



## Rund um den Alheimer

GESCHICHTE  
UND  
GESCHICHTEN

Wenn über die Eisenbahn in unserer Region gesprochen wird, taucht immer mal wieder der Begriff „Kanonenbahn“ auf: „Ja, hab' ich schon mal gehört, aber was das nun genau war ...“. „Warum die so heißt? Keine Ahnung.“ Oder: „Die war doch da zwischen Malsfeld und Waldkappel ...“. Einige können sogar etwas berichten: „Klar, mit der bin ich doch von Niederbeheim nach Malsfeld und dann nach Melsungen gefahren, früher, zur Berufsschule.“

Ja, genau: „Früher“ war das – mittlerweile ist von dieser ehemaligen Bahnstrecke kaum noch etwas zu sehen. Dort, wo einmal Gleise lagen, wachsen jetzt Bäume, viele Bahngebäude sind verschwunden oder befinden sich im Stadium des Verfalls. Dass es sich hier um die Überreste des einstmaligen größten Bahnbauprojekts einer deutschen Staatsbahn handelt, ist kaum bekannt.

Wie gesagt: „Die war doch zwischen Malsfeld und Waldkappel ...“ – richtig, nördlich unseres Landkreises, überwiegend in Ost-West-Richtung quer durch die heutigen Landkreise Werra-Meißner und Schwalm-Eder zog sich diese Bahnlinie, die in unserer Region als „Kanonenbahn“ bekannt ist. Als kleine, eingleisige Nebenbahn, auf der rote Schienenbusse durch nordhessische Täler brummt, ist sie denen in Erinnerung, die noch auf dieser Strecke gefahren sind. Entstanden ist die Bahn aber in den 1870er Jahren als Teil eines Bauvorhabens von über 800 Kilometer Streckenlänge – eine beeindruckende Dimension, wenn man bedenkt, dass das nächst größere Bahnprojekt in Deutschland die über hundert Jahre später in den 1980er Jahren gebaute Schnellbahn-Neubaustrecke von Hannover nach Würzburg war, mit einer Länge von „nur“ 327 Kilometer. Doch der Reihe nach ...

#### Die Eisenbahn als Instrument des Militärs

Sehr schnell nach dem Bau der ersten Eisenbahnen erkannten verantwortliche Plener beim Militär, dass man mit diesem neuen Verkehrsmittel schneller als bisher Truppen und deren Ausrüstung transportieren konnte. In einer Zeit, in der Krieg als „normales“ Instrument der Politik viel häufiger als heute eingesetzt wurde – man denke nur an die Kriege, die Preußen von 1864 bis 1871 geführt hat – und der militärische Erfolg entscheidend davon abhing, wie schnell die Truppen mobilisiert und an den Ort der Schlacht gebracht werden konnten, lag der militärische Nutzen der Eisenbahn auf der Hand. So wurden in den 1860er Jahren Eisenbahnabteilungen in den Generalstäben aufgebaut, wurden z. B. spezielle Transportpläne für den Kriegsfall erarbeitet.

Der Krieg gegen Frankreich von 1870/71 veränderte die Lage in Mitteleuropa gravierend. Neben der Gründung des Deutschen Reiches war ein anderes wichtiges Ergebnis dieses Krieges, dass Frankreich Elsass und Lothringen an das Deutsche Reich abtreten musste. Dass sich der „Erzfeind“ mit diesem Verlust einfach abfinden würde, war nicht zu erwarten – die „Reichslande Elsass-Lothringen“ mussten militärisch gesichert werden. Festungen, Garnisonen, aber auch die entsprechenden Nachschubwege mussten gebaut werden. Natürlich war auch im Krieg von 1870/71 die Bahn für Militärtransporte genutzt worden, dabei war man aber auf viele betriebliche Probleme gestossen: Verstopfte Knotenbahnhöfe, fehlende Rheinübergänge, wegen der verschiedenen Privatbahnen unterschiedlich gestaltete Lokomotiven und Betriebsabläufe.

#### Eine Bahnlinie unter staatlicher Kontrolle: das Projekt „Staatsbahn Berlin-Metz“

Allerdings war das Eisenbahnenwesen in Preußen, dem damals größten deutschen Staat, überwiegend durch Privatbahnen, meist in Form von Aktiengesellschaften, geprägt. Regierung und Militär waren auf Absprachen mit den Bahngesellschaften angewiesen. Daneben hatten sich in Preußen, entsprechend dem besonders vor 1867 noch nicht zusammenhängenden Staatsgebiet, für die ebenfalls vorhandenen Staatsbahnstrecken zwei separate Schwerpunkte im Osten um Berlin und im Westen im Rhein-Ruhr-Gebiet herausgebildet. Verständlicherweise strebte Preußen danach, diese Netze zu verbinden.

*„Eine Folge dieser Trennung ist, daß beide Komplexe nicht als ein einheitliches Netz verwaltet werden können, und daß der Staat auf die Transporte der Haupttruppen zwischen dem Osten und dem Westen und Südwesten nicht denjenigen nützlichen Einfluß ausübt, welchen er ausüben würde, wenn zwischen beiden Komplexen die erforderlichen Verbindungen hergestellt wären. Die Verbindung wird für die südwestliche Richtung durch den Bau der direkten Bahn Berlin-Wetzlar geschaffen ...“*

(Aus der Begründung der Gesetzesvorlage: „*Motive zu dem Gesetzentwurf, betreffend die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 120,000,000 Thalern zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatsbahnnetzes*“ vom 18. Dezember 1872)

Für das in den Augen des preußischen Militärs gravierende Problem, Truppen innerhalb Deutschlands möglichst schnell verlagern zu müssen, war also die Lösung der Bau einer Bahnlinie unter staatlicher Regie, die man ohne störende Einsprüche privater Eisenbahngesellschaften betreiben konnte. Dabei konnte jetzt eine möglichst direkte Linie von Berlin nach Elsass-Lothringen verknüpft werden, mit einem Rheinübergang bei Koblenz und dem Bau einer bis dahin nicht vorhandenen Bahn durch das Mosel-Tal Richtung westliche Reichsgrenze.

„Die Bedeutung der Bahn ist zunächst eine vorzugsweise militärische. Es liegt auf der Hand, daß vom Standpunkt der Landesverteidigung das allergrößte Gewicht auf solche Bahnlösungen zu legen ist, welche geeignet sind, die Schnelligkeit der Vereinigung der Armeen an den Grenzen zu steigern. Die Erfahrungen des letzten französischen Krieges haben in hervortretender Weise dargetan, welche schwer wiegenden Vortheile der Gewinn einiger Tage, dem gleichfalls vorrückenden Feinde gegenüber, mit sich bringt ...“

(Aus: „Motive zu dem Gesetzentwurf ...“)

Nicht zuletzt war Gold für den Bahnbau vorhanden: Frankreich musste nach dem verlorenen Krieg 5 Milliarden Goldfranc Kriegsentschädigung („Kontribution“) an Deutschland zahlen, eine für damalige Verhältnisse immense Geldsumme. Durch ein von den Parlamenten des Königreichs Preußen beschlossenes Gesetz wurden insgesamt 120 Millionen Taler bereitgestellt, für den Bau der Bahn von Berlin nach Metz waren 50,75 Millionen Taler vorgesehen. Nach der Umstellung auf die Mark als Währung in den Jahren nach 1873 entsprach das 150 Millionen Mark.



Karte des Deutschen Reiches 1871–1918, mit dem Verlauf der Kanonenbahn von Berlin bis Metz

### Der Name „Kanonenbahn“

Einen für die Gesamtheit des Projekts gültigen Namen hatte das Vorhaben nicht. In den Veröffentlichungen dazu findet man Namen wie „Staatsbahn Berlin-Metz“, eine Bezeichnung, die die beiden Endpunkte der Strecke benennt. In Berlin kennt man sie als „Berlin-Wetzlarer-Bahn“, da das Gesetz, das dem Bahnbau zugrunde lag, im ersten Paragraphen vom Bau einer Strecke von Berlin nach Wetzlar sprach. In unserer Region war der Begriff „Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“ (BCE) gebräuchlich, man findet ihn auch in den Plänen und Akten der damaligen Zeit. Auch wurde dem Reisenden bewusst gemacht, dass er auf der „BCE“ reiste: Auf jedem Bahnhof zwischen Leinefelde (Thüringen) und Treysa standen im Wartesaal Bänke, in deren Rückenlehnen die Buchstaben „BCE“ eingeschnitten waren. Da aber der geplante Verwendungszweck für Militärtransporte immer wieder hervorgehoben wurde, bürgerte sich in vielen Regionen der Begriff „Kanonenbahn“ ein.



Wartebank mit den geschnitzten Buchstaben BCE (Berlin-Coblenzer-Eisenbahn) im Heimatmuseum Homburg (Elna)

### Planung und Bau

Entsprechend der Zielsetzung, eine möglichst direkte Verbindung von Berlin nach Metz zu schaffen, plante man die Strecke in südwestlicher Richtung quer durch Deutschland und umging größere Knotenpunkte, die bei hohem Verkehrsaufkommen zu Störungen des Verkehrsflusses hätten führen können. Ausgehend von Berlin-Charlottenburg führte die Strecke bei Barby über die Elbe, durchquerte Sachsen-Anhalt über Güterglück und Güsten. Weiter ging es über Sangerhausen und Nordhausen zum Eichsfeld, überquerte den

Hainich und die Mittelgebirgslandschaft des östlichen Nordhessen und erreichte über Treysa und Wetzlar das Lahn-Tal. Entlang der Lahn gelangte man an den Rhein, der mit einer neuen Brücke überquert wurde. Ab Koblenz verlief die neu zu bauende Strecke durch das Mosel-Tal, so dass „durch die neue Bahn eine der wichtigsten Heerstraßen nach dem Elsaß und in Verbindung mit der Moselbahn auch nach Lothringen geschaffen wird“, wie es in den „Motiven zu dem Gesetzentwurf ...“ formuliert wurde. Bei Perl überschritt die Bahn die alte Reichsgrenze und endete in Metz, in den „Reichslanden Elsaß-Lothringen“.



Zwei Ausschnitte aus der Karte Bahndirektion Kassel von 1955. Der 130 km lange Streckenverlauf zwischen Leinefelde über Eschwege bis Waldeck (oben) und weiter über Malsfeld bis Ziegenhain bei Treysa (unten).

Nicht jeder der geplanten 805 Kilometer wurde neu gebaut, während der Bauphase wurde auch entschieden, bereits vorhandene, zwischenzeitlich in Staatshand gelangte Bahnstrecken einzubeziehen. Dies betraf Teile der Bahn zwischen Halle und Kassel (Blankenheim/Kreis Sangerhausen bis Leinefelde – 1876 von Preußen verstaatlicht), der Main-Weser-Bahn (Treysa bis Lotlar – 1886 an Preußen) und die Lahntalstrecke zwischen Wetzlar und Oberlahnstein (1866 an Preußen).

Immerhin aber wurden über 500 Kilometer neu gebaut, wobei einige beeindruckende Bauwerke entstanden, etwa die Brücke über die Elbe bei Barbý, über 700 Meter lang. Bis zum Bau der Tunnel der Schnellbahn-Strecke Hannover – Würzburg war auch der im Mosel-Tal gelegene „Kaiser-Wilhelm-Tunnel“ bei Cochem mit 4 203 Metern Länge der längste deutsche Eisenbahntunnel.

Durch unsere Region führt die Teilstrecke Leinefelde – Treysa; dieser Abschnitt wurde während der Bauphase und im späteren Betrieb als zusammengehöriger Streckenabschnitt gesehen, dessen Kilometrierung in Leinefelde bei km 0 begann und im Bahnhof Treysa bei km 130 endete. Nach Vermessungsarbeiten 1873/74 konnte der Bau des Streckenabschnitts Malsfeld – Treysa am 30. Oktober 1874 begonnen werden.

Im Eichfeld und in Nordhessen mussten die Bahnbauer eine Mittelgebirgslandschaft durchqueren. Die großen Höhenunterschiede und die engen Täler bereiteten einige Schwierigkeiten, aufwendige Brückenbauten und viele Tunnel mussten gebaut werden. Grundsätzlich wurden die Trasse und alle



Die Brücke über die Fulda bei Malsfeld auf einer alten Postkarte um 1905

Bauwerke für eine zweigleisige Strecke geplant, verlegt wurde hier bei uns aber nur ein Gleis. Die Planung für zwei Gleise lässt sich an Brücken, z. B. bei Spangenberg-Bergheim oder dem großen Etze-Viadukt bei Knüllwald-Reibhausen (der entgegen der dort angebrachten Info-Tafel nie mit zwei Gleisen ausgestattet war), noch gut erkennen, die Fuldabrücke bei Malsfeld war sogar für drei Gleise ausgelegt. Auch mussten stärkere Steigungen und engere Kurven als ursprünglich vorgesehen in Kauf genommen werden.

Auf der Basis der oben zitierten Gesetzesvorlage wurde über diese in den beiden Häusern des preußischen Parlaments debattiert und am 11. Juni 1873 ordnete Wilhelm I. die Durchführung dieses Gesetzes (in der Folge kurz: „Kanonenbahn-Gesetz“) an. Er tat dies in seiner Eigenschaft als König von Preußen, da auch nach 1871 im neu entstandenen Deutschen Reich der Betrieb der Eisenbahnen Ländersache war.

Umgehend begannen entlang der projektierten Strecke die Planungen und Vermessungen, im Jahre 1874 starteten die Bauarbeiten. Für einige Jahre gab es auch für einheimische Handwerker und Tageelöhner Verdienstmöglichkeiten, Fuhrleute konnten mit Aufträgen für den Transport von Materialien rechnen.

Für Tunnelbauten wie dem bei Bischofferode war es aber auch üblich, Fachkräfte aus Südtirol bzw. Norditalien, die Erfahrungen im Tunnelbau hatten, einzusetzen. Während der Jahre des Bahnbaus seien – so liest man in alten Quellen – Trunksucht und Kartenspiel gefördert worden, beides aber werde, wenn der Bahnbau abgeschlossen sei, „hoffentlich“ wieder aufhören. In seiner Ausgabe vom 2. März 1876 druckte das Homberger Kreisblatt folgende kurze Meldung:

**Spangenberg, 25. Februar.** Zwei Italiener, welche seit längerer Zeit an dem Eisenbahnbau bei Bischofferode beschäftigt waren, gerieten gestern über eine Herzerung von einigen Thalern in einen Wortstreit, der damit endete, daß der Eine seinem Landsmann seinen Dolch in die Brust stieß. Nach wenigen Stunden war der Gestochene eine Leiche. Der Thäter suchte zu entfliehen, wurde jedoch eingeholt und in das hiesige Gefängnis abgeführt; derselbe soll der That gefählig sein. (S. H.-Blg.)

*Zeitungsausschnitt aus dem Homberger Kreisblatt über einen Streit mit Todesfolge: „Nach wenigen Stunden war der Gestochene eine Leiche“*

Fälle wie diese waren die absolute Ausnahme, wenngleich das Zusammenleben mit den „Fremden“ nicht immer reibungslos war. Viele Einheimische begegneten ihnen mit Misstrauen und Vorbehalten – andererseits waren einige Neugoborene mit schwarzen Locken der lebende Beweis dafür, dass auch freundschaftliche Kontakte bestanden.

## Die Anfangsjahre

Im Frühsommer 1879 war es soweit: Am 15. Mai wurde der Betrieb auf dem Abschnitt Malsfeld – Eschwege eröffnet, der Abschnitt Malsfeld – Treysa folgte am 1. August 1879, da es beim Trassenbau einige Probleme mit Treibsand bei Leimfeld gegeben hatte. Wegen der schwierigen Geländeverhältnisse, die den Bau mehrerer Tunnel erforderten, konnte die Verbindung zwischen Eschwege und Leimfelde erst zum 15. Mai 1880 eröffnet werden. Durch Bahndämme und Einschnitte – alles in Handarbeit aufgeschüttet bzw. abgetragen – durch Brückenbauten und Tunneln hatte sich das Landschaftsbild verändert. Verglichen aber mit modernen Bahnbauten fügte sich die alte „Kanonenbahn“ fast harmonisch in die Landschaft ein.

Zum 15. Mai 1880 war die Bahn in allen Abschnitten zwischen Berlin und Metz fertig gestellt und hätte durchgängig befahren werden können. Während ihrer ganzen Zeit des Bestehens gab es aber nie eine solche direkte Verbindung zwischen den Endpunkten, es wurden jeweils nur Teilabschnitte genutzt. Bei uns führen die Züge – zunächst drei Verbindungen täglich – in den Anfangsjahren in der Relation Leimfelde – Treysa und umgekehrt, später gab es auch Verbindungen auf Teilabschnitten, z. B. zwischen Eschwege nach Treysa, zwischen Eschwege und Malsfeld oder zwischen Leimfelde und Niederhone. Die Zahl der täglichen Züge erhöhte sich bis 1914 auf sechs Zuppäre, die z. B. die ca. 40 Kilometer lange Strecke zwischen Malsfeld und Treysa in etwa 1 Stunde 10 Minuten zurücklegten – was einen Schnitt von knapp 35 km/h bedeutet.

### Wahlgang des Fahrplans der Königl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.

vom 1. October 1879 ab gültig

#### Richtung Treysa - Nieböhren - Eisenfelde.

Stationen.	2. bis 4. Stelle Wermittags.	2 bis 4. Stelle Wochentags.	2. bis 4. Stelle Wochende.
Treysa	5 55	1 45	6 49
Siegenheim	6 5	1 52	6 56
Eisenfelde	6 28	2 7	7 10
Somberg	6 55	2 30	7 26
Eberweiskheim	7 14	2 48	7 39
Malsfeld	8 —	3 24	8 5
Niederhone	8 15	3 33	8 16
Spangenberg	8 37	3 43	8 29
Bischofferode	8 56	3 56	8 44
Burgbofen	9 11	4 5	8 54
Baldappel	9 31	4 16	9 14
Nieböhren	10 5	4 38	9 54
Eschwege	11 1	4 45	10 —
Eisenfelde	12 43	6 8	—

*Fahrplan des Streckenabschnittes Treysa – Leimfelde von 1882*

Entlang der Strecke wurden schon früh Forderungen laut, zu den wenigen bestehenden Stationen weitere Haltestellen einzurichten. Diesem Wunsch kam die Königlich Preussische Staatsbahn dann nach, wenn bereits ein Schrankenposten vorhanden war und daher kein zusätzliches Personal bezahlt werden musste. So entstanden Stationen wie z. B. Wierns-  
 wig (schon 1882), Bischofferode (vermutlich 1884), Niederbeisheim (1893),  
 Leirnsfeld (1897) oder Remsfeld (1900).

In den Anfangsjahren der Eisenbahn waren die wenigen Lokomotiven der verschiedenen Bahnen Unikata oder sie waren nur in sehr kleinen Serien gebaut worden. Die Umstellung des Personals auf die unterschiedlichen Bedienung der Loks erschwerte den Betrieb während des deutsch-französischen Krieges und führte nach dem Kriege zu Überlegungen, Lokomotivtypen zu vereinheitlichen.

Die Königlich Preussische Staatsbahn führte sogenannte „Normalen“ ein, Entwurfszeichnungen, nach denen sich Lokomotiv- und Waggonfabriken zu richten hatten. Die ersten Maschinen dieser Art, die Güterzuglokomotive G3 und die Personenzuglokomotive P2, wurden ab 1878 speziell für die Kanonenbahn beschafft und aus dem sogenannten „Wetzlarer Fond“, d. h. von den Geldern, die durch das o. a. Kanonenbahn-Gesetz bereitgestellt worden waren, bezahlt. Später wurden weitere Loks dieser robusten und einfach zu bedienenden Baureihen beschafft, die bis in die Anfangsjahre des 20. Jahrhunderts im Dienst waren.



Die Lokomotive G3 in der Königlich Betriebswerkstätte Niederrhone

### Vor dem Ersten Weltkrieg: „Aufrüstung“ der Kanonenbahn

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts änderte sich die politische Großwetterlage: Die Großmachtspolitik Kaiser Wilhelms II. führte zu einer außenpolitischen Isolierung, die vom Deutschen Reich als „Einkreisung“ empfunden wurde. Der Große Generalstab stellte sich darauf ein, indem er sich auf einen Zwei-Fronten-Krieg – im Westen gegen Frankreich, im Osten gegen Russland – vorbereitete. Die Planung, die später als „Schlieffen-Plan“ – benannt nach Generalfeldmarschall Alfred Graf von Schlieffen, dem Chef des Großen Generalstabs von 1891 bis 1905 – bekannt wurde, sah vor, in einem ersten massiven Schlag die Franzosen zu besiegen. Anschließend sollten – falls Russland in den Krieg eintritt – die Truppen schnell nach Osten verlegt werden, um dann gegen die Russen, denen man eine schnelle Mobilisierung nicht zutraute, anzutreten.

Dieses Konzept erforderte leistungsfähige Bahnverbindungen quer durch Deutschland, mit der Konsequenz für die Kanonenbahn in unserer Region, dass sie an verschiedenen Stellen ausgebaut wurde. Dabei erfuhr der Bahnhof Malsfeld die größten Veränderungen: Eine neue Verbindungskurve, deren Bauten noch heute sichtbar sind, verbesserte ab 1911 den Übergang von der Kanonenbahn zur Nordbahn Kassel – Bebra. Die noch vorhandene Betonbrücke ersetzte die ursprüngliche Eisenbrücke der Kanonenbahn über die Nordbahn. Dabei wurde der noch heute genutzte breite Mittelbahnsteig angelegt und das alte Empfangsgebäude für die Nordbahn-Gleise durch ein neues ersetzt.

Ein zweites Gleis wurde 1906 von Malsfeld nach Oberbeisheim verlegt, um den Betrieb auf der Steigungsstrecke, auf der in Malsfeld stationierte Schiebelokomotiven eingesetzt wurden, reibungsloser zu gestalten. Das Vorhaben, für die Aufstellung der im Regelfall 550 Meter langen Militärzüge im Bahnhof Malsfeld ein zweites Gleis auf der Fuldaerbrücke zu verlegen, unterblieb zunächst. Zwar wurden die Brückenträger dort 1909 mit einigen Windrispen verstärkt, ein zweites Gleis erhielt die Brücke aber erst 1928. Auch im Eichsfeld wurden zweite Gleise verlegt und Tunneln ausgebaut.

Bekanntlich verlief der Erste Weltkrieg anders, als die deutschen Strategen sich das vorgestellt hatten. So spielte während des Krieges die Bahn keine besondere Rolle, sie wurde ebenso wie die übrigen Strecken auch für Nachschubzwecke genutzt.

### Nach dem Ersten Weltkrieg: „Abrüstung“ und Normalisierung

Der Phase der Aufrüstung folgte nach dem verlorenen Krieg eine Phase der „Abrüstung“. Unter Bezug auf den Versailler Vertrag, der jegliche militärische Angriffshandlung und deren Vorbereitung verbot, wurden gleich nach Kriegsende im Eichsfeld unter der Bewachung von französischen Soldaten die zweiten Gleise zurückgebaut. Der Abschnitt zwischen Leinefelde und

Malsfeld wurde 1921 zu einer Nebenbahn zurückgestuft, was u. a. niedrigere Reisegeschwindigkeiten und den weitgehenden Verzicht auf beschränkte Bahnübergänge zur Folge hatte. Der Abschnitt zwischen Malsfeld und Treysa behielt seinen Hauptbahnstatus, da dieser Abschnitt eine gewisse Bedeutung als Güterzugverbindung zwischen Treysa und Bebra hatte.

Ende der 1920er Jahre war die Deutsche Reichsbahn wieder mehr in der Lage, in ihre Infrastruktur zu investieren: Strecken und Brücken wurden für schwerere Züge fit gemacht, die Fuhrbrücke in Malsfeld erhielt 1928 einen neuen Träger für ein zweites Gleis, bei der eisigen Etze-Brücke bei Reibhausen wurden 1931 die alten Fischbauchträger durch tragfähigere Überbauten ersetzt, gleiches geschah 1932 mit der Frieda-Brücke zwischen Schwabds und Geismar (Thüringen).

Das Bahnbetriebswerk in Treysa erhielt neue Einheitslokomotiven der Baureihe 24, die den Betrieb auf diesem Streckenabschnitt bis 1945 prägen sollten. Neue, in sachlich-modernem Stil gehaltene Stellwerke, die noch heute als Ruinen in Frielendorf, Homburg oder Malsfeld stehen, entstanden an Stelle älterer Bauten oder wurden neu installiert. Weitere Stationen wurden aber nicht eingerichtet.

**„... die Rentabilität einer direkten Bahn Berlin-Wetzlar wird eine gute sein ...“**

So liest man in der Begründung vom 18. Dezember 1872 für die Vorlage des Kanonenbahn-Gesetzes. Dort heißt es auch:

*„Für das vormals Kurfürstlich Hessische Gebiet ist die Bahn insofern noch von besonderer Bedeutung, als sie für die reichen Braunkohlentlager, den Basalt, den Sandstein und die ausgedehnten Forsten des Meißner ein weites Absatzgebiet gewährt und auf solche Weise der bisher ein kümmerliches Dasein fristenden Industrie dieser Gegend zu größerer Blüte verhelfen wird ...“*

Zutreffend ist, dass die oben genannten Bodenschätze tatsächlich die Güter waren, die aus unserer Gegend überwiegend transportiert wurden.

Viel (Gruben-)Holz wurde verladen, Basalt und Braunkohle wurden in der Nähe von Homburg und Malsfeld abgebaut und von den örtlichen Bahnhöfen abgefahren, Frielendorf war wegen des Braunkohletagebaus und der Brikettfabrik in den 1950er Jahren sogar zeitweise der Bahnhof mit dem höchsten Frachtaufkommen in der Bundesbahndirektion Kassel.

Östlich von Malsfeld hatte nur Spangenberg bescheidene Industrieanchlüsse (Kalkwerk Pletzing, Weberei G. W. Salzmann, B. Braun), nur Eschwege hatte hier noch mehr aufzuweisen.

## Der Zweite Weltkrieg

Die Kriegsjahre im Zweiten Weltkrieg überstand die Strecke zwischen Leinefelde und Treysa zunächst ohne größere Schäden, lediglich Eschwege war am 22. Februar 1945 Ziel eines größeren Bomberangriffs mit über 30 Todesopfern und erheblichen Zerstörungen.

Die Bedeutung der Strecke wuchs in den letzten Kriegsjahren sogar, da über sie wegen zerstörter anderer Bahnlinien Züge umgeleitet wurden. Besonders nachdem die Flutwelle der bombardierten Edertal-Sperre die Bahnstrecke Treysa-Kassel bei Grifte weggespült hatte, fuhren die Züge von Treysa nach Kassel längere Zeit über Homburg (Etze) und Malsfeld. Erst in den letzten Kriegstagen waren größere Schäden zu beklagen: Teile der Brücke in Malsfeld stürzten am 24. März 1945 in die Fulda, als bei Oberbeisheim Waggons von einem Güterzug abgerissen, die Gefällstrecke herabrasteten und auf der Brücke umstürzten. Die Frieda-Brücke hinter Schwabds wurde wie so viele Brücken in jenen Tagen am 30. März 1945 von der zurückweichenden Wehrmacht gesprengt.

Die meisten Opfer forderte die Explosion eines Munitionszuges im Bahnhof Waldkappel: Am 31. März 1945 beschossen zwei amerikanische Tiefflieger einen im Bahnhof stehenden Zug, der Munition und Sprengstoff aus der Fabrik von Hirschhagen bei Hessisch Lichtenau geladen hatte. Die dadurch ausgelöste Explosion kostete 17 Menschen das Leben, vom vormals stattlichen Bahnhofsgebäude blieb nichts übrig.



Der Bahnhof von Waldkappel um 1900

## Nach dem Zweiten Weltkrieg:

### Deutsche Teilung und hoffnungsvoller Start im Westen

Mit Einrichtung der Zonengrenze zur sowjetischen Zone war der durchgehende Verkehr bis ins thüringische Eichsfeld unterbrochen worden. Die ostzonale, spätere DDR-Reichsbahn betrieb den verbliebenen Streckenast bis nach Geismar, während für den hessischen Teil jetzt Verbindungen von Eschwege nach Treysa eingerichtet wurden, dies ab Oktober 1948 auch wieder durchgehend, da ab dann die Fuldabrücke bei Malsfeld wieder befahrbar war. Nachdem seit den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts die Zahl der Stationen unverändert geblieben war, erhielten nun einige Anliegerorte eigene Haltestellen. So wurden z. B. in Adelshausen und in Mörshausen (bei Spangenberg) trotz der wirtschaftlichen Probleme während der Währungsreform 1948 im Herbst des Jahres neue Stationen eröffnet. Zur gleichen Zeit erhielt das Spangenberg Krankenhaus Beieröde einen Haltepunkt, im Oktober 1949 folgte die Eröffnung der Haltestelle in Pfieffe. Alle diese Stationen – außer Anfangs Mörshausen – wurden als Agenturen betrieben, die Bahn brauchte hier kein eigenes Personal einzusetzen.



Richtfest des Haltepunktes Mörshausen im September 1948

Angesichts der wachsenden Konkurrenz durch das Automobil versuchte die neu entstandene Deutsche Bundesbahn, die Kosten auf ihren Nebenstrecken zu senken. Damit brach für die Kanonenbahn wie für viele andere Strecken in Deutschland auch das Zeitalter der Schienenbusse an: Die zum „Nebenbahn-Retter“ ernannten roten Brummer senkten im Vergleich zum Lokomotivbetrieb die Personal- und Unterhaltungskosten erheblich. Ab 1954 wurde der Personenverkehr komplett von den im Bahnbetriebswerk (Bw) Eschwege stationierten Triebwagen der Baureihe VT 95 (später umgezeichnet in „795“) übernommen, nur die immer weniger werdenden Güterzüge fuhren noch mit Dampf-, später ab den 1970er Jahren mit Dieselloks. Die zwischen den Halten schneller beschleunigenden Triebwagen ermöglichten auch die Einrichtung weiterer Haltepunkte Mitte der 1950er Jahre wie z. B.

Niddawitzhausen, Oetmannshausen, Friemen-Mäckelsdorf, Berghaim (bei Spangenberg), Spießkappel oder Rörshain.

Ab Mitte der 1950er bis Mitte der 1960er Jahre war der Abschnitt Malsfeld – Treysa sogar Schauplatz eines Pilotprojektes: Es wurde ein per Funk gesteuerter Verkehr erprobt, vom zentralen Stellwerk in Homberg (Ez) aus überwachte ein „Linien-Fahrdienstleiter“ die mit Funk ausgerüsteten Schienenbusse und Lokomotiven. Der Vereinfachung des Betriebs dienten auch der Ersatz von Schranken durch Blinklichter, der Abbau von Signalen und der Einbau von Rückfallweichen, die den Zug quasi automatisch in eine sichere Fahrstraße lenkten.

### Die letzten Jahre

Durch die vielen Halte waren die Schienenbusse aber auch nicht viel schneller unterwegs als die früheren Züge. Immer mehr Menschen zogen es so bei wachsendem Wohlstand vor, ihre neu erworbenen Autos zu benutzen, als regelmäßige Zugbenutzer blieben nur noch die „Fahrschüler“ übrig. Viele der die Strecke nutzenden Firmen gingen auf LKW-Transporte über oder stellten gar ihren Betrieb ein (z. B. Brikettfabrik Frielendorf 1968, Basaltwerk Malsfeld 1964). Schrittweise erfolgte eine Reduzierung des Angebots, indem Mitte der 1970er Jahre die Stückgut-, Expressgut- und Gepäckabfertigung aufgegeben wurde oder Dienststellen geschlossen wurden. Vermehrt fanden sich in den Streckenfahrplänen für die Triebwagenführer Hinweise auf „mangelhaften Oberbau“ – Abschnitte, an denen z. B. im Bereich Spangenberg wegen des schlechten Zustands von Gleisen und Schwellen nur 30 km/h zulässig waren. Zum Fahrplanwechsel am 26. Mai 1974 wurde dann der Personenverkehr zwischen Malsfeld und Waldkappel eingestellt, nach dem



Homberg (Ez): Schienbus nach Malsfeld im Frühjahr 1981



30. Mai 1981 fuhr auch kein Schienenbus mehr zwischen Malsfeld und Treysa. Dieser Abschnitt war bereits 1975 zur Nebenbahn herabgestuft worden, das Bw in Treysa wurde 1968 als Dienststelle geschlossen, mit Einstellung des Verkehrs nach Malsfeld wurden 1974 vom Bw Eschwege die Schienenbusse abgezogen und die Einrichtung geschlossen.

Der Güterverkehr konnte sich auf einigen Abschnitten noch halten: bis Jahresende 1988 von Malsfeld nach Oberbeisheim, bis 31. Mai 1986 von Malsfeld nach Spangenberg, bis 25. Juni 2002 von Treysa nach Homburg. Der erst Anfang der 1970er Jahre eingerichtete Gleisanschluss „Pfeffewieseng“ für die Firmen Edeka und Sonntex wurde zum 1. September 1994 stillgelegt. Die Gleise wurden entfernt, die nicht mehr benötigten Bahngebäude wurden, wenn möglich, an privat veräußert, die Zugänge zu Brücken und Tunnels verschlossen. Der Oberbeisheimer Tunnel, der für viel Geld durch geologisch schwieriges Gebirge gebaut worden war und hohe Unterhaltungskosten verursachte, wurde 1982 in der Tunnelmitte verfüllt.

Auf dem Abschnitt Lollar – Wetzlar endete der Personenverkehr im Mai 1980, der Güterverkehr dort im September 1991. Im thüringischen Eichsfeld wurde das verbliebene Stück Kanonenbahn bis Ende 1992 bis nach Geismar in der Nähe der hessisch-thüringischen Grenze als Nebenbahn betrieben. Dann lief die Betriebsgenehmigung für das beeindruckende, aber marode Viadukt von Lengsfeld unterm Stein, das die letzten Jahre nur im Schrittempo mit 10 km/h befahren werden durfte, aus.



Rückbau der Gleise beim Südportal des Oberbeisheimer Tunnels 1982

Die letzten Züge auf diesem Streckenast zwischen Silberhausen und Dingelstedt fuhren bis August 1996, dann war auch hier Schluss. Weiter nordöstlich Richtung Berlin in Sachsen-Anhalt ist die Strecke wegen Stilllegung von Teilabschnitten an vielen Stellen unterbrochen, dort wurde sogar ein Abschnitt, der nach der Wende ausgebaut und elektrifiziert worden war, wieder gänzlich zurückgebaut.

### Was ist geblieben?

Von den Bahnlinien, die auf der Basis des „Kanonenbahn-Gesetzes“ von 1873 neu angelegt worden waren, ist letztlich als Strecke von Bedeutung nur die Moselbahn übrig geblieben, dazu Abschnitte, die in den Regionalverkehr von Berlin eingebunden sind. Die meisten anderen Strecken wurden – wenn man so will – Opfer des Kanonenbahn-Konzeptes einer Bahnlinie abseits größerer Orte und wichtiger Bahnknoten. So konnte die Strecke keine wirtschaftliche Bedeutung erlangen, Güter- wie Personenzüge verkehrten auf lukrativeren und schnelleren Verbindungen wie z. B. Nordhausen – Kassel – Treysa statt Nordhausen – Eschwege – Malsfeld – Treysa. Wo früher Gleise lagen, wächst nicht mehr nur Gras, wie es im Titel eines früher erschienenen Büchleins hieß, mittlerweile sind an vielen Stellen Wälder entstanden.

Für unsere nordhessische Region ist aber eine Besonderheit zu vermeiden: Von der Nord-Süd-Strecke bei Niederhone abzweigend wurde ein kurzes Teilstück reaktiviert und eine Verbindung zum neu erbauten Stadtbahnhof Eschwege eingerichtet: Hier machen seit Dezember 2009 Cantus-Triebwagen Halt auf ihrer Fahrt zwischen Bebra und Göttingen.

### Wichtige Stationen in Nordhessen – kurzer Überblick mit Rückblick

#### Schwebda

Eröffnet 1880, später wichtige Station wegen Abzweig Nebenbahn nach Wanfried/Treffurt ab 1. Mai 1902 und Abzweig Nebenbahn nach Heiligenstadt ab Dezember 1914 (unterbrochen ab 1945). Schließung als Personnaltestelle 1957, Einstellung des Verkehrs auf der Strecke nach Wanfried 1980, Bahnhof als Wohngebäude in Privatbesitz.

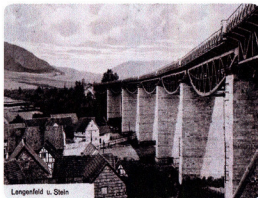
#### Eschwege West/Niederhone

Eingerichtet mit Bau der Strecke Bebra – Göttingen und Stichbahn nach Eschwege ab 31. Oktober 1875. Mit Öffnung der Kanonenbahn in Richtung Waldkappel (15. Mai 1879) und nach Leinefelde (15. Mai 1880) Kreuzungsbahnhof, kreuzungsfreie Überführung der Kanonenbahn südlich bei Niddawitzhausen. Ursprünglicher Name der Station „Niederhone“, mit Eingemeindung Niederhones nach Eschwege 1936 umbenannt in „Eschwege West“. Modernisierung und Umbau mit der Elektrifizierung in den 1960er Jahren, neues Stellwerk 1972. Seit dem 12. Dezember 2009 reaktivierte südliche

und – neue – nördliche Verbindungskurve zur wiederhergestellten Stichbahn nach Eschwege. In Eschwege West hält kein Zug mehr, zwei Ringlokschuppen des ehemaligen Bw im Verfall.

#### Waldkappel

Eröffnet am 15. Mai 1879, Umsteigestation nach Eröffnung Lossetal-Bahn Richtung Hessisch Lichtenau/Kassel ab 1. Dezember 1879. Lokschuppen und Bahnhofgebäude im März 1945 zerstört, bis 1957 Baracke als Beheiz., dann neuer Flachbau. Einstellung Personenverkehr 1985, heute auf Teilen des Bahngeländes Solaranlagen, Bahnhof im Verfall.



Langensfeld u. Stein

Postkarte Viadukt Langensfeld unterm Stein

#### Malsfeld

Kreuzungsbahnhof, Typ „Turmbahnhof“: Überquerung der 1848 eröffneten hessischen Nordbahn, erste Haltestelle dort aber erst 1876 mit Bau der Kanonenbahn. Erste Verbindung zwischen den Bahnen durch enge Kurve bis 1911. Dann neue großzügige Verbindungskurve („Hochbahn“), um 1910/11 tiefgreifender Umbau des unteren Bahnsteigs mit Unterführung zum Vorplatz, Treppe und Gepäckaufzug zum oberen Bahnsteig. Drehscheibe und dreiständiger Lokschuppen, letzterer 1975 warm abgerissen. Bahnhof als Wohngebäude in Privatbesitz, Stellwerk „Mw“ im Verfall.

#### Hornberg (Efze)

Eröffnet am 1. August 1879, jahrelang Verladung von Basalt (Seilbahn vom Werberg 1930–1971, in den letzten Jahren LKW-Transport und Schütanlage im Bahnhofsgebiet) und Braunkohle (Seilbahn von Zeche Ronneberg Anfang des 20. Jahrhunderts bis Anfang 1950er Jahre). 1956 im Stellwerk am Bahnübergang Waßmuthshäuser Straße Installation der Anlagen für Versuchsbetrieb „Betriebszugfunk mit Signalübertragung“. Neuer Industrieanschluss westlich des Bahnhofs ab 1973, Bahnhof als Wohngebäude in Privatbesitz, Stellwerke und Güterschuppen im Verfall.

#### Frielandorf

Empfangsgebäude des Bahnhofs baugleich mit Hornberg, wegen direkt östlich des Bahnhofs liegender Braunkohlengrube (jetzt Freizeitanlage Silbersee) und Brickettfabrik (mit ausgedehntem 900 mm-Spur-Gleisnetz) in den 1950er Jahren Tarifpunkt mit höchstem Frachtaufkommen im Bereich der Bundesbahndirektion Kassel. Im westlichen Bahnhofsgebiet auch Basaltverladung. Bahnhof als Wohngebäude in Privatbesitz, Stellwerk „Fo“ und Reste von Verladeanlagen im Verfall. Modell der „Bublag“-Brickettfabrik im Heimatmuseum Frielandorf.

#### Treysa

Alter Bahnhof an der Main-Weser-Bahn von 1850, ab 1879 bis 1908 mit Einfädelung der Kanonenbahn, dann neuer Bahnhof an heutiger Stelle, dazu neue Einführung der Kanonenbahn auf gesonderter Schwalm-Brücke parallel zur Main-Weser-Bahn. Dies notwendig auch wegen neu eingerichteter Bahnlinie Treysa – Oberaula – Bad Hersfeld 1908. Bahnbetriebswerk bis 1968, bis 2000 noch Museumsbahnbetrieb bis Oberaula.

#### Quellen und Literatur

- Recherchen und Archiv des Verfassers; Fotos: Sammlung Sebmann.  
Günter Fromm: Die Geschichte der Kanonenbahn. Leinefelde – Eschwege 1880–1945. Leinefelde – Gelsmer 1980–1982. Bad Langensalza 2000 (3. Auflage).  
Wolfgang Klee: Die Kanonenbahn Berlin – Metz. Stuttgart 1998.  
Wolfgang Koch: Die Kanonenbahn. Strecke: Waldkappel – Eschwege – Leinefelde. Hessisch Lichtenau 1987.  
Rolf Gießler: Kanonenbahn – und zwischen den Gleisen wächst das Gras! Mitarbeit: Reinhold Salzmann. Spangenberg 1983.  
Paul Lauenwald: Die Kanonenbahn Leinefelde – Eschwege West. Quedlinburg 1998.  
Reinhold Salzmann, Rolf Gießler: Auf den Schienensträngen zwischen Schwalm, Eder und Fulda. In: Jahrbuch Schwalm-Eder-Kreis 1988, S. 99–107.  
Reinhold Salzmann: Der Bahnhof Malsfeld im Wandel der Zeiten. In: Jahrbuch Altkreis Melsungen 2011, S. 154 f.  
Otto Wesper: Berlin – Coblenzer-Eisenbahn. 100jährige Geschichte der Strecke Treysa – Malsfeld. In: Hamburger Heft, Heft 17/1976, Hornberg/Efze 1976, S. 42–54.