz rechts:

Da sah es am 17. April 2008 schon anders aus. Die Trasse war in gleicher Blickrichtung kaum noch zu erkennen und die ersten Bäume wuchsen auf dem Schotterbett. Vom Wartehaus des Haltepunktes sind noch nicht einmal mehr Grundmauern vorhanden. Der Bahnsteig ist ebenfalls verschwunden.

