

Teil 88: Der Bahnhof Spangenberg bis 1945

Der **1. Spatenstich** zum Bau der Kanonenbahn erfolgte in der Gemarkung Spangenberg bereits am **1. August 1875**. Die Grundstücksenteignungen bei den ortsansässigen Bauern sowie der größtenteils felsige Untergrund und ebenso die äußerst ungünstigen Witterungsverhältnisse während der Bauphase verzögerten die Bauarbeiten dermaßen, dass erst am **22. Januar 1879** die erste Dampflok den Bahnhofsbereich von



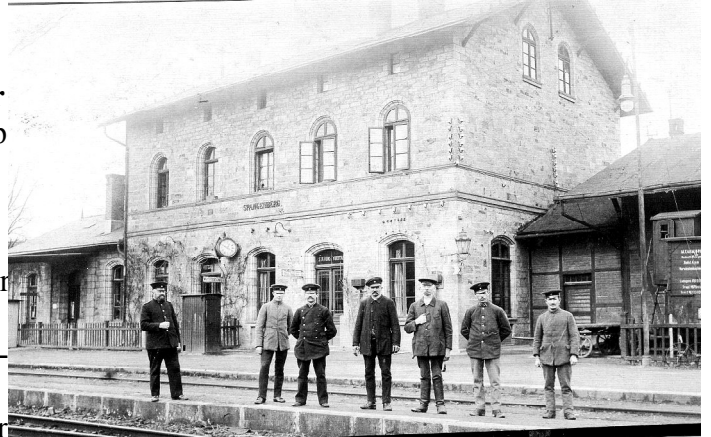
Span- genberg durchfahren konnte. Das war einige Monate vor der feierlichen Eröffnung der Strecke. Während dieser Zeit wurde auch gerade am **Streckenkilometer 79,98** in einer Höhe von **241,813 m** über NN das Empfangsgebäude des Spangenger Bahnhofs errichtet. Am **15. Mai 1879** war es endlich so weit! Fröhlich um **7 Uhr** traf der erste Personenzug von Eschwege her kommend im Bahnhof Spangenberg ein. Der Zug war mit Laub und Blumen festlich geschmückt und am Schornstein der Lokomotive war für alle deutlich lesbar ein ovales Schild mit der Aufschrift: „**Des Dampfes Kraft viel Nutzen schafft**“ angebracht. Der Eröffnungszug wurde vom Bürgermeister, dem Stadtrat, den Vertretern der Behörden und der Bevölkerung unter reger Teilnahme an diesem Ereignis festlich begrüßt. Der damalige Bürgermeister **Siebold** wies in seiner Festrede gebührend auf die Bedeutung dieses historischen Tages für die Stadt Spangenberg hin. Als der Eröffnungszug von Waldkappel her in Spangenberg eintraf, war der Bahnsteig der Stadt restlos überfüllt mit staunenden Menschen, die den einfahrenden Zug begrüßen wollten. Als dann der Zug ohne sichtbaren Antrieb durch Mensch oder Tier einlief, rief ein Mann plötzlich ganz laut:

„**Dä dörfst spräächn, waas dä wullt, ääs sinn dooch Pääre drinne!**“

Der Gegenzug wurde gegen **9 Uhr** von Malsfeld kommend ebenfalls entsprechend empfangen. Der erste Fahrgast, der in Spangenberg zustieg, war der **Schuhmachermeister Justus Siebert**, der nach Eschwege fahren ollte, um dort Leder für seinen Betrieb einzukaufen. Da musste der erste Bahnhofsvorsteher von Spangenberg, **Gottlieb Schwerdtner**, sogleich bei der Arbeit die Ärmel hochkrepeln und sein Bahnmeister **Adolf Sippel** ebenfalls. Am Eröffnungstag zeigte sich die Bahnverwaltung spendabel und führte für die staunende Bevölkerung **Freifahrten** (vermutlich Pendelfahrten) zwischen Spangenberg und Waldkappel durch.

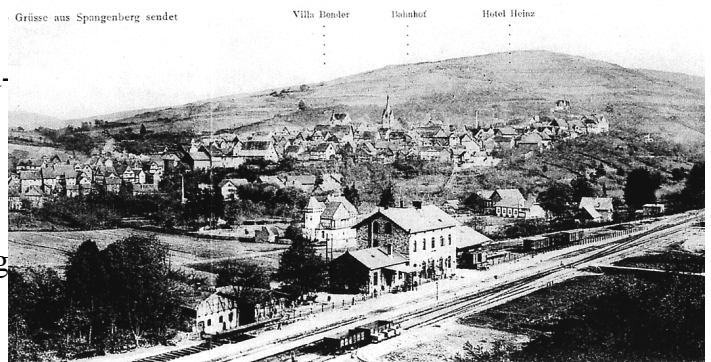


Die Belegschaft vom Bahnhof Spangenberg stellt sich zur Schau, um 1900 (Sg. Knauf)



Das Empfangsgebäude vom Bahnhof Spangenberg mit Personal um 1920 (Sg. Salzmann)

Links ist der damalige Bahnhofsvorsteher Johann Peter Theune zu sehen.



Ausschnitt aus einer Postkarte vom Bahnhof Spangenberg, um 1905 (Sg. Seipel)



Ausschnitt aus einer Postkarte vom Bahnhof Spangenberg um 1910 (Sg. Seipel)

Am **7. September 1880** abends um **20 Uhr** pas-
sierte der damalige Preußische Kronprinz **Friedrich Wilhelm**, der spätere Kaiser der **99** Tage, den Bahnhof Spangenberg, um sich zum Kaisermanöver zu begeben, das gerade in der Nähe von Eschwege stattgefunden haben soll. Aus diesem Anlass war auch während der Hinfahrt ein kurzer Aufenthalt am Bahnhof Spangenberg geplant, daher wurden der Bahnhof und die Festung Spangenberg festlich beleuchtet. Der Bürgermeister, der Stadtrat und sämtliche Behörden-



Kronprinz Friedrich Wilhelm
von Preußen

(aus: „Kaisers Zeiten“)

spitzen standen schon am Bahnsteig bereit, um Seine Königliche Hoheit zu begrüßen, aber dieser durchfuhr den Bahnhof, ohne den Zug anhalten zu lassen. Die enttäuschten Honoratioren gingen anschließend schimpfend und fluchend wieder nach Hause (oder in die nächste Gastwirtschaft, um ihren Ärger hinunter zu spülen), ohne die Königliche Hoheit begrüßt zu haben. Der Zug mit dem Kronprinzen fuhr direkt bis Eschwege durch, wo dieser bereits am dortigen Bahnhof von der Eschweger Bevölkerung auf das herzlichste willkommen geheißen und von dort aus in einem Festumzug zum **Hotel Koch** geleitet wurde, wo er auf dem Schlossplatz durch eine eigens für ihn errichtete Ehrenpforte geleitet wurde, die dem Eschweger Stadtwappen nachempfunden war. Dort ließ man den Kriegerverein mit Veteranen aus dem Krieg **1870/1871** aufmarschieren und sämtliche Schulklassen zur Inspektion antreten. Der Kronprinz weilte immerhin für zwei Tage in Eschwege, bevor er die Stadt mit dem Zug in Richtung Berlin wieder verlassen hatte. Etliche junge Damen, die das Spektakel damals miterlebt hatten, schwärmten noch nach dem Zusammenbruch des Kaiserreiches von dem Ereignis.

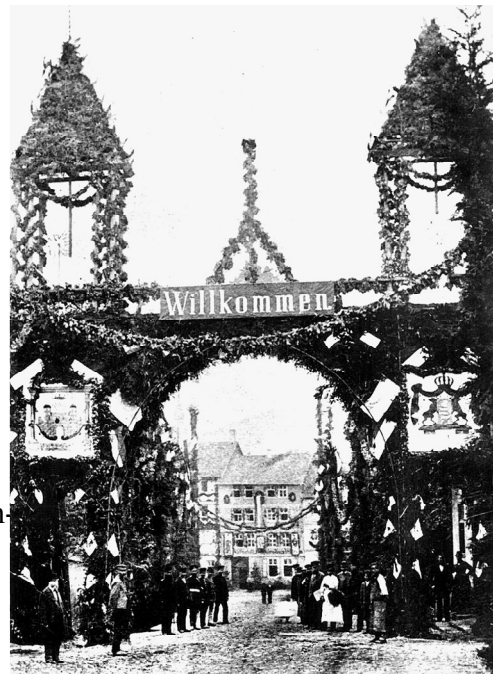
Vor 1900 wurden die **Frühzüge** an der Strecken als **GMP** (Güterzug mit Personenbeförderung) gefahren, bei denen in Spangenberg Güterwaggons an den Zug rangiert wurden.

Im Jahre **1902** wurde der Spangenberg Bahnhof zur Großbaustelle. Für die Festsetzung der neuen Standardlänge für Militärzüge auf **550 Meter** Zuglänge mussten die beiden Gleise 1 und 2 mit neuen Weichen versehen und die Gleise auf **600 Meter** Länge erweitert werden. Die neue Gleislänge wurde dadurch erreicht, dass die westliche Einfahrtsweiche von der ungefähren Höhe der Kopframpe unter die eiserne Brücke verlegt wurde, wo sie bis zur endgültigen Stilllegung der Strecke verblieb.

Am **1. April 1908** kam mit **Johannes Peter Theune** (geboren am **24. Febr. 1867** in Borken/Kreis Homberg im Bez. Kassel) in Spangenberg ein Mann ins Spiel, der die Geschicke des Bahnhofs für etwa **16 Jahre** mittragen sollte. Theunes berufliche Laufbahn bei der Bahn begann am **1. April 1901**, wo er in **Andernach** als Stationsaspirant bei der Bahn anfang. Schon am **1. Dezember 1902** wurde er

Links:

Johannes Peter Theune um 1920 (Vergrößerung aus Foto Bahnhof Spangenberg um 1920)



Durch diese Ehrenpforte auf dem Schlossplatz zu Eschwege schritt Kronprinz Friedrich Wilhelm am Abend des 7. September 1880. (Stadearchiv ESW)



Das Eschweger Hotel Koch um 1890. (Stadearchiv Eschwege)



Die noch erhaltene Bank aus einem Wartesaal der Kanonenbahn aus dem ehemaligen Museum im Bahnhof Eschwege-West am 17. 02. 2007



nach Marsberg versetzt, wo er den Posten eines **Stationsdiätars** innehatte. Am **1. November 1904** wurde er noch in Marsberg zum **Eisenbahnsistenten** befördert. Am **1. Oktober 1906** von Marsberg nach Winterberg versetzt, erhielt er dort erstmals den Posten eines **Bahnhofsverwalters**. Etwa **18 Monate** später wurde er mit Wirkung vom **1. April 1908** nach **Spangenberg** versetzt, wo er in der gleichen Position tätig war und am **25. Februar 1910** dort zum **Oberbahnhofsverwalter** befördert wurde. Am **1. April 1920** erhielt er unter der Leitung von der am gleichen Tag neu gegründeten **DRG** (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) den neuen Titel **Oberbahnhofsvorsteher**. Am **1. April 1924** trat Theune dann nach rund **24 Jahren** bei der Bahn in seinen wohlverdienten Ruhestand.

Im Jahre **1910** brachte die Spangenberg-Zeitung die Meldung: Nach einer kürzlich ergangenen Bestimmung der Eisenbahndirektion Frankfurt/Main sind Schornsteinfeger im Arbeitsdress von der Mitfahrt im Personenwagen unbedingt auszuschließen, weil sie den Mitreisenden als lästig auffallen. In den übrigen Zügen (Güterzügen?) können diese nur dann Beförderung finden, wenn sie ihre Unterbringung im Packwagen beantragen.

Ebenfalls im Jahre **1910** fuhr der erste Frühzug von Waldkappel kommend (Abfahrt **3.⁴³ Uhr**) um **4.¹⁴ Uhr** in Spangenberg ab, um schon **13 Minuten** später um **4.²⁷ Uhr** in Malsfeld anzukommen. Der letzte Abendzug fuhr um **8.⁴⁵ Uhr** (**20.⁴⁵ Uhr**) in Malsfeld los, hielt um **8.⁵⁸ Uhr** (**20.⁵⁸ Uhr**) in Spangenberg und war um **9.³⁶ Uhr** (**21.³⁶ Uhr**) in Waldkappel. Ein Spangenberg-Original, **Otten Adam**, von Beruf Schuhmacher, soll in dem damals bewirteten Wartesaal des Spangenberg-Bahnhofs einen Fremden aufgeklärt haben, der das „**BCE**“ auf der Rückwand der Bänke im Wartesaal betrachtet hat und ihn um Aufklärung gebeten haben, was die drei Buchstaben denn zu bedeuten hätten, soll dieser geantwortet haben: „Das sind die drei Spangenberg-Wirte Bertram, Colbe und Engel, die diese Bänke gestiftet haben.“ So ganz gelogen war das aber nicht, denn es gab Ende des **19. Jahrhunderts** tatsächlich in Spangenberg drei Wirte mit den betreffenden Namen. **Bertram** war der Wirt vom „**Goldenen Löwen**“, **Colbe** war eine Pachtwirtschaft und **Engel** war Wirt in der „**Alten Post**“.

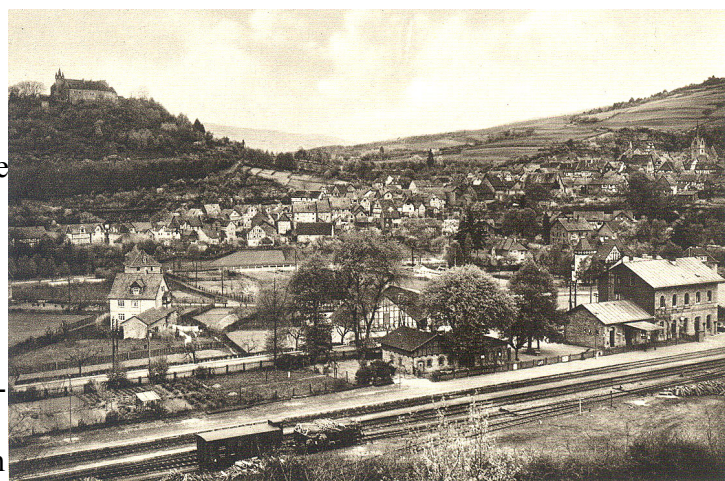
Im **November 1913** wurden bei einem Wechsel in der Bewirtschaftung der Bahnhofsgaststätte, die es bereits seit der Eröffnung des Bahnhofes im Jahre **1879** gegeben hatte (Wir berichten an anderer Stelle darüber), der Antrag auf eine neue Bierleitung, einem Herd sowie einem Buffetanbau gestellt. Außerdem sollten bei dieser Gelegenheit Veränderungen im Schalterraum vorgenommen werden.

Während im Jahre **1914** noch ein neuer Fußweg zum Bahnhof gebaut worden war, erfolgte in der Zeit des Ersten Weltkriegs in den Jahren **1915** und **1916** die Verlegung der Toiletten von einem Nebengebäude direkt ins Empfangsgebäude. Vermutlich war auch für diesen Umbau der neue Bahnhofswirt der Initiator, damit seine Gäste bei Regenwetter den Ort ihrer Notdurft trockenen Fußes erreichen sollten. Außerdem stellte der Wirt im **April 1916** einen Antrag für den Erhalt

Rechts: Die Buchstaben BCE an der Rückenlehne der Bänke in den Warteräumen der Kanonenbahn-Bahnhöfe (Vergr.)



Postkarte aus den 30-er Jahren vom Bahnhof Spangenberg mit der Stadt im Hintergrund (Sammlung Reinhold Salzmann)



Postkarte vom Bahnhof Spangenberg mit dem Schloss im Hintergrund aus den 30-er Jahren (Sammlung Reinhold Salzmann)



einer Wohnung im Empfangsgebäude an die Bahnverwaltung, der aber ablehnend beschieden wurde. Im **Februar 1921** erging vom Eisenbahnbetriebsamt in Eschwege die Mitteilung an alle Bahnhöfe entlang des Streckenabschnitts, so auch an den Bahnhof Spangenberg, dass auf der Strecke zwischen Leinefelde und Treysa der **Nebenbahnbetrieb** eingeführt würde, was dann ab **September 1922** dann auch geschah. Fortan wurde die Grundgeschwindigkeit für Personenzüge auf **40 km/h** und für Güterzüge auf **30 km/h** gesenkt, wobei sich aber an den Fahrzeiten nicht allzu viel geändert hatte.

Nach dem 1. Weltkrieg kam erstmals im **September 1921** ein Ausbau der Dachräume auf der Gleisseite ins Gespräch, als der **Reichsbahnassistent Schellhase** bei der Reichsbahn-Gesellschaft einen Antrag dafür eingereicht hatte. Es lässt sich heute leider nicht mehr feststellen, wann der Umbau des Bahnhofsgebäudes schließlich erfolgt ist, vermutlich geschah dieses erst in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg.

Im Jahre **1929** wurde der Bahnhof Spangenberg als **Bahnhof 3. Klasse** eingestuft, der auch mit mehr Personal ausgestattet war als die einfachen Bahnhöfe der **4. Klasse**, wie es beim Bahnhof Burghofen der Fall war.

Im Jahre **1930** verkehrten über Spangenberg auf der Strecke Waldkappel-Malsfeld **12** Personenzüge, davon waren **10** Durchgangszüge sowie **2** Nahverkehrszüge. Hinzu kam noch **1** Durchgangsgüterzug und **2** Nahgüterzüge, ein Zeichen dafür, wie wirtschaftsschwach die Region entlang der Strecke war mit Ausnahme der Stadt Spangenberg. Dort dürfte der Löwenanteil der anfallenden Güter im Streckenabschnitt Waldkappel-Malsfeld umgeschlagen worden sein.

Für Rangierzwecke erhielt der Bahnhof Spangenberg wahrscheinlich bereits im Jahre **1933** oder **1934** eine Kleinlokomotive der Bauart **Kö I**. Hierfür wurde zum Unterstellen ein massiv gemauerter Kleinlokschuppen nahe der östlichen Bahnhofsausfahrt errichtet, der auch eine Untersuchungsgrube erhalten hatte. Die Stationierung stand wohl im Zusammenhang mit dem zunehmenden Rangierdienst im Bahnhofsbereich und zu den Anschlussgleisen. Da sich die Kö I anscheinend auf Dauer als zu schwach erwies, wurde diese noch vermutlich während des zweiten Weltkriegs gegen eine stärkere Lok der Baureihe **Kö II** mit Luftdruckbremse, von der es zwei Motorstärken gegeben hat, ersetzt. Von der Kö I und II gab es etliche Bauvarianten, die sich sämtlich optisch von einander unterschieden

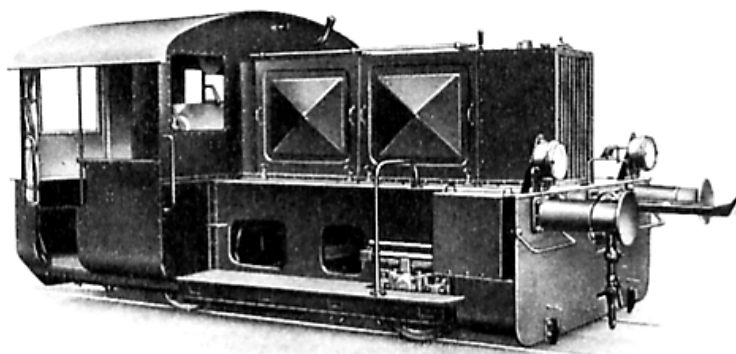
Die Errichtung des Stellwerksanbaues am Empfangsgebäude erfolgte vermutlich in der **2. Hälfte der 30-er Jahre**, auf jeden Fall aber vor **1940**. Das geschah wahrscheinlich ebenfalls im Zusammenhang mit den steigenden Rangieraufgaben im Bahnhofsbereich, die nicht nur die Bedienung der Verladestation Geldmacher sowie dem Gleisanschluss des Kalkwerks Pftzing beinhalteten, da außerdem das Anschlussgleis der Firma Braun, von dem aus das Gleis weiterführte bis zur Weberei Salzmann jenseits der Ladestraße. Außerdem waren noch die Kohlen- und Baustoffhandlungen sowie der Landhandel zu bedienen. Das weitaus größte Kontingent am Güterverkehr besaß aber die Holzversendung, bei der vor Allem Grubenholz verladen wurde, aber auch Schnitt- und Langholz kam zur Verladung.



Postkarte von Spangenberg und dem Steinbruch Geldmacher (Sg. Salzmann)

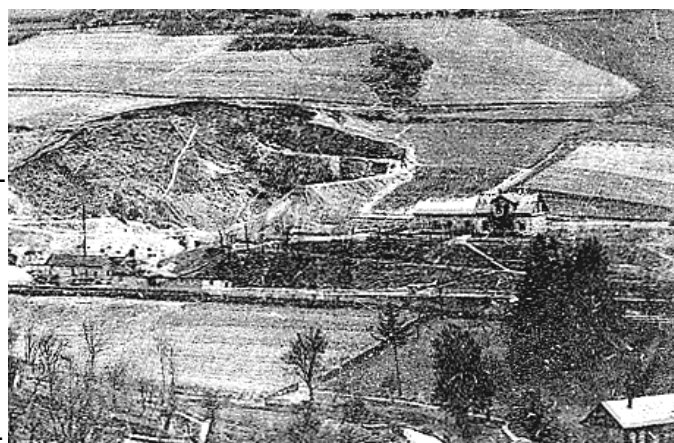


Eine Kleinlok der Bauart Kö I, gebaut ab 1933 (Aus: "Diesellokomotiven")



Kleinlok der Baureihe Kö II, ab 1934 in Dienst gestellt (Aus: "Diesellokomotiven")

Der Steinbruch **Geldmacher**, der schon sehr früh, mindestens seit den **20-er** Jahren über eine eigene Verladestation am östlichen Ende des Spangenberg Bahnhofs verfügte, von der aus es vermutlich mittels einer Lorenbahn eine direkte Verbindung zum Steinbruch gab, über die das anfallende Gestein abtransportiert wurde. Der Steinbruch wurde nach dem 2. Weltkrieg um das Jahr **1950** von **Fritz** (Friedrich) **Geldmacher** an einen Herrn **Siebert** (einen der vielen, die es in Spangenberg gibt) verkauft, der den Steinbruch bis zu dessen Stilllegung weiter betrieb. Heute erinnern nur noch zwei Straßennamen an den Steinbruch, das sind die Straßen „**Am Steinbruch**“ und die „**Verladestraße**“.



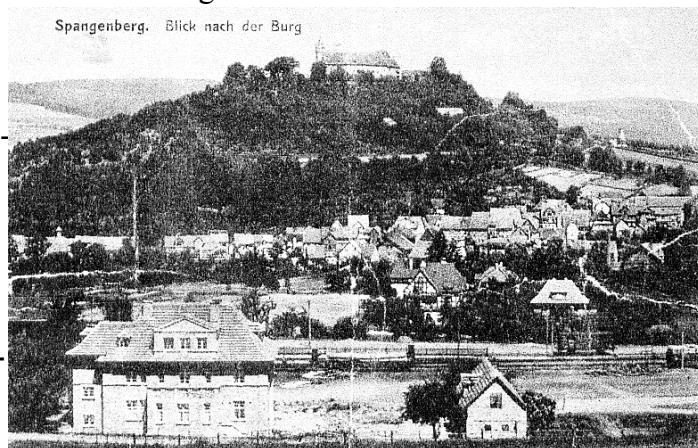
Der Steinbruch Geldmacher mit Verladestation (Ausschnitt v. Postkarte/Sg. Salzmann)

Im Jahre **1941** befuhren die Strecke **7** Zugpaare (= 14 Zugverbindungen) und zusätzlich ein Abendzug zwischen Waldkappel und Spangenberg, aber nur an Wochentagen. Dieser fuhr um **18.⁴⁷ Uhr** in Waldkappel ab, war um **19.¹³ Uhr** in Spangenberg, fuhr dann um **19.¹⁸ Uhr** von dort aus zurück nach Waldkappel, wo er um **19.⁴⁴ Uhr** schließlich ankam. Mit diesem Zug wurden wahrscheinlich hauptsächlich **Schichtarbeiter** der **Munitionsfabrik Hirschhagen** sowie Arbeiter des Zweigbetriebes von der Firma **Braun/ Melsungen** in Spangenberg befördert. Vom **Gleisanschluss** des Zweigwerkes der Firma Braun aus, der vom Salzmann-Anschluss abzweigte, wurden vor Allem während des 2. Weltkriegs große Mengen an Blut- ersatzstoffen und anderen kriegswichtigen medizinischen Artikeln abgefahren.



Nach links führt die „Verladestraße“ weiter und rechts zweigt die Straße „Am Steinbruch“ ab. (17. April 2008)

Der Bahnbedienstete **Karl Lichau** begann im Jahre **1942** seine Ausbildung bei der Reichsbahn am Bahnhof Spangenberg, aus der für fast 25 Jahre ein Leben für die Bahn an den Bahnhöfen Spangenberg, Burghofen und Malsfeld wurde. Während seiner Ausbildung musste er während des 2. Weltkriegs mangels sonstigen Personalen alles machen, was an einem Bahnhof wie Spangenberg an Arbeiten so anfiel, sogar Weichen musste er umlegen, da der alte **Herr Blumenstein**, der einstmals laut seinem Haustürschild **Königlich-Preußischer Betriebsassistent** gewesen war, den Hebel von der Weiche 2 vermutlich kräftemäßig nicht mehr alleine umlegen konnte. Lichau



Spangenberg. Blick nach der Burg

Postkarte mit dem westlichen Bereich des Bahnhofes Spangenberg (Sg. Heinz Buhre)

wurde schließlich am **9. Juli 1944** doch noch zum Dienst beim Militär einberufen, wo er den Rest des Krieges diente, er kehrte aber nach dem Ende des Krieges wieder bald an den Bahnhof zurück. Während des 2. Weltkrieges gab es oftmals aus Mangel an Lokomotiven sehr lange Züge, die dann teilweise getrennt werden mussten, um sie überhaupt im Spangenger Bahnhof unterbringen zu können. Außerdem gab es am Bahnhof für Fronturlauber eine Zusteige-Möglichkeit, obwohl die Urlauberzüge in Spangenberg regulär nicht hielten. Hierbei griff man aber zu einer List. Dabei wurde das Haupt-Ausfahrtsignal auf „Halt“ stehen gelassen, wobei das Vorseitensignal auf „Halt erwarten“ stand



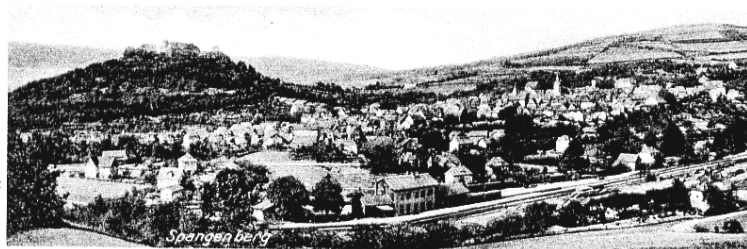
Postkarte vom Bahnhof Spangenberg mit der vorhandenen Dachgaube an der Frontseite. Links ist der Anbau der Bahnhofsgaststätte zu sehen. (Postkarte 30-er Jahre, Sg. Reinh. Salzmann)

Dadurch mussten die Züge sehr langsam durch den Bahnhof fahren. Das war für die Landser der Moment, auf den Zug aufzuspringen. Kurz bevor der Zug dann zum Halten gekommen wäre, wurde das Ausfahrtsignal auf „Freie Fahrt“ gestellt, so dass der Zug ohne anzuhalten weiter fahren konnte. Diese gewollte Langsamfahrt war insoweit gefährlich, weil es, falls ein Zug zum Stillstand gekommen wäre, zu einer Meldung gekommen wäre, da es eigentlich keinen Grund für ein rotes Signal gegeben hatte.

Im Bereich des Bahnhofs Spangenberg gab es an einem Sonntagmittag im **Herbst 1944** einen **Unfall**, als ein aus Waldkappel kommender Personenzug in Spangenberg „Einfahrt frei“ erhielt, obwohl die Spitze von einem im Bahnhof stehenden langen Zug, in dem sich viele Evakuierte befanden und der mit Fahrtrichtung Waldkappel in das Durchgangsgleis hinein ragte. Bei diesem Unfall gab es viele Verletzte, überwiegend unter den evakuierten Müttern mit Kindern. Ein weiterer nicht näher datierter Unfallbericht aus dem Jahre **1944** besagt folgendes: Ein mit Personen besetzter Zug aus Waldkappel wurde fälschlicherweise durch den Bahnbediensteten **Reinhold** aus Mörshausen auf das mit einem Güterzug besetzte **Gleis 2** geführt, wobei es zu einem Frontal-Zusammenstoß kam, da es keine Blocksicherung gab. Ob, es sich hierbei um den im oberen Abschnitt erwähnten Unfall vom **Herbst 1944** oder um ein anderes Unglück handelte, ist nicht bekannt. Die Unfallberichte zeigen jedoch, wie chaotisch die Situation an der Bahn im Jahre **1944** bereits darstellte und wie überfordert das bis zum Äußersten belastete Personal inzwischen gewesen war.

Am **30. März 1945** (Gründonnerstag) erfolgte die Räumung des **Spangenberg Schlosses** sowie des Lagers in **Elbersdorf** von den Kriegsgefangenen Englischen Offizieren. Mit dem Abzug der Gefangenen war ein gewisser Schutz vor feindlichen Fliegerangriffen für die Stadt Spangenberg und deren Umgebung verloren gegangen. Auch Züge fuhren seit einigen Tagen nicht mehr, da die Malsfelder Brücke ohnehin zerstört war und weiter führende Züge dadurch nicht mehr möglich waren. Auf dem Holzplatz des Spangenberg Bahnhofs hatte man in den Tagen davor von Waldkappel her ein riesiges Eisenbahngeschütz in Stellung gebracht. Dieses schoss in etwa **15-minütigem** Abstand in Richtung Autobahn bei **Elfershausen**, da die Amerikanischen Verbände inzwischen bis dorthin vorgerückt waren. Vermutlich gab es den langen Abstand zwischen den einzelnen Schüssen, da diese Zeit benötigt wurde, das Geschütz neu zu laden und wieder auf das Ziel auszurichten. Der Geschützdonner war so groß, dass sich sogar in Bergheim die Menschen gegen den Lärm Watte in die Ohren stopfen mussten und sogar die Hühner bei jedem Schuss einige Meter hoch in die Luft flogen. Nicht bekannt ist, ob das Geschütz schon vorher durch Tieffliegerangriffe unschädlich gemacht wurde, oder ob die Bedienungsmannschaft das Geschütz erst kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner in Spangenberg verlassen hatten, was bedeutet hätte, dass das Geschütz in Amerikanische Hände gefallen wäre. Nach mehreren Tieffliegerangriffen auf die in Panik zurückweichenden Deutschen Truppen waren viele Einwohner der Stadt Spangenberg in die umliegenden Wälder geflohen, da der Geschützdonner und das Rattern der Panzerketten der Stadt immer näher kamen. Am Abend des Ostersonntags, dem 1. April 1945, marschierten die Amerikaner schließlich in Spangenberg ein und besetzten die Stadt und den Bahnhof.

Rechts: Die Gleisseite mit dem Bahnsteig, dem Stellwerkanbau und der Anfang der 50-er Jahre neu errichteten Dachgaube im Sommer 1989. (Foto: Peter Franzius)



Postkarte von Spangenberg und seinem Bahnhof aus den 30-er Jahren (Sg. Heinz Buhre)



Stationsschild am Spangenberg Bahnhofs um 1938 (Sammlung R. Trumpf)

