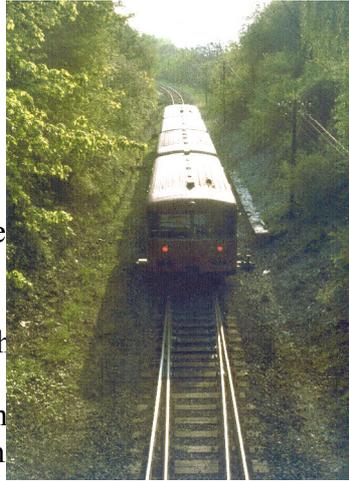


Teil 90: Von Spangenberg nach Bergheim

Hinter dem Ende des Spangenger Bahnhofs verließ die Strecke die Stadt, um jenseits des Straßenwalls sofort in einem tiefen Einschnitt zu verschwinden, der eine Länge von etwa **300 Metern** aufweist. Im Einschnitt befand sich früher der Kalksteinbruch mit Kalkwerk von der Firma Pfetzung, von dem inzwischen kaum noch Spuren vorhanden sind. Eine alte



Ein Schienenbus verlässt Spangenberg durch den Einschnitt



Der gleiche Einschnitt um das Jahr 2010.

Postkarte zeigt die Ansicht auf den Einschnitt und der Bahnstrecke gemeinsam mit dem Blick auf die Stadt und Burg Spangenberg. Der ehemalige Gleisanschluss zum Kalkwerk bog bei **Km 80,36** auf der Südseite in die Fahrtrichtung Malsfeld ab. Die Gleise selbst führten gewissermaßen teilweise durch den Steinbruch hindurch, um anschließend zunächst für etwa **800 m** in ziemlicher Höhe am Berghang entlang zu führen, wobei die Strecke in einen Hochdamm überging. Etwa bei **Km 80,44** ist noch im Tal unterhalb des Berghanges der Ausgang von einem Wasserdurchlass zu finden, dessen Einlass sich heute unzugänglich auf dem Gelände des Steinbruches befindet.



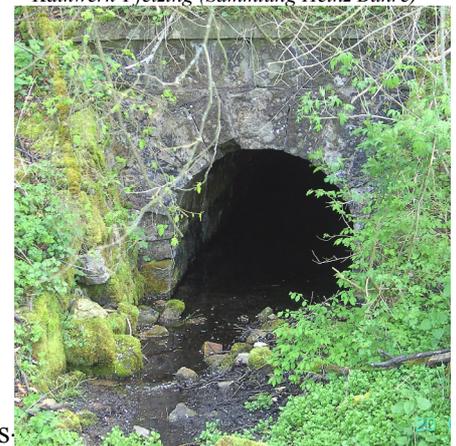
Postkarte um 1920 mit der Strecke hinter Spangenberg mit dem Einschnitt und dem Kalkwerk Pfetzung (Sammlung Heinz Buhre)

Dieser Ausgang befindet sich unten im Tal an der Straße nach Bergheim hinter einer Wiese. Gefunden werden konnte der Wasserdurchlass nur auf Grund eines Gleisplanes vom Bahnhof Spangenberg aus dem Jahre 1951. Ebenfalls eingezeichnet war eine Schmalspurbahn auf dem Gelände des Steinbruchs zum Kohlentransport zu den Brennöfen. Der Schlussstein vom Tunnelgewölbe enthält eine bildliche Darstellung, vermutlich einen Vogel mit ausgebreiteten Schwingen, aber der Zahn



Schlussstein vom Wasserdurchlass bei Km 80,44

der Zeit hat an dem Stein genagt und verhindert eine genaue Deutung. Der Hochdamm wird bei **Km 80,95** mittels eines weiteren Wasserdurchlasses von einem Bachlauf unterquert. Den Schlussstein an der Nordseite ziert ein Kreuz und auf dem Stein darüber ist noch schwach die Jahreszahl **1876** zu erkennen, während man



Ausgang vom Wasserdurchlass bei Km 80,44

Unten: Südseite v. Wasserdurchlass bei Km 81,3 unweit Bergheim am 21. 4. 08 und die Nordseite vom Wasserdurchlass Km 81,3 am 21. April 2008.

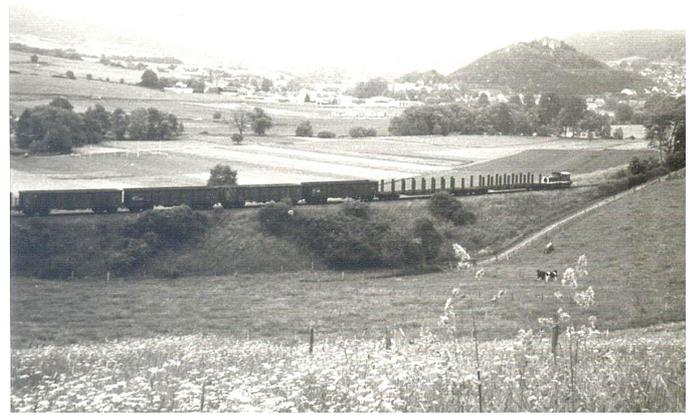


Der Schlussstein vom Wasserdurchlass bei Km 81,3 (21.4.08)





Um 1974 aufgenommen: Eine Triebwagengarnitur VT 95 auf dem Weg nach Malsfeld auf dem Hochdamm vor der Straßenbrücke bei Bergheim.



Aus der gleichen Perspektive aufgenommen: Ein Güterzug mit leeren Waggons für die Holzverladung auf dem Weg nach Spangenberg in den 80-er Jahren (Beide Aufnahmen: Sammlung Reinh. Salzmann)

auf der Südseite nur noch erkennen kann, dass der Schlussstein einst eine bildliche Darstellung besaß, aber Details sind heutzutage nicht mehr zu erkennen.

Der Kilometerstein **Km 81,0** ist bis heute erhalten, sogar die Ziffern sind noch lesbar. Das ehemalige Gleisbett ist ebenfalls noch recht gut zu erkennen. Nur vom Strecken- und Brückenposten (**Posten 34**), den es mindestens bis in die 20-er Jahre des 20. Jahrhunderts dort gegeben hatte, ist inzwischen keine Spur mehr vorhanden. Es gibt in Bergheim auch keine Unterlagen darüber, wann dieser abgerissen wurde. Es wäre möglich, dass er selbst den Umbau der Bergheimer Brücke überdauert hat, da der Posten noch auf der Reichskarte aus dem Jahre 1936 zu finden ist. Vermutlich war der Bau vor der Streckeneröffnung als Signalposten für den Bahnhof Spangenberg aus Richtung Malsfeld errichtet worden, also in einer Zeit, in der mechanische Signale noch nicht üblich waren.

Bei **Km 81,105** folgt die Brücke über die Landstraße, die Spangenberg mit Morschen verbindet. Diese war ursprünglich für zwei Gleise vorgesehen, wie die steinernen, z. T. verzierten Widerlager jetzt noch zeigen. Der ursprüngliche stählerne Brücken-Überbau wurde aber nur eingleisig ausgeführt, obwohl alte Pläne, die darüber genaue Auskunft erteilen könnten, heute nicht mehr aufzutreiben sind. Über den ersten Überbau kann aber folgendes gesagt werden: Es muss sich um einen flachen stählernen Überbau gehandelt haben ähnlich dem der Schiefen Brücke bei Eschwege-West. In der Ausführung war sie allerdings geringfügig länger als die jetzige, da die neuen Widerlager aus Stahlbeton vor die alten gesetzt wurden, wobei an der Ostseite der alte Zwischen-Gewölbebogen erhalten blieb (heute so zugewachsen, dass Fotos unmöglich sind) und beim Umbau nur dort das alte Widerlager durch das neue aus Stahlbeton ersetzt wurde,



wo noch heute der stählerne Überbau darauf ruht. Rechts und links davon ist noch immer unter dem Dick-

icht Das östliche Widerlager wurde nur unter der Brücke erneuert (Sg. Trumpf um 2000)) das alte Widerlager erhalten. An der Westseite hingegen

Links: An den Widerlagern (hier westliches Widerlager) blieben die alten Eisengeländer erhalten, wurden aber an die neue Lage der Brücke angepasst. (21. April 2008)



Die Trasse mit dem Kilometerstein 81,0 vor der Bergshäuser Brücke am 21. April 2008

Das Postengebäude hatte auf der rechten Seite zwischen Kilometerstein und Brücke gestanden.



Im Gestrüpp vor der Brücke (Ostseite) sind die alten Geländer versteckt. (21. 4. 2008)



Links: An den Widerlagern (hier westliches Widerlager) blieben die alten Eisengeländer erhalten, wurden aber an die neue Lage der Brücke angepasst. (21. April 2008)



Das Widerlager B (Ri. Malsfeld) mit einem Teil der Stahlkonstruktion um 2000 (Sg. R. Trumpik)

Das schmale Widerlager B von vorne mit dem altem Abschlussgeländer an der Nordseite. (Sg Trumpik um 2000)

Das schmale Widerlager B mit einem Teil des neuen Überbaus am 15. April 2007.

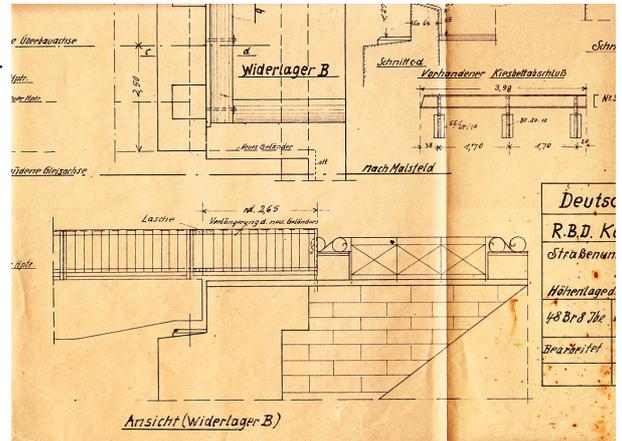
fällt das neue Widerlager schmäler aus als das alte und wurde dort einfach vor das alte Widerlager gesetzt bzw. wurde im hinteren Bereich etwa einen Meter weit über das alte Widerlager hinweg gegossen. Lag der alte Überbau bei knapp **20 Metern**

Länge, so weist der neue nur eine Gesamtlänge von **17,50 m** aus, wobei die lichte Weite lediglich **16,0 m** beträgt. Die Gleisachse, die beim alten Überbau von Leinefelde her gesehen auf der rechten Seite gelegen hatte, wurde nun etwa zur Brückenmitte hin versetzt. Durch die neue Gleisführung konnte eine Kurve begradigt werden, wodurch sich die Lage der Brücke von **Km 81,117** um **12 Meter** auf **Km 81,105** reduzierte.

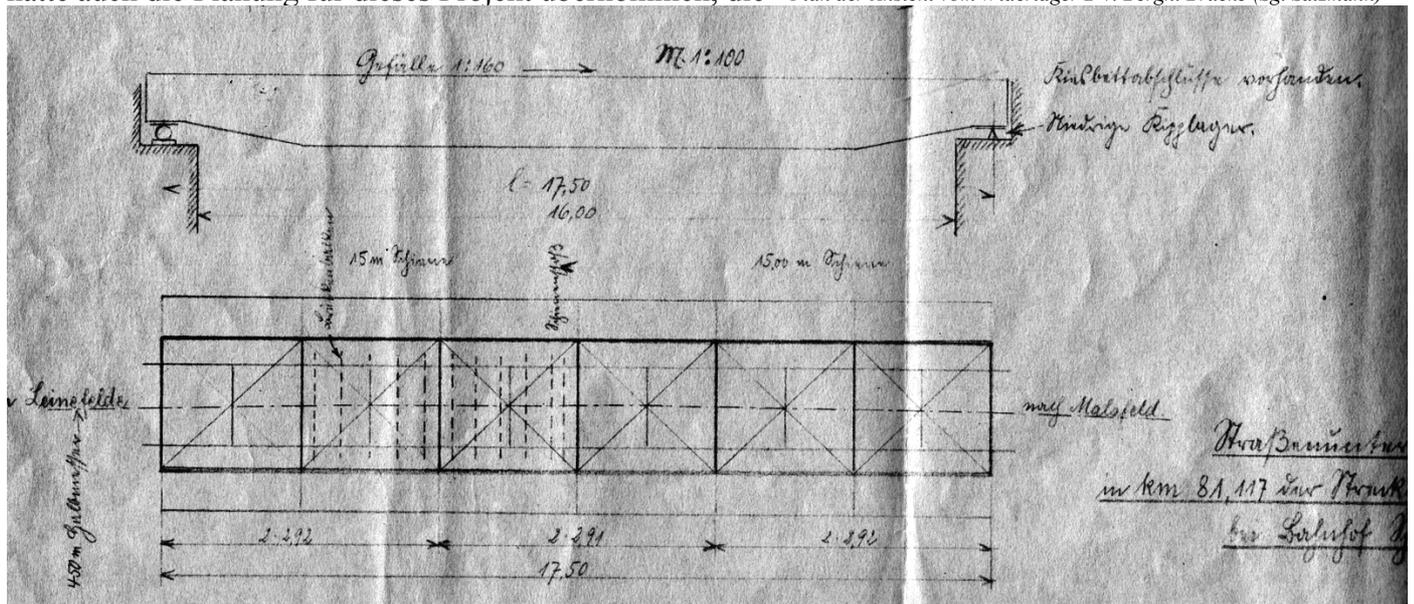
Der Umbau selbst ging folgendermaßen von statten: Die neue Brücke wurde bereits im Herstellerwerk, der Firma **Flender** in Düsseldorf-Benrath, vormontiert und bis auf das Anbringen der Laufstege fertig gestellt. Die Firma Flender hatte auch die Planung für dieses Projekt übernommen, die



Signierung v. Plan der Firma Flender des Auflagers sowie v. Bauteil Träger, Fußweg u. Geländer (Samml. Salzmann)

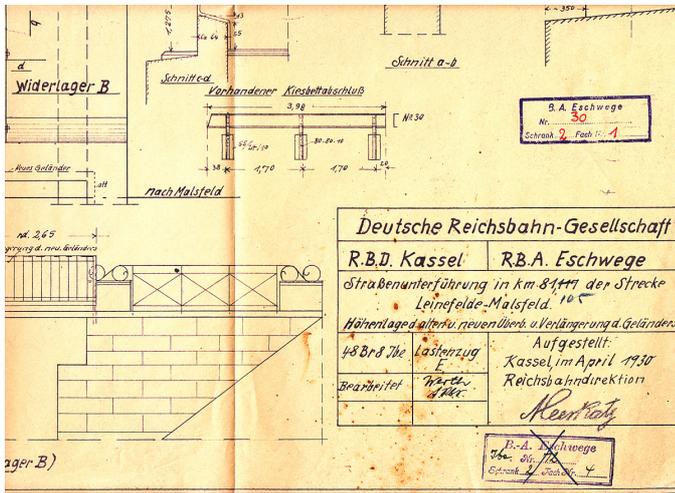


Plan der Ansicht vom Widerlager B v. Bergh. Brücke (Sg. Salzmann)

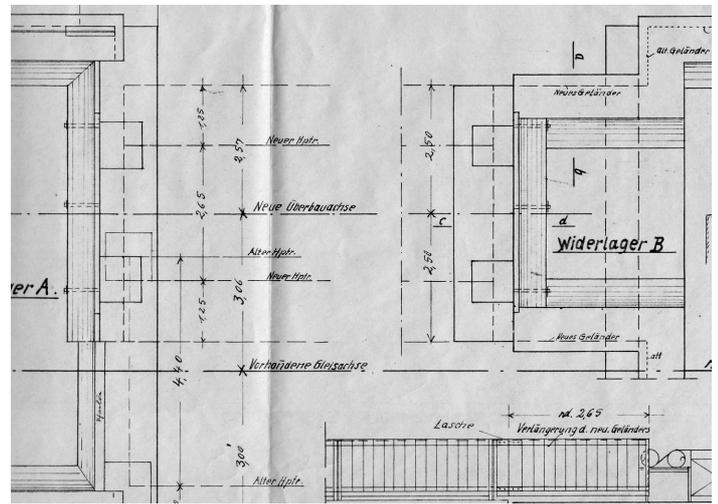


Plan mit Seitenansicht und Aufsicht des neuen Überbaus der Bergheimer Brücke bei Km 81,17 (alt), Km 81,105 (neu) (Sammlung Salzmann)

mit der Erstellung des ersten Bauplanes im **November 1928** begonnen hatte. Im Zuge der Erstellung von diversen Plänen wurde auch eine Zeichnung erstellt, die die Lage der Brücke im Zuge einer Streckenverbesserung zeigt. Streckenverbesserung heißt hier, dass unter Verzicht auf eine mögliche Zweigleisigkeit der Kurvenbogen einen etwas größeren Radius bekam und das Gleis auf der dem Ort zugewandten Seite des Bauwerks zu liegen kam. Außerdem wurde errechnet, wie die Neigung der in einer Kurve liegenden



Plan von der Verlängerung des Geländers v. April 1930 (Sg. Salzmann)



Plan von den beiden neuen Widerlagern d. Bergheimer Brücke (Samml. Salzmann)

Brücke ausfallen müsse. An der Baustelle selbst wurden seitlich des Betriebsgleises direkt vor dem Widerlager zwei Schwellenstapel errichtet, auf dem die Brücke nach dem seitlichen Abladen vom Waggon zu liegen kam. Anschließend wurde die Brücke mittels Spindel- und Frachtwinden auf bereit liegende Schienen hinuntergelassen. Für die Längsverschiebung der Brücke wurden über der Öffnung zwei **Peinerträger 40** verlegt, die als Fahrbahn gedient hatten. Der weitere Verlauf des Umbaus geht aus dem Montage-Vorgang hervor. Nachdem **Reichsbahnrat Meerkatz** von der Reichsbahn-Direktion Kassel am **1. Mai 1930** die Ausführung des Brückenumbaus genehmigt hatte, wurde spätestens **Mitte des Jahres 1930** mit dem Umbau begonnen und vermutlich noch bis Ende des gleichen Jahres vollendet. Mit der Errichtung der neuen Brücke in eingleisiger Form wurde die Tragfähigkeit den zwischenzeitlich gestiegenen Anforderungen an die Zuggewichte und den Achsdrücken gerecht. Der Gleiskörper

Montage-Vorgang:
 Die neue Brücke wird im Werk bis auf das Ansetzen der Laufstege fertig gestellt und zum Versand gebracht. Auf der Baustelle wird seitlich des Betriebsgleises direkt vor dem Widerlager zwei Schwellenstapel errichtet, auf welchen die Brücke vom Waggon seitlich übergeschoben wird. Unter Verwendung von Spindel- u. Frachtwinden wird das Bauwerk auf bereit gelegte Schienen abgelenkt.
 Für das Längsverfahren der Brücke sind über der Öffnung 2 Peiner-Träger 40 als Fahrbahn angeordnet. Zur leichteren Bewegung der Brücke sind unter derselben Rollböcke vorgesehen. Nach dem die Brücke längseingefahren ist, wird die Brücke angehoben, die Laufbahn ausgebaut u. wie im Längsschnitt dargestellt, zum Querverfahren abgesenkt. Die alte Brücke muß soweit vorgezogen werden, daß das neue Betriebsgleise Profil frei wird. In einer Betriebspause werden dann die Auflager der alten Brücke ausgebaut u. durch Klotzlager ersetzt.
 Für das Auswechseln werden die Laufbahnen unter der alten Brücke mit verlegt und unter der Letzteren ebenfalls Rollwagen vorgesehen. Die alte Brücke wird mit der neuen Brücke gekuppelt u. die Querbewegung durch 2 Kabelwinden ausgeführt.
 Nachdem die neue Brücke in der richtigen Achse angekommen ist, wird dieselbe angehoben, die Rollböcke ausgebaut u. in ihre Lager abgesetzt.
 Es bleibt noch zu erwähnen, daß bei Beginn der Betriebspause, die neue Brücke fahrbereit steht. Die alte Brücke braucht nur mit Frachtwinden ca 30 mm angehoben werden, damit die Auflagerklötze entfernt u. dieselbe auf die Fahrbahn abgesetzt werden kann. Der gesamte Vorgang ist aus der Zeichnung ersichtlich.

Der Montagevorgang für die neue Bergheimer Brücke als Planbeilage (Sammlung R. Salzmann)



Die Bergheimer Brücke vom HP aus gesehen (15. 4. 2007)



Die Bergseite von der Bergheimer Brücke am 15. April 2007

befindet sich heute in einer Höhe von etwa **5 Metern** über der Straße. Leider ist auch noch kein Foto von der Ansicht der alten Brücke aufgetaucht.

Für fast 80 Jahre fuhr die Kanonenbahn an der Gemeinde Bergheim vorbei, wo im Jahre **1878** während der Bauphase vom dortigen **Hof Nummer 9** in der Flur von Bergheim die Landabgabe für den Bahnbau erfolgte. Während dieser Zeit erhielten auch viele Einwohner aus Bergheim beim Bahnbau Arbeit und Brot.

Nachgeprüft:
 Kassel, den 1. Mai 1930
 get: *Gemerkhaus*

zur Ausführung genehmigt.
 Kassel, den 1. Mai 1930
 Dr. *Meerkatz*
 Reichsbahndirektion Kassel
 Reichsbahnrat

FLENDER AKTIENGESELLSCHAFT.
FÜR EISENBRÜCKEN UND SCHIFFBAU BENRATH RHEIN.
 DORF-BENRATH, DEN 29. 4. 1930

BAUHERR: DEUTSCHE REICHSBAHNGESELLSCHAFT
 REICHSBAHNDIREKTION KASSEL
 BAUWERK: STRASSENUNTERFÜHRUNG IN KM. 81.177
 DER STRECKE LEINEFELDE-MALSFELD
 BAUTEIL: MONTAGE VORGANG.

GEZ: *Mt.* MASST. 1: 20 AUFTRAG: 1777 M.
 GEP: 1: 50 BLATT NR. 1.
 GEPR: ZEICHNUNG 1682.

Genehmigung der Baumaßnahme v. 1. 5. 1930 durch Reichsbahnrat Meerkatz (Sammlung Salzmann)

Direkt am Ende der Brücke treffen wir bei **Km 81,13** auf den Haltepunkt **Bergheim**, der gemeinsam von der DB und der Gemeinde Bergheim errichtet und erst am **27. November 1957** feierlich eröffnet wurde. Das Wartehäuschen wurde für den Eröffnungstag festlich geschmückt und die Bergheimer Bevölkerung war zum Empfang des ersten hier haltenden Zuges zahlreich erschienen. Die DB war mit den Bahnmeistern **Schaub** sowie **Delinski** aus **Homberg** und Bahnmeister **Wagner** aus Malsfeld vertreten und die Stadt Spangenberg, an dessen Bahnhof die Reisenden aus Bergheim für fast 80 Jahre zusteigen mussten, wurde durch Bürgermeister **Schanze** vertreten. In seiner Festrede sagte Bahnmeister Schaub unter Anderem, dass der Mensch es heute gemütlicher haben sollte und um diesem Fortschritt gerecht zu werden, habe die Deutsche Bundesbahn die Gemeinde Bergheim durch die Errichtung einer Haltestelle vor Ort unterstützt. Dabei gratulierte Schaub der Gemeinde zu ihrem



Der Haltepunkt Bergheim mit der Brücke von oben am 15. 4. 07



Der Haltepunkt Bergheim mit Blickrichtung von West nach Ost sowie von Ost nach West 1981 (Fotos: R. Salzmann)



Winter 1957/58 am Haltepunkt Bergheim (3 Fotos: Sammlg. Brassel) Der Schienenbus aus Malsfeld kommt Kleiner Mann am Stationsschild von Bergheim

neuen Bahnhofhaltepunkt. Bergheims Bürgermeister **Kümmel** bedankte sich bei der Bundesbahn, dem Bauunternehmen **Fritz Fett** sowie bei allen anderen am Bau beteiligten Helfern, die mit der Errichtung des Haltepunktes beschäftigt waren. Im Anschluss an die Festreden rollt der erste Triebwagen von Spangenberg her kommend heran



Winter 1957/58 am Haltepunkt Und wieder naht der Schienenbus aus Malsfeld (Fotos O+U: Sg. Brassel)

und hielt erstmalig am neuen Haltepunkt **Bergheim**, wo die ersten aus dem haltenden Schienenbus aussteigenden Fahrgäste, Pfarrer **P. Teichert** und der Bergheimer **Georg Albert**, kräftig bejubelt wurden. Der Spangenger Bürgermeister **Georg Schanze** umriss nochmals das Ereignis der Eröffnung eines Haltepunktes für das beschauliche



Unten: Der Aufgang zum Haltepunkt ist eine ideale Schlittenbahn Warten auf den Zug am HP 1957/58

Dorf Bergheim, nachdem die Bahn für 80 Jahre den Ort umfahren hatte ohne anzuhaltten und dass dieser künftig mit der ganzen Welt verbunden sei. Am Abend wurde das Ereignis dann von der Bergheimer Bevölkerung in der örtlichen Gaststätte ausgiebig gefeiert. So oder so ähnlich stand es am **29. November 1957** in der **Spangenberg Zeitung**.



Ein eigenartiger Fahrgast wartet am HP Auf dem westlichen Widerlager um 1960 (S. Brassel)

In den letzten Betriebsjahren der Bahn wurde der Haltepunkt in eine Bedarfshaltestelle umgewandelt, wie es vielen kleinen unbesetzten Haltepunkten entlang der Strecke erging, die teilweise zu dieser Zeit schon wieder verschwunden waren. Als dann der Tag der letzten Fahrt auf dem Streckenabschnitt da war, nahm nicht nur der Waldkappeler Stammtisch "Rotes Horn" Abschied von der Bahn, sondern auch die Jugend aus Bergheim trauerte auf ihre Art um "ihren" Bahnanschluss.



Jugendliche aus Bergheim warten auf den letzten Zug Mai 1974 Halt! Ich will mit!(S. Brassel 70-er J)



Brücke und Haltepunkt Bergheim, als die Gleise noch lagen. (Sammlung Salzmann, Foto: Rolf Gießler)

Die gleiche Perspektive mit Blick auf den ehemaligen Haltepunkt am 21. 04. 2008

Der Haltepunkt Bergheim missbraucht als Holzlagerplatz am 15. 04. 2007.

Die einfach gemauerte und mit Wellblech gedeckte Warthalle ist an der Gleisseite offen, befindet sich seit dem Rückbau der Strecke in Privatbesitz und wird seitdem für landwirtschaftliche Zwecke genutzt.

Nach der Stilllegung der Strecke für den Personenverkehr gab es für Bergheim zunächst nur unzulängliche Lösungen für den Anschluss an den Bahnbusverkehr, die Haltestelle lag weit abseits vom Ort, allerdings gab es ab Ende September 1974 eine Kleinbusverbindung von der Ortsmitte zum abseits liegenden Haltepunkt, der für die Fahrgäste in Richtung Melsungen interessant war. Ein Haltepunkt wie Bergheim wäre in der Zeit, als die Personen-



Postkarte von Bergheim mit der Bahn im unteren Bildrand (Sg. Brassel)

züge an der anonenbahn noch von Dampflok gezogen wurden, unmöglich gewesen, da die Züge auf den wenigen Metern, die Bergheim von Spangenberg oder Mörshausen entfernt ist, nicht richtig auf Touren gekommen wären. So musste erst der wendige, relativ spurtfreudige und kostengünstige Schienenbus (VT 95) kommen, um um einen solchen zu ermöglichen, wenn auch die Triebwagen zum Schluss lediglich mit etwa **50 Km/h** über die teilweise schon recht desolate Strecke gerumpelt sind.

Links:

Ein Blick zurück in Richtung Spangenberg von der Bergheimer Brücke her. (Foto: Rolf Gießler September 1982, Sammlung R. Salzmann)

