

Teil 91: Von Bergheim nach Mörshausen



Die Trasse vom Haltepunkt Bergheim in Richtung Mörshausen am 15. April 2007

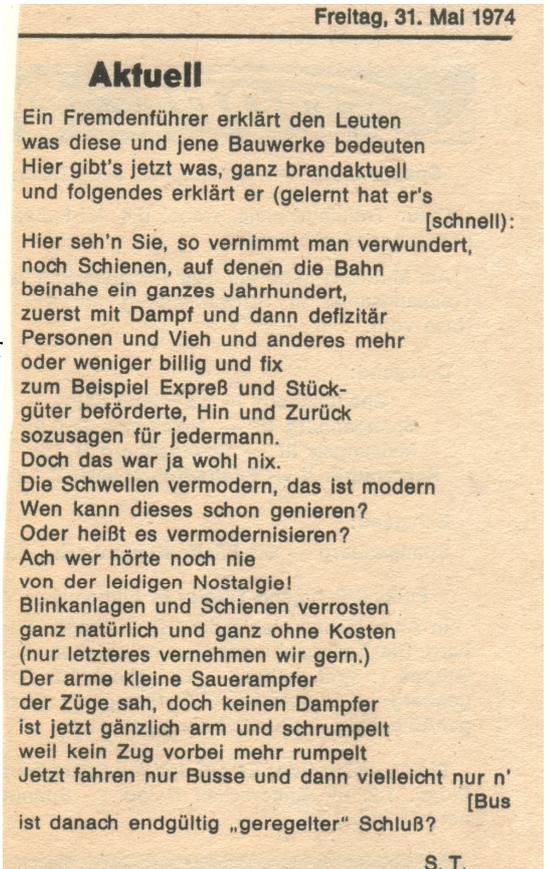
Bevor wir den Haltepunkt Bergheim endgültig verlassen, möchte der Autor es nicht versäumen, noch ein Gedicht abzudrucken, das mit **S. T.** signiert war und anlässlich der Stilllegung der Strecke für den Personenverkehr am Freitag, den **31. Mai 1974** in der **Spangenberg Zeitung**, die es damals noch gab, abgedruckt wurde. Nichts kann den allmählichen endgültigen der Kanonenbahn besser darstellen als dieses Gedicht, überschrieben mit dem Titel "**Aktuell**" (siehe rechts): Hinter dem Haltepunkt Bergheim endete bei **Km 81,22** der Zuständigkeitsbereich der Bahnmeisterei Eschwege-West (seit 1951). Ab dort begann der Bereich der Bahnmeisterei **Malsfeld**.

Hinter dem Haltepunkt Bergheim ging die Fahrt zunächst für einige Meter über freies Feld, wo wir aber

bereits nach etwa 200 Metern bei **Km 81,3** auf die nächste Unterführung treffen. An dieser gibt es an der Nordseite eine Besonderheit: Nicht auf dem Schlussstein sondern auf dem Stein darüber können wir noch schwach die Jahreszahl **1876** erkennen, das Jahr der Errichtung der Unterführung, während der darunter liegende Schlussstein nicht mehr zu entziffernde Initialen sowie einen Katzen- oder Löwenkopf zu enthalten scheint, möglich wäre aber auch ein Fratzenkopf, wie es in Mittelalter an vielen Gebäuden zum Schutz anzutreffen war.

Auch auf dem Schlussstein an der Südseite ist das Fragment eines Kopfes zu sehen. Es könnte sich hierbei um den stilisierten Kopf des Kaisers im Siegerkranz handeln. Der Kalkstein ist aber bereits so stark verwittert, dass eine genauere Deutung mittlerweile nicht mehr möglich ist.

Stammt der an den Unterführungen und Wasserdurchlässen im



Das Gedicht aus der Spangenberg Zeitung (Sg. Brassel)



Die Jahreszahl 1876 über dem Schlussstein an der Nordseite Raum Spangenberg verarbeitete Kalkstein etwa aus dem dortigen Kalksteinbruch? Was den Stand der Verwitterung angeht, ist allen Unkenrufen zum Trotz der Erhaltungszustand von Jahreszahlen oder bildlichen Darstellungen des im Raum



Der Schlussstein an der Nordseite

Unten: Schlussstein mit Kopf

Der Schlussstein an der Südseite der Unterführung



Das Nordportal der Unterführung bei Km 81,3 am 21. 04. 2008

Südseite der Unterführung bei Km 81,3 am 21. 4. 2008

Eschwege verwendeten Buntsandsteins erheblich besser als des hier verarbeiteten Kalkgesteins. Hinter der Unterführung ver-



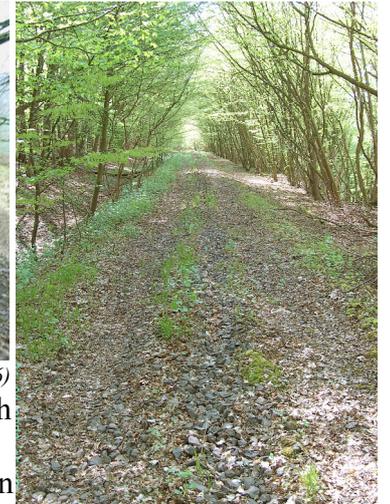
läuft die Trasse noch für ca. **150 m** über den Damm, bevor sie für eine längere Strecke hinter einem Bergvorsprung erneut in einem Einschnitt verschwindet, in dem bei **Km 81,85** am Südhang die Reste einer Wasserabfluss-Rinne sowie einer Stützmauer erhalten sind. Aus dem Einschnitt heraus führt die Strecke am Südhang



Der Hochdamm in Richtung Mörshausen bei Km 81,7 am 23. 4. 2008

Die Wasserrinne bei Km 81,85 (01.05.08)

des hier schon recht breiten Pfiefetals in Höhe des Waldrandes (der im Laufe der Jahre bereits für ein paar Meter in den Wald hinein gewachsen ist) entlang, während die Trasse etliche Meter weiter nach Westen dank der Hanglage weiterhin den Waldrand bildet. Hierbei ist der Kilometerstein **Km 82,2** interessant, da dort beim Gleisabbau noch eine größere Anzahl alter Bahnschwellen liegen geblieben sind.



Der Kilometerstein Km 82,2 v. O mit alten Schwellen (Koch, 2016)

Die Trasse bei Km 82 am 1. Mai 2008

Dabei stoßen wir bei **Km 82,015** einen recht ungewöhnlichen und klobig wirkenden Wasserdurchlass, dessen etwa **1 m x 80 cm** großer Eingang auf der Südseite hinter einem kleinen Auffang-



Eingang des Durchlasses Km 82,015 im Süden, der Eingang der Durchflussröhre von Süden sowie der innere Absatz von Norden. (Foto: H. Koch, März 2016)

Darstellungen zu erkennen. Rechts und links des nördlichen Ausgangs liegen noch Bruchsteinquader, von denen anzunehmen ist, dass diese früher zu entsprechenden Stützmauern gehörten, die aber durch Auswaschung im Laufe der Zeit eingestürzt sind.

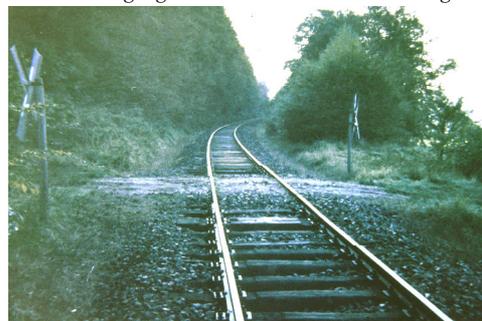


Nach etwa weiteren 200 Metern stoßen wir an der Gemarkungsgrenze zwischen den einst selbständigen Gemeinden Bergheim und Mörshausen an der

Der nördliche Ausgang des Durchlasses und dessen Lage im Hang mit Bruchsteinen. (Foto: H. Koch, März 2016)

Linkes Bild:

Der Bahnübergang im Auerholz bei Km 82,215 im Jahre 1984 (Foto: H. Koch)



Rechtes Bild:

Der gleiche Bahnübergang als Feldweg, der die Bahntrasse überquert am 27. 9. 2013



östlichen Grenze des Auerholzes, bei **Km 82,215** auf einen ehemaligen Bahnübergang mit Postengebäude, den **Posten 35**, genannt "**Horns Bude**". Der Übergang war bis etwa **1919** mit Schranken versehen, nach der Zurückstufung der Strecke zur Nebenbahn jedoch in einen unbeschränkten Übergang umgewandelt worden. Einige Spuren davon haben sich aber bis heute erhalten. So ist dort noch der auf der Ostseite des Überganges befindliche Wasserdurchlass erhalten geblieben. Außerdem liegen direkt vor dem ehemaligen Bahnübergang auf dem früheren Gleisbett ein großer Stapel alter Holzschwelen, die beim Rückbau der Trasse hier einfach zurück gelassen wurden.



Bahnschwelen vor dem Bahnübergang Km 82,215 am 1. Mai 2008

Vom Postengebäude selbst, das allerdings erst etwa **350 m** weiter nach Westen stand, ist heute nichts mehr zu sehen, jedoch wurde dieses nach **1984** von Mörshäusern abgetragen, dessen Steine in ihren Vorgärten Verwendung fand. Dass das Postengebäude erst bei **Km 82,57** stand, hatte seinen besonderen Grund. Da sich der Bahnübergang selbst am Beginn einer



Der Wassereinlauf an der Südseite sowie die Nordseite vom Wasserdurchlass bei Km 82,21

Kurve befand, stand das Postengebäude an markanter Stelle direkt am Scheitelpunkt der Kurve, von dem aus der Schrankenwärter sowohl den Übergang als auch die Strecke in Richtung Mörshausen überblicken konnte. Im Zusammenhang mit dem Schrankenposten ist eine weitere hohe Unterführung zu sehen,



Die Ruine von "Horns Bude" im Jahre 1984 und Reste von den Grundmauern im März 2016 (Fotos: H. Koch)

die bei **Km 82,55** nicht nur als Wasserdurchlass, sondern auch die westliche Grenze des Auerholz bildete sowie als Aufgang für das Postengebäude gedient haben mag. Allerdings gab es da bestimmt in Zeiten, in denen der Tunnel Wasser führte, so einige Probleme, zumindest hatte sich der Schrankenwärter dann nasse Füße geholt. Auf der Nordseite liegt unterhalb der Unterführung



Blick vom Tunneleingang auf die Gebäudereste in der Bildmitte (Koch)

der Überrest eines Kilometersteins, obwohl an dieser Stelle eigentlich keiner sein dürfte. Der Tunnel besitzt eine Höhe von **2,10 m** sowie eine Breite von **1,50 m** auf beiden Seiten und die Sohle ist gepflastert. Das Nordportal wurde vor vielen Jahren mit Betonputz versehen, da offensichtlich der Verfall dort schon weit fortgeschritten war.

Der Kilometerstein unterhalb des Tunneleingangs

Daher wissen wir nicht, ob sich auf der Nordseite eine Jahreszahl befand, denn es scheint, als wäre über dem Schlussstein an der Südseite eine Jahreszahl zu erkennen und auch der Schlussstein selbst zeigt Spuren von einer Bearbeitung. Der Durchgang war früher noch etwas höher, aber infolge von Schlammablagerungen im Bereich der Unterführung kommt es immer wieder vor, dass man sich beim Durchgehen bücken muss. Vermutlich wurde durch



Ein Blick von der Südseite in die Unterführung am 27. 9. 2013 sowie die Südseite am 1. Mai 2008.

diese Anschwemmungen auch der Zugangsweg zwischen dem neben der Trasse entlang führenden Feldweg und der Unterführung verschüttet. Nun aber zurück zum Postengebäude! Am Schrankenposten, der nicht nur "Horns Bude", sondern auch "Hucken Bude" oder "Rangen Bude" genannt wurde, hieß der erste Schrankenwärter, der dort Dienst tat, **August Hucke**. Er wurde am **9. 12. 1851** in Bergheim geboren, wurde am Posten bereits im Jahre **1880** unter der Berufsbezeichnung "Hilfsbahnwärter" genannt. Er war mit seiner Frau **Elisabeth**, geb. Barthel, seit dem **30. März 1878** verheiratet. Seine Berufsbezeichnung war in späteren Jahren "Bahnwärter". Seine Frau starb, offenbar von ihm getrennt lebend, am **30. März 1900**. Ab dem Jahr **1887** trat dann **Wilhelm**



Das mit Beton ausgegossene Nordportal der Unterführung am 1. 9. 2008

Range erstmals zur Geburt seines (ersten?) Sohnes **Georg Christian** am 1. 1. 1887 in Erscheinung. Damals war er noch Eisenbahnarbeiter. Bei der Geburt der Tochter **Anna Elisabeth Therese** am 14. 10. 1888 war er schon Eisenbahnarbeiter und Hilfsweichenwärter. Beim dritten Kind, der Tochter **Anna Elisabeth** am 10. 2. 1891 war er schon Hilfsbahnwärter. Ab dieser Zeit ist es anzunehmen, dass er an den Schranken im Auerholz Dienst tat. Im Jahre 1892 bei der Geburt von Tochter **Anna Katharina** am 5. 10. 1892 war Range noch Hilfsbahnwärter, im Jahre 1896 bei der Geburt von Anna Elisabeth und im Jahre 1910, als seine Frau **Barbara Elisabeth** am 6. 8. 1910 verstarb und im Jahre 1917, als seine Tochter **Anna Katharina** im Jahre 1917 ein Kind bekam, war er wieder nur noch Eisenbahnarbeiter. Es ist anzunehmen, dass er zwischen den Jahren **1892** und **1896** den Posten im Auerholz verlassen hatte, um andere Aufgaben bei der Bahn zu übernehmen. Der Erzählung nach sollen in den Jahren, als Range am Posten stationiert war, um das Gebäude herum Blumenbeete gewesen sein, außerdem soll noch die etwa 300 m lange Freifläche zwischen der Bude und dem Bahnübergang landwirtschaftlich genutzt worden und am Postengebäude ein kleiner Gemüsegarten gewesen sein. Wilhelm Range wurde mit Rufnamen auch **August** genannt und über seine Frau ist eine kleine Anekdote erhalten: Ranges Frau Barbara Elisabeth soll ihre Nase etwas sehr hoch getragen haben und als ihr Mann Bahnwärter wurde, hatte sie überall herum erzählt, dass ihr Mann nun Beamter sei. Sie soll dann sofort nach Spangenberg gegangen sein, um ihrem Mann große Taschentücher extra für Beamte gekauft haben. Und über "August" gab es folgendes zu berichten: Die Kurbel der Schranke stand nicht am Postengebäude, sondern August musste immer erst die gut **300 Meter** bis zum Übergang laufen, um diese zu bedienen. Irgendwann mussten die Güterzüge eine Umleitung über die Kanonenbahn fahren, da musste er über den Tag die Strecke etliche Male hin und her laufen. Irgendwann wurde er ärgerlich, fasste auf das Gleis und sagte: "Buh, buh, den ganzen Tag nicht kalt!" (Wenn lange Güterzüge über die Gleise donnern, erwärmen sich die Gleise etwas.)

Am Posten war außerdem noch der Eisenbahnarbeiter **Christoph Heinrich Nolte**, geb. am 19. 12. 1876 als Aushilfe tätig. Er war seit dem 19. März 1905 mit **Anna Katharina Wenderoth** verheiratet und war von Beruf Eisenbahnarbeiter, wie es bei der Totgeburt seines Sohnes im Jahre 1912 hieß. Im Jahre 1936,



Familienausflug an der Kanonenbahntrasse bei Km 82,7 um 1976. (Samml. Koch)

als seine Frau verstarb, war er bereits Eisenbahninvalid. Er selbst war später Ortsdiener in Mörshausen und verstarb am 10. 7. 1953. Weitere Schrankenwärter sind von dem Posten im Auerholz nicht bekannt, so dass davon auszugehen ist, dass die Schranken im Auerholz bald nach dem 1. Weltkrieg abgebaut wurden.

Hinter dem ehemaligen Postengebäude verläuft die Kanonenbahntrasse in einem Einschnitt, wurde bei Baumfällarbeiten mit Reisig und kleinen Ästen für gut **100 m** rigoros zugeschüttet und ist dadurch nicht mehr passierbar. Selbst der neben der Trasse verlaufende Waldweg ist in zwischen nur noch sehr beschwerlich zu bege-



Der gleiche Kilometerstein Km 82,7 in West-Ost-Richtung im März 2016 (Foto: H. Koch)

hen. Wir können die Trasse allerdings noch nachvollziehen, wenn wir das Bild auf der vorigen Seite betrachten, das etwa bei **Km 82,7** entstanden ist, wie der Kilometerstein rechts der Gleise zeigt. Der Hang auf der rechten Seite ist mit Sandsteinquadern gesichert. Ein Schild "Signal geben" ist zu erkennen und im Hintergrund die Kurve mit dem Bahnübergang, außerdem noch ein Mäuerchen rechts des Gleises zu sehen.



Der Einlauf auf der Südseite bei Km 83,05 in 2007 und im März 2016 mit Schwellen (Foto R.: Koch)

Ein flacher Wasserdurchlass folgt bei **Km 83,05**. Hier befindet sich der Wassereinlauf in dem neben der Trasse verlaufenden Graben, der das Regenwasser vom Südhang aufnimmt. Der Einlauf ist teilweise durch zwei



Die hintere Stufe ist nur von Innen zu sehen (Koch)

Die Nordseite des Wasserdurchlasses am 4. 8. 2007

von Moos total überwuchert. Da der nördliche Abfluss am Hang liegt, ist ein ziemlicher Höhenunterschied zu überwinden. Daher sind im Inneren der Röhre zwei Stufen eingebaut.

Die Trasse selbst ist hier zumindest noch im Frühjahr zwischen **Km 82,6** und **83,2** recht gut zu begehen, wenn auch hier und da ein umgestürzter Baum quer liegt. Die meisten Kilometersteine sind zwischen dem Bahnübergang Km 82,215 und dem Haltepunkt Mörshausen bis heute noch vorhanden. Es fehlen lediglich



Stein Km 83,1 am 1. 5. 2008



die Steine Km 82,6 (Reisig auf der Trasse) vermutl. bei Km 82,55 Nordseite Weg, Km 83,3, 83,6, 83,8, 83,9 und 84,0 (Stand 2016).

Weiter nach Westen sieht die Sache leider schon anders aus. Als Beispiel zeigen wir den Kilometerstein Km 83,1 von beiden Seiten.

Die Trasse von Ost nach West mit dem Kilometerstein Km 83,1 am 1. Mai 12008.

Bei **Km 83,14** wird die Trasse erneut von einem Tunnel unterquert, der heute nur noch sehr niedrig wirkt und der auch als Wasserdurchlass konzipiert wurde und am Ende des letzten Krieges als



Der nördliche Tunnelleingang am sowie ein Blick in die Tunnelröhre von Norden her am 4. 8. 2007

Schutz vor den heranrückenden Amerikanern gedient hat, worauf der Pfeil auf dem Schlussstein des Nordportals hindeutet. Auch hier zeigen die Schlusssteine Spuren einer bildlichen Bearbeitung, es wäre möglich, dass es sich am Schlussstein vom Nordportal um einen Fisch und eine Jahreszahl handelt, richtig zu erkennen ist es jedoch auch hier nicht mehr, nur die Jahreszahl **1877** glaubt man an der Nordseite auf dem Stein rechts über dem Schlussstein erkennen zu können. An der Südseite hingegen



scheint die bildliche Darstellung eines Vogels (Adler?) mit ausgefahrenen Schwingen eingefügt worden

Der Schlussstein vom Nordeingang am 27. 9. 2013 und vom Südeingang am 1. Mai 2008

zu sein, der von links oben nach rechts unten herunter fliegt. Die Unterführung "Im Schöppbach", wie diese von den Mörshäusern genannt wird, besitzt eine Breite von **2 m** sowie eine Höhe von **2,10 m** und die Sohle war gepflastert. Im Laufe der Jahre wurde reichlich Dreck in der Tunnelröhre abgelagert, so dass die ursprüngliche Höhe heute nicht mehr gegeben ist. Ein Schlepper ohne Umsturzbügel oder ein Kuhgespann konnten früher ohne Schwierigkeiten hindurch fahren, aber heute muss man sich bei der Durchquerung kräftig bücken. An beiden Tunneleingängen gibt es Stützmauern, wobei die an der Südostseite besonders wuchtig ausfällt.



Neben der Bahntrasse begann ein Waldweg, an dem früher ein Brandstreifen angelegt war. Dort musste die Feuerwehr aus Mörshausen in den Jahren **1952** und **1954** ausrücken, um zwei kleinere Brände zu löschen, die eventuell durch Funkenflug von einer Dampflokomotive entstanden waren.

Der Nordeingang des Tunnels Km 83,14 mit der wuchtigen östlichen Stützmauer am 1. Mai 2008.

Von der Bahnstrecke im Bereich des Schöppbaches gibt es ein Gemälde aus den **40-er** Jahren, das der in Kassel ausgebombte Studienrat **Heinrich Bornscheuer** gemalt hat. Er wohnte daraufhin in Mörshausen, unterrichtete an einer Schule in Rotenburg und fuhr täglich mit der Bahn nach dort zum Unterricht. Über ihn wird berichtet, dass er im Winter, da es an der Schule damals an Heizmaterial gefehlt hatte, jeden Tag ein Scheid Holz zum Beheizen des Klassenraumes mitgenommen haben soll.



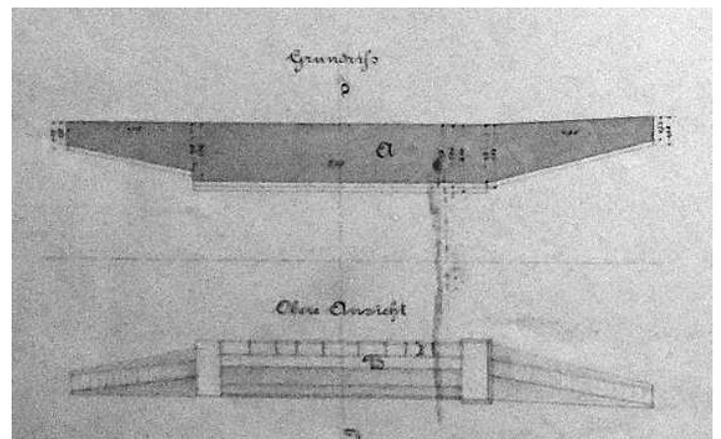
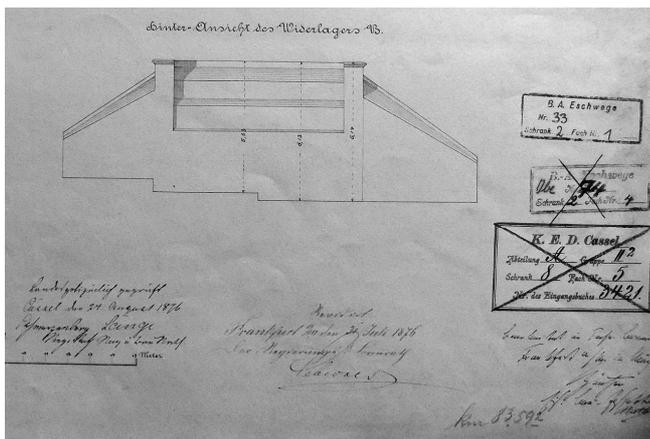
Das Gemälde vom Schöppbach mit der Bahntrasse aus den 40-er Jahren (Foto: Koch)

Bei **Km 83,5** gab es zwischen Km 83,5 und 83,58 an der Südseite eine 80 m lange Stützmauer. Hier ist auf dem Foto aus dem Jahre 1980 gut zu sehen, dass die Telegrafmasten nach Spangenberg noch vorhanden

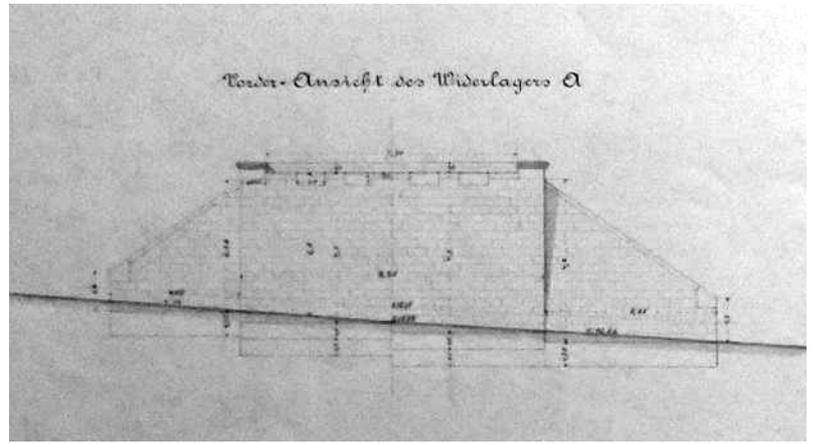
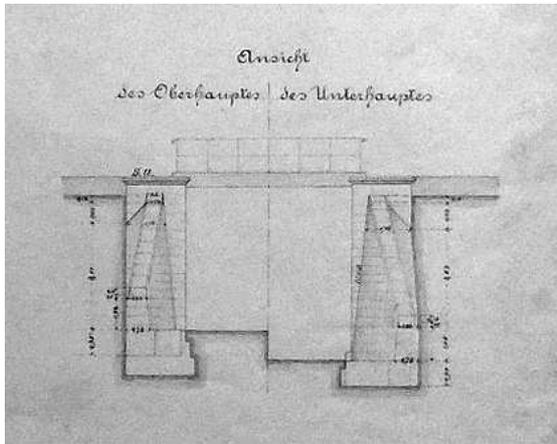


Strecke mit Stützmauer vor der Birnbachsbrücke bei Km 83,5 (Fotos: Koch 1980 und 2016)

sind. Damals hatte man zwischen den Jahren **1980** und **1984** extra noch am Feldweg neben der Trasse ein neues Erdkabel bis nach Spangenberg verlegt und anschließend die alten Telegrafmasten abgebaut. Nur wenige Meter weiter wird an der Trasse bereits in Höhe der Ortslage von Mörshausen bei **Km 83,592** ein Feldweg mittels einer Brücke überquert, die auch den Namen Birnbachsbrücke trägt. Durch einen glücklichen Umstand sind die Baupläne der ursprünglichen Brücke erhalten geblieben. Auf diesen ist



Hinteransicht des Widerlagers B mit dem Datum der Prüfung sowie der Grundriss mit der oberen Ansicht (Sammlung Reinhold Salzmann)



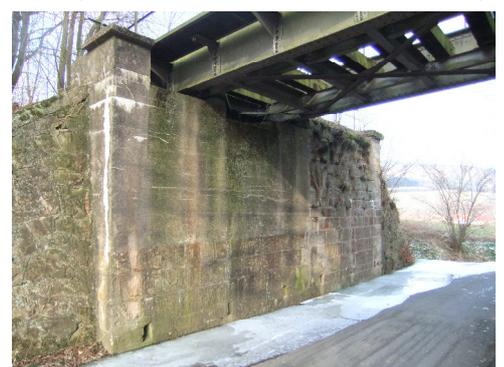
Plan von der Frontansicht der Brücke mit Überbau und der Plan vom Widerlager A, an dem die Hanglage des Bauwerks deutlich wird. (Sammlung Salzmann)

deutlich zu erkennen, wie der Überbau ursprünglich ausgesehen hatte und dass die Strecke in einer Hanglage errichtet worden war. Die Brücke besaß ursprünglich eine lichte Weite von **5,10 m** und konnte auf Grund ihrer Bauweise von langen Fuhrwerken nur bei einem genügend großen Kurvenradius des Zufahrtsweges



Die Birnbachsbücke bei Km 83,6 von Norden (Foto: Reinh. Salzmann 8. 2. 2012) Die Brücke von Süden am 1. 5. 2008 (Friske)

durchfahren werden, was aber anscheinend nicht der Fall gewesen war. Die landespolizeiliche Prüfung des Bauplanes erfolgte am **24. 8. 1876**.



Um die Brücke gab es schon im Jahre **1889** einen Streit zwischen der Verwaltung der **BCE** und der Gemeinde Mörshausen, da die Eisenbahnverwaltung plante, die lichte Weite

Das östliche (Friske am 4. 8. 2007) und das westliche Widerlager von der Birnbachsbücke (Foto: Salzmann 8. 2. 12)

der Brücke von damals **5 Metern** auf **3,60 m** herab zu setzen, indem man auf jeder Seite **0,70 m** Stützmauer vor das Widerlager setzen wollte. Anscheinend war die Tragfähigkeit der Brücke beim Neubau falsch berechnet worden oder das seitliche Mauerwerk hatte



Die Birnbachsbücke mit dem kleinen Alexander Koch im Jahre 1984 (Foto: Koch) und ohne Gleise am 8. 12. 2012 (Foto: Salzmann)

auf Grund der Hanglage bereits damals Schäden aufgewiesen. Bei **3,60 m** Durchfahrbreite hätten aber keine schwer beladenen **4-fach-Gespanne** hindurch fahren können, da man zur Durchfahrt einen großen Radius benötigt hätte. Schließlich einigten sich die beiden streitenden Parteien dahin gehend, dass die lichte Weite künftig auf **4 Meter** festgesetzt wurde, die Krümmung des Durchfahrtsweges unterhalb der Brücke reduziert sowie feste Gräben für das Oberflächenwasser eingebaut werden sollten, was wohl im Jahre **1890** realisiert wurde. Außerdem sollte etwa bei **Km 84** ein neuer Bahnübergang auf Kosten der KPEV entstehen, der für den

Rechts: Das westliche Widerlager mit dem ursprünglichen Teil (6. 8. 2007)



Schwerverkehr gedacht war und mit Schranken versehen werden sollte, die vom Bahnwärter am Posten **Km 84,133** mit bedient würden. Nach einem weiteren Umbau der Brücke, der vermutlich Anfang der **30-er Jahre** durchgeführt wurde, bei dem die Widerlager des gleitragenden Teils der Brücke in Beton gegossen wurden, beträgt die lichte Weite nun **4,90 m**. Die Wasser-Rinne am westlichen Widerlager zur Durchleitung eines schmalen Baches (des Birnbaches) darf natürlich auch hier nicht fehlen, während die Gleise beim Rückbau der Strecke im Jahre **1990** sogar auf der Brücke entfernt wurden.

Bei der Birnbachsbrücke kam es laut dem Protokollbuch der Mörshäuser Feuerwehr im Jahre **1959** zu einem Brand am Bahndamm. Das Löschwasser musste hierfür aus ziemlicher Entfernung von der Pfiëffe her bis zum Brandherd hoch gepumpt werden.

Die Trasse führt bei **Km 83,7** nochmals durch einen kleinen Einschnitt, genannt der "Einschnitt Scharfacker", in dem sich auf der Südseite bei **Km 83,68** eine gut **20 Meter** lange Stützmauer befindet, während sich an der Nordseite ein flacher Graben zu sehen ist, der eventuell von beim Rückbau herausgerissenen Leitungen zeugt.

Hier im Einschnitt machte der Mörshäuser Chronist bei Recherchen an der Kanonenbahn einen besonderen Fund. Als er Teile der zugewachsenen Stützmauer für ein Foto freilegte, fand er noch die beiden alten Original-Blechschilder des Kilometersteins **Km 83,7**, deren Lage wir auf dem heutigen Steinrest noch einmal nachvollziehen.



Die teilweise frei gelegte Stützmauer bei Km 83,68 (Foto: Koch im Februar 2016)



Der Kilometerstein Km 83,7 im Original von Ost nach West, in gleicher Perspektive mit Blechschild sowie das 2. Schild vom West. (Fotos: Koch Febr. 2016)

Hier im Einschnitt hatte die Mörshäuser Dorfjugend in den 90-er Jahren bei **Km 83,8** ihr Domizil in einem alten Bauwagen. Aber auch das ist heute Geschichte, wie es die gleiche Perspektive im Februar 2016 zeigt.



Hier beim Km 83,8 gibt es auch noch einen Wasserdurchlass, der früher das Wasser aus

Der Blick nach Osten zeigt den Bauwagen im Jahre 1997 und im Februar 2016 die leere Trasse (Fotos: H. Koch)

einem Graben ableitete, der aber in den Jahren **1992 bis 2000** zugeschüttet wurde, um einem Feldweg über die Trasse Platz zu machen. Vom Durchlass ist nur der südliche Eingang original erhalten, der Abfluss hingegen wurde um **24 m** verlängert



und endet heute in einem Rohr.

Der Einlauf vom Wasserdurchlass Km 83,8 sowie den neu angelegten Feldweg über die Trasse. Diese verläuft entlang der Bäume. (Fotos: H. Koch, im Februar 2016)



Bild ganz links:

Die Trasse zwischen Birnbachsbrücke und dem Einschnitt am 21. 4. 2008

Bild rechts:

Die Trasse am Km 83,8, unmittelbar vor der Lückgartebrücke am 21. 04. 2008

Auf unserem Weg zum Haltepunkt Mörshausen erreichen wir ein kleines Highlight, das sich als ein kleiner Viadukt in Sandstein-Ausführung herausstellt. Das Bauwerk wurde in drei Bögen ausgeführt, besitzt eine Länge von lediglich ca. **16 Metern** und eine Höhe von etwa **8 Metern**, ist bei **Km 83,93** anzutreffen und überquert einen auch im Sommer recht kräftig fließenden Bachlauf, der **Lückgarte**, die dem Viadukt auch seinen Namen gab. Das Bachbett ist zum Teil ausgemauert, so dass die Wassermassen während der Schneeschmelze und auch nach Unwettern dem Bauwerk nichts anhaben können.



Das Gleis auf dem Lückgarteviadukt im Jahre 1984 (Foto: Heinrich Koch)

Während beim Bahnbau im Raum Mörshausen mit dem ersten Spatenstich am **1. August 1875** begonnen wurde, hatte man vermutlich auch sofort damit angefangen, die Brücke zu errichten, da diese Bauwerke erfahrungsgemäß bei der Errichtung viel Zeit beanspruchen



Das ursprüngliche Brückengeländer ist noch erhalten.

und der Viadukt bereits im Jahre **1876** fertig gestellt wurde, wie es auf den mittleren Schlusssteinen auf beiden Seiten der Brücke zu sehen ist. Warum an dieser Stelle der Bau einer Steinernen Brücke



Der Viadukt von oben mit der Strecke, im Hintergrund der Haltepunkt Mörshausen am 21. 4. 2008

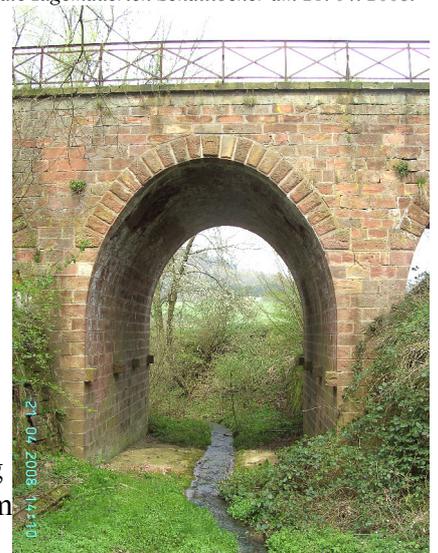
vorgezogen wurde, weiß man nicht. Es wäre möglich, dass es mit den zu erwartenden größtmöglichen Wassermassen bei Unwettern usw. zusammenhängt, wodurch die Seitenhänge der Trasse besonders stark befestigt werden mussten. Der Damm der Trasse wurde jeweils von der Mauer des mittleren Brückenbogens aus weit ausladend bis zu einer Höhe von etwa zwei Metern mit Sandsteinquadern aufgemauert. Auch an diesem Viadukt sind die nachträglich zugemauerten Schalllöcher zu sehen, die ursprünglich dazu dienten, das Oberflächenwasser, das auf dem Viadukt anfiel, abfließen zu lassen. Früher diente das mit Quadersteinen ausgelegte Bachbett im



Die Jahreszahl 1876 auf dem Schlussstein an der Südseite und die zugemauerten Schalllöcher am 21. 04. 2008.



Der Lückgarte-Viadukt bei Km 83,93 am 21. 04. 2008



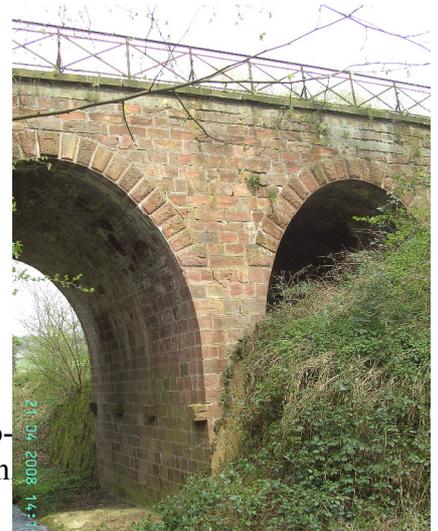
Der Mittelbogen mit dem kanalisiertem Bachlauf am 21. 04. 2008

mittleren Gewölbebogen auch als wichtiger Verbindungsweg für die Mörshäuser Bauern, um zu ihren Feldern jenseits der Bahnstrecke zu gelangen.

Die Maurer vom Bahnbau im Raum Mörshausen kamen aus Italien. Es ist anzunehmen, dass diese vor Ort außer am Bau von Wasserdurchlässen hauptsächlich mit der Errichtung des Lückgarte-Viadukts beschäftigt waren.



Schienenbus nach Waldkappel auf dem Lückgarteviadukt (Sammlung Trumpik um 1974)



Die Stützmauer auf der Süd-West- Seite mit diversen Buchten sowie die Stützmauer an der Nord-Ost-Seite
 In Erwartung von Hochwassern wurden die seitlichen Kanten der Trasse bereits bei Bau an allen vier Seiten mit starken Stützmauern versehen. Wo- zu allerdings die Mauereinbuchtungen auf der Südwestseite gedacht waren ist heute nicht mehr nachzuvollziehen.

Die stark zugewachsene östliche Stützmauer mit einem Teil der Brücke (Alle 3 Fotos vom 21. 04. 2008)

Im Lückgartengraben führte früher ein wichtiger Feldweg in die Gemarkung von Mörshausen, bis der Bahnübergang Neuer Weg gebaut wurde. Am **30. Mai 1956** flossen die Wassermassen bei einem Unwetter durch den Lückgartengraben in Richtung Dorf. Weil sich ein Rohrdurchlass zugesetzt hatte, brach weit oberhalb der Lückgartebrücke ein Damm, der die Brücke sowie den Ort Mörshausen vor Hochwasser schützen sollte. Dabei floss das ganze Wasser durch die Lückgartebrücke und zerstörte dabei das zum Befahren durch Fuhrwerke befestigte Bachbett und der ganze Dreck landete im Dorf.



Nach dem Unwetter musste der Zugverkehr für kurze Zeit unterbrochen werden, da die Gleise an einigen Stellen unter-spült waren. Wenig später konnten die Lokomotiven die auf-gerissenen Stellen im Schrittempo passieren. Warten mussten die Züge aber trotzdem, allerdings erst bei Adelshausen, worauf wir an anderer Stelle nochmals eingehen werden.

Einer der beiden Seitenbögen der Lückgartebrücke, unter dem der Zement damals gelagert wurde. (Foto: Heinrich Koch, Februar 2016)

Erst im Jahre **1957** wurde die **Baufirma Fett** aus Spangenberg von der DB damit beauftragt, das Bachbett instand zu setzen. Bei Baubeginn wurden durch die Bahn ein Waggon mit **200 Zentnern** Zement direkt an der Brücke angeliefert, der binnen einer Stunde entladen sein musste, um den nachfolgenden Zugverkehr nicht zu be- hindern. Der Zement wurde dann unter einem der seitlichen Brückenbögen gelagert. Außerdem wurden bei weiteren Lieferungen noch **3 Loren** mit **Mainkies** sowie ein Waggon mit Sandsteinen, die vom **1945 zerstörten Lok- schuppen des Waldkappeler Bahnhofs** stammten. Die Ruine des Lok- schuppens wurde damals abgerissen, weil auf dem Gelände ein Wohnhaus errichtet werden sollte.



An der Reparatur des befestigten Bachbettes arbeiteten von der Firma Fett **Ludwig Koch** und **Anton Losleben**, sowie etliche weitere Hilfskräfte aus Mörshausen mit, das waren **Helmut Jacob**, **August Bott**, **August Jacob**, **Heinrich Kördel** sowie **Kurt Jacob**. Außerdem hatte aus Adelshausen noch **Kurt Fischer** dabei mit geholfen. Bei der Reparatur wurde im Bachbett ein

Absatz eingebaut, so dass dieses seitdem nicht mehr von Fuhrwer- ken befahren werden kann.

Ludwig Koch, Maurer bei der Firma Fett, während der Brückenreparatur im Jahre 1957 vor der Nordseite der Lückgartebrücke (Sammlg. Koch)



Der Absatz im Bachbett vor der Brücke am 21. 4. 2008.

In Höhe der Lückgartebrücke stand früher ein Schild, das den Kurvenradius sowie die Neigung der Kurve und eine eventuelle Spurerweiterung anzeigte. Das hier gezeigte Schild hing weiter westlich.

Rechts: Das Schild (Foto: Koch)





Malchen Heyner geb. Reinbold mit Sohn Heinz und Tochter Gerda um 1936 vor der Lückgartebrücke. (Samml. Koch)



Ludwig Koch mit Schwester Anna im Jahre 1957 vor der Nordseite der Lückgartebrücke. (Sammlung Heinrich Koch)



Ludwig Koch mit Schwester Anna im Jahre 1957 vor der Nordseite der Lückgartebrücke (Sammlung Heinrich Koch)

Der Lückgarte-Viadukt diente den Bewohnern von Mörshausen früher oft als Hintergrund für Familienfotos aller Art, von denen wir an dieser Stelle eine kleine Auswahl mit einfügen. Sie stammen aus der Zeitspanne zwischen den 30-er und 50-er Jahren.

Bevor wir bei **Km 84,07** den Haltepunkt Mörshausen erreichen, treffen wir bei **Km 84,009** auf einen Bahnübergang, der im Jahre **1889** auf Drängen der Mörshäuser Bauern angelegt wurde, die Einrichtung des neuen Haltepunkts im Jahre **1948** überdauert hat und vermutlich bis Mitte



Malchen Heyner, Elisabeth Below, Minna Werkmeister um 1936 nördlich der Brücke vor der östlichen Stützmauer. (Sammlung H. Koch)



Der 2 Uhr-Zug hat den Haltepunkt Mörshausen verlassen und macht sich am 25. 5. 1974 hinter dem Bahnübergang Km 84,009 auf den Weg nach Spangenberg



Der Bahnübergang Km 84,009 nach 1974 von der Südseite. (Beide Fotos: Sammlung Heinrich Koch)

der **50-er Jahre** mit Schranken versehen war. Nach dem Wegfall der Schranken mussten die Züge vor dem Bahnübergang das Läutewerk einschalten sowie pfeifen bzw.



Der Bahnübergang Km 84,009 um 1980 (Samml. Salzmann)



Der zwischenzeitlich total verkrautete Bahnübergang nur wenige Jahre später. (Sammlung Reinhard Trumpfik)

hupen, da der Übergang nur noch mit Warnschildern gesichert war. Der Übergang verbindet den Ort mit der Feldflur von Mörshausen. Als die Schranken noch vorhanden waren, wurden diese gemeinsam mit denen am Bahnübergang Km 84,735 vom Posten bei **Km 84,133** bedient. Im Jahre **1948** wurde das Kabel zum BÜ 84,009 vom Stationsgebäude aus unterirdisch verlegt.