

Teil 92: Von Mörshausen zum alten Haltepunkt

Wenige Meter hinter dem Bahnübergang Km 84,009 erreichen wir den Haltepunkt Mörshausen bei **Km 84,07**, der erst im Jahre **1948** errichtet worden war. Einen eigenen Bahnhof hätten die Mörshausener ja gerne schon seit dem Jahre **1920** gehabt, aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg ergab sich hierzu eine Möglichkeit, als auch die Bahn die Nähe zu ihren Kunden suchte und der vom Ort weit entfernt liegende Haltepunkt Mörshausen-Adelshausen, der in der Mitte zwischen beiden Ortschaften gelegen, nicht mehr zeitgemäß war und jeder Ort seinen eigenen Haltepunkt erhoffte. Da ohnehin schon ein Postengebäude hinter dem Bahnübergang gestanden hatte, setzte man das Empfangsgebäude für den neuen Haltepunkt einfach daneben.



Trasse, Bahnübergang, Empfangsgebäude und Streckenposten (04 2005)
Mörshausen, (Hessen, Cassel).



Foto aus Mörshausen mit BÜ 84,009, Wohnhaus und Posten um 1930 (Sg. Koch)



Postkarte aus Mörshausen mit BÜ und Posten um 1910 (Samml. Hch. Koch)

Seit dem Bau der Kanonenbahn war der Ausblick vom Ort her so wie es eine alte Postkarte von Mörshausen zeigt: Die Bahn verlief etliche Meter oberhalb des Ortsrandes, wo am Gleisstrang nur das Postengebäude mit dem Wohnhaus sowie der Weg in die Feldflur mit dem Bahnübergang bei Km 84,009 zu sehen ist. Vor der Errichtung des Haltepunktes Mörshausen mit Bahnsteig und dem Stationsgebäude fuhr die Bahn hinter dem Übergang Km 84,009 durch einen kleinen Einschnitt. Dieser wurde bei der Anlegung des Bahnsteiges und dem Bau des Haltepunktes weitgehend beseitigt. Das sollte sich schließlich im Jahre **1948** ändern, als die Malsfelder Fuldaabrücke, die in den letzten Kriegstagen Opfer eines in Oberbeisheim losgelösten Güterzuges geworden war, der durch einen quer gestellten Waggon diese in den Abgrund gerissen hatte. Bereits im Jahre **1947** hatten die Gemeindevertreter mit der damaligen Deutschen Reichsbahn über eine eigenen Haltepunkt verhandelt, wofür die Gemeinde Mörshausen grünes Licht bei einer finanziellen Beteiligung der Gemeinde bekam. Daher wurde am **2. September 1947** bei der Gemeindevertretung in Mörshausen der Beschluss gefasst, bei der Deutschen Reichsbahn einen Verpflichtungsschein mit einem Wert von **10.000 Reichsmark** als Baukostenanteil der Gemeinde für ein größeres Empfangsgebäude, das neben den Dienst- und Warteräumen auch eine Dienstwohnung für den Stationsbediensteten vorsah. Wie in Adelshausen auch, so verloren auch die Mörshäuser durch die Währungsreform im Jahre 1948 ihr Geld und so konnte das Projekt nur durch einen hohen Anteil an Eigenleistung der Bevölkerung gerettet werden, was auch mit erhöhtem Arbeitseifer gelang.

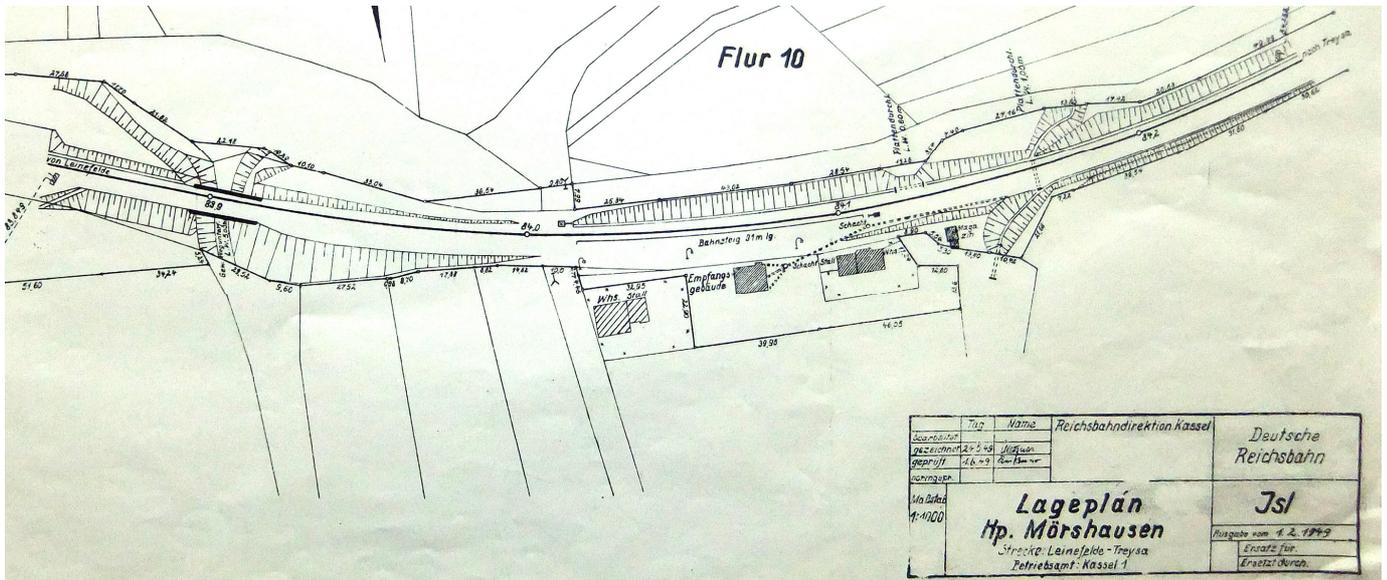


Richtfest vom Stationsgebäude am neuen Haltepunkt Mörshausen am 3. Oktober 1948 (Sammlung Heinrich Koch)



Richtfest am Stationsgebäude von Mörshausen am 3. Oktober 1948

Gemeindevertreter vor dem Eingang. 3. von links der Maurer Ludwig Koch von den Bauarbeiten. (Sammlung Koch)



Gleisplan aus dem Jahre 1949 vom Haltepunkt Mörshausen, der Lückgartebrücke sowie dem Bahnübergang Km 84,009. (Sammlung R. Salzmann)

Schließlich konnte am **3. Oktober 1948** Richtfest gefeiert werden, es war übrigens der erste Neubau in Mörshausen nach dem 2. Weltkrieg. Am gleichen Tag wurde mit dem Richtfest auch der neue Haltepunkt eingeweiht, obwohl das Stationsgebäude mangels Baumaterial, was damals kaum zu bekommen war, noch nicht fertig gestellt werden konnte. So wurden z. B. beim Bau des Stationsgebäudes alte Schienenstücke vom zerstörten Waldkappeler Bahnhof für die Kellerdecke des Gebäudes zugeschnitten, die dann mit Steinen entsprechend ausgemauert wurden. Das tat der Freude der Mörshäuser über den eigenen neuen Bahnhaltelpunkt aber keinen Abbruch und der erste Zug, der nach Fertigstellung der wieder hergestellten Malsfelder Fuldaerbrücke am **3. Oktober 1948** von Eschwege her anrollte, war gleichzeitig der Eröffnungszug für die neue Mörshäuser Bahnstation. Er wurde von einer Lokomotive der **BR 56.2** (preußische **G 8.1** mit Laufachse) gezogen.

Wie der kürzlich verstorbene Mörshäuser **Helmut Jacob** dem Ortschronisten **Heinrich Koch** noch erzählte, hatten sich die Mörshäuser am Nachmittag des 3. Oktobers am Rohbau des neuen Stationsgebäudes



Einsteigen in den Personenzug am Haltepunkt Mörshausen in den frühen 50-er Jahren (beide: Sammlung Heinrich Koch)

eingefunden, wo am Rohbau des Gebäudes ein Schild angebracht war, worauf gestanden hatte: "**Frohe Fahrt wünscht Mörshausen**". Schließlich kam der Eröffnungszug von Waldkappel her und hielt erstmals am neuen Haltepunkt. Einige Einwohner aus Mörshausen hatten einen Kranz aus Eichenlaub gebunden, der an der Vorderfront der Lokomotive angebracht wurde. Der Kranz trug eine Inschrift auf der stand: "**Für die neue Brücke dankt Mörshausen**". Sogar die Lokomotive wurde geschmückt. Wer von den Anwesenden Leuten wollte, durfte mit dem ersten Zug mitfahren, es war kostenlos, und dann ging die Fahrt los über Adelshausen, wo ebenfalls der neue Haltepunkt eingeweiht werden sollte, über die neue Fuldaerbrücke bis nach Malsfeld. Dort wurde schließlich die Lok gedreht und die Rückfahrt begann. Auf der Rückfahrt wurde der Zug zunächst unter dem großen Jubel der auch dort zur Einweihung ihres eigenen neuen Haltepunktes anwesenden Zuschauer begrüßt, denn auch dort wurde Richtfest gefeiert. Von Adelshausen aus ging die Fahrt weiter nach Mörshausen, wo der Zug erstmals vollbesetzt am neuen **91 Meter** langen Bahnsteig hielt und die dort aussteigenden Fahrgäste unter dem Jubel der Zuschauer empfangen wurden. Der Bahnsteig begann unmittelbar hinter dem



Vergrößerung des Spruches an der Wand (Sg. Koch)



*Rechts:
Das erste Stationsschild v. Mörshausen (Vergrößerung Sammlung H. Koch)*

Bahnübergang Km 84,009 und ende-
te bei Km 84,1.

Die Einweihungsrede hielt der Erste
Beigeordnete **Michael Schmoll**, da
der damalige Bürgermeister **Dehn**

erkrankt war und am 12. 10. verstarb.
Nach der Eröffnungszeremonie wurde

im Saal der Gaststätte "**Zur Kro-**
ne" weiter gefeiert. Tochter

Minna vom Schrankenwärter
Wilhelm Werkmeister sowie die Tochter **Liesbeth** des Stellwerkmeisters
Georg Nickel, der im Jahre **1922** das Haus Neuer Weg 6 unmittelbar vor
dem Haltepunkt gebaut hatte, sammelten im Dorf die von der Bevölkerung
gespendeten Kuchen ein und brachten diese zur Gaststätte. Dort gab es
dann Kaffee und Kuchen sowie Würstchen und belegte Brote.

Mit dem Tag der Eröffnung des neuen Haltepunkts in Mörshausen

hatte der "Alte Haltepunkt" Mörshausen-Adelshausen ausgedient und wurde
still gelegt. Nun hatte Mörshausen einen eigenen Zugang zur Eisenbahn und
besaß somit ein Tor zur Welt, obwohl der neue Haltepunkt Mörshausen keine
Möglichkeit für einen Gegenverkehr besaß. Da das Stationsgebäude am 3. Ok-

ttober noch nicht fertig gestellt war, führte der Schrankenwärter **Wilhelm**
Werkmeister, von dem später ausführlich noch berichtet wird, die Geschäfte
am Haltepunkt. Er war für den Verkauf der Fahrkarten sowie den sonstigen an-

liegenden Geschäften vorher im Spangenberger Bahnhof dafür geschult wor-
den. Das fertig gestellte Empfangsgebäude, das für den Ort recht stattlich aus-
gefallen war, wurde dann im Jahre **1949** mit dem Eisenbahn-Betriebswart (bei
der DRG, bei der späteren DB Bundesbahn-Betriebswart) **Johannes Foltin** be-

setzt, dessen Dienstraum sich mit dem Warteraum und den Toiletten im Erdge-
schoss befanden, während seine Dienstwohnung im Obergeschoss des Gebäu-
des war. Johannes Foltin war zunächst als DB-Betriebswart auch noch gemein-

sam mit Wilhelm Werkmeister für die Bedienung der beiden Schranken zustän-
dig (**Km 84,009** und **Km 84,735**), wie der ehemalige Bedienstete
Karl Lichau vom Spangenberger Bahnhof berichtete. Johannes Foltin

konnte nun die Schranke am Km 84,009 witterungsunab-
hängig vom Vorraum des neuen Stationsgebäudes aus mit-
tels einer Handkurbel bedienen, während er für die Schran-

ke von Km 84,735 weiterhin nach Draußen musste. Selbst
auf dem Gleisplan vom Haltepunkt Mörshausen aus dem
Jahre **1951** sind die Schranken noch enthalten. Der Schran-

kendienst vom BÜ Km 84,735 wurde vermutlich im Jahre
1952 aufgehoben und der Übergang danach nur noch durch
Andreaskreuze gesichert. Nun hatte Johannes Foltin nur
noch die Kurbel im Stationsgebäude für den BÜ Km 84,009

zu bedienen. Da er spätestens im Jahre **1957** seine Funktion
als Schrankenwärter gänzlich verlor, betrieb er die Station
Mörshausen nur noch als Agentur. Wenn ein Zug kam, war
Foltin aber weiterhin vor Ort anwesend. Immerhin wurden

im Gebäude noch Fahrkarten verkauft, Expressgut und auch
Koffer angenommen oder an den Empfänger herausgege-
ben. Foltin, gebürtig in Königsberg, war der einzige Eisen-

bahner, der am neuen Haltepunkt Dienst geleistet hatte. Er
war verheiratet mit Ehefrau **Eva Meta**, geb. Salewski und
wohnten mit ihrem Sohn **Hans Friedrich** sowie einem gro-

ßen schwarzen Hund im Stationsgebäude. Schließlich ver-
Rechts: Die Eschweger Lok 86.557 wartet um das Jahr 1953 an Km 84,1 am Haltepunkt
Mörshausen auf die Weiterfahrt in Richtung Eschwege (Foto: Burgmann, Sammlg. Koch)



Der Bundesbahn-Betriebswart Johannes Foltin mit seinem Hund
vor dem Eingang des Stationsgebäudes (50-er Jahre, Sg. Koch)



Der Haltepunkt Mörshausen, 50-er Jahre (Samml. Koch)



Johannes Foltin mit Ehefrau Meta, Sohn Hans Friedrich
und dem großen schwarzen Hund (Samml. Koch)



Bereit zum Sonntagsausflug mit der Bahn (Sammlung Heinrich Koch)





lor er im Jahre **1961** seine Daseinsberechtigung als Stationsbediensteter, da die Bahn den Schalterdienst an den Haltepunkten einstellte und der Fahrkartenverkauf künftig direkt durch das Zugpersonal getätigt wurde. Foltin verließ daraufhin Mörshausen und verzog noch im gleichen Jahr.

In die leer gewordene Wohnung zog noch im Jahre **1961** der Gleisbauer **Wenzel Reitmejer** mit seiner Frau **Pauline** zunächst als Mieter ein, um das Gebäude dann im Jahre **1963** käuflich von der DB zu erwerben. Der Warteraum sowie die Toiletten konnten zunächst bis zum Erwerb des Gebäudes weiterhin von den Fahrgästen genutzt werden. Um im Gebäude keine Mäuseplage zu erhalten, dichtete Reitmejer die Kabelschächte für die Schrankenkabel auf beiden Seiten gegen die Tierchen ab. Die Schächte verliefen unter dem Bahnsteig entlang bis zum

vor dem ehemaligen Bahnübergang Km 84,009. Reitmejer, der vorher im Empfangsgebäude des Bahnhofs Burghofen gewohnt hatte, bewerkstelligte den damaligen Umzug mit dem Fuhrunternehmen **Karl Wetzl** aus Burghofen. Als Reitmejer im Jahre **1968** Rentner wurde, widmete er sich ganz dem Erhalt des Stationsgebäudes, bis er im Jahre **1995** pflegebedürftig wurde und am **4. 4. 1998** verstarb. Anschließend zog sein Sohn **Albert** mit seiner Frau **Helga** mit in das Gebäude ein, da Mutter Pauline ebenfalls der Pflege bedurfte, die Alberts Frau Helga übernahm und dabei ihren Beruf an den Nagel hing. Albert war DB-Lokomotivbetriebs-



Familie Reitmejer mit Besuch vor den ehemaligen Toiletten auf der Ostseite des Stationsgebäudes um 1980. (Foto: Reitmejer, Sammlung Koch)

inspektor und seine Frau war bei der DB Zugbegleiterin. Nach dem Tod von Mutter Pauline am **5. 3. 2000** übersiedelten sie endgültig von Köln nach Mörshausen in das ehemalige Stationsgebäude, das ihnen inzwischen überschrieben worden war.

Albert hatte im Jahre **1948** eine Schlosserehre im BW Eschwege-West gemacht, war dann bis **Mai 1953** als Lokschlosser und danach im Gleisbauzug tätig, und da er Lokführer werden wollte, ging er anschließend nach Köln, weil in Eschwege-West kein Ausbildungsplatz zum Lokführer frei war. Dort machte er dann Karriere, bis er schließlich im Jahre **2000** in das Haus der Eltern zog. Er hat es sich seitdem zur Aufgabe gemacht, das ehemalige Stations-



Schienenbushalt am HP Mörshausen im Jan 1974, Schienenbusse sind die (vorläufigen) Retter der Nebenbahnen (Fotos: K. Hubenthal)



Schienenbus nach Eschwege am Bahnsteig um 1973 (Foto: K. Hubenthal)



Schienenbus hält am Kilometerstein 84,1 (Sg. Koch)

Links der Kilometerstein 84,1, rechts ein Splitkasten (Samml. Koch)



Ein Triebwagen hält am Halteschild vom Bahnsteig. Links der Kilometerstein 84,1, rechts ein Splitkasten (Samml. Koch)



Schienenbus mit Schaffner Erich Grosse am Haltepunkt (Foto: Hubenthal)

gebäude zu erhalten und wohnlich herzurichten. In den 60-er bis 70-er Jahren gab es in Mörshausen den Lehrer **Joachim Dreßler**, der seine jeweilige Klasse in den Jahren **1968** und **1970** beim Schulausflug am Eingang des Stations-



Mörshäuser Schüler des Lehrers Joachim Dreßler vor dem Stationsgebäude im Jahre 1968 und 1970. (Sammlung Koch)



Das noch etwas herunter gekommene Stationsgebäude im Jahre 1972. (Sammlung Koch)

Der Haltepunkt Mörshausen um 1980 (Sg. Salzmann)

Der Haltepunkt Mörshausen im April 1974 (Sg. Salzmann)

gebäudes fotografierte, da sich die Schüler im Eingangsbereich gut platzieren konnten.

Anfangs hielt noch die gute alte Dampflok am Haltepunkt (z. B. die 86-er aus Eschwege), aber ab **Herbst 1954** trat eine grundlegende Änderung ein. Während anfangs nur die Züge in fahrgastschwachen Zeiten durch in Eschwege beheimatete Schienenbusse ersetzt wurden, bestritten diese aber bald den gesamten Personenverkehr. Nur die gelegentlichen Güterzüge wurden noch mit Treysaer Dampflok der Baureihe 50 betrieben, diese wurden aber



spätestens ab *Eine der letzten Fahrkarten nach Mörshausen (Bes. Hubenthal/Foto: Koch)*

Marode Gleise am HP Mörshausen um 1980 (Sg. Salzmann)

1973 mit Dieselloks bespannt. Schon lange vor der Stilllegung der Strecke für den Personenverkehr am 25. Mai 1974 wurde das Stationsgebäude, das im Jahre 1972 noch einen neuen Anstrich vertragen hätte, privatisiert und dient seit-her als Wohnhaus. Im Jahre 1980 erstrahlte das Gebäude aber in neuem Glanz.



Das Brandzeichen am Tisch (Foto: H. Koch)



Eine der letzten Fahrkarten, die eine Fahrt von Melsungen nach Mörshausen belegt, wurde am **7. Mai 1974** in Melsungen aus-

Die gut restaurierte Bank mit der Aufschrift BCE sowie der alte Tisch aus dem Stationsgebäude Mörshausen (Fotos: Koch) gestellt und kostete damals **1.- DM.**

In Mörshausen ist noch ein alter Tisch erhalten, der noch ein Brandzeichen **DR** sowie **EBD..?** trägt und vermutlich aus der Einrichtung des Warteraumes vom Mörshäuser Stationsgebäude stammt. Außerdem

gibt es da noch eine der alten Bänke von der Kanonenbahn mit der Aufschrift **BCE** im Ort. Bei der wäre es möglich, dass diese bereits aus dem Mobiliar-Bestand des "Alten Haltepunkts" stammt und bei



Fast die gleiche Perspektive: Der Haltepunkt mit Bahnübergang um 1970 (Sg. Trumpik) und beim Abbau im Mai 1990 (Foto: Koch)

Auflösung des Haltepunktes im neuen Stationsgebäude von Mörshausen eine weitere Verwendung fand. Die Stücke befinden sich heute in unterschiedlicher privater Hand.



Nach der Einstellung des Güterverkehrs nach Spangenberg am **31. Mai 1986** wurde die Strecke von Spangenberg bis Mörshausen schließlich in der Zeit vom **Januar und April 1990** und bis zum Industriegebiet PfiEFFwiesen ab **Mitte April 1990** zurückgebaut, wovon noch einige Aufnahmen für die Nachwelt erhalten sind.

Erinnern wir uns noch kurz an die Zeit des Bahnbaus rund **112 Jahre** davor, da bekam die Witwe von **Johannes Wagner** von der Gemeinde Mörshausen am **22. Jan. 1877** eine Entschädigung für die Nutzung ihres Steinbruches Thänhammer durch die Eisenbahnverwaltung. Gleichzeitig



Auch am ehemaligen Haltepunkt Mörshausen lagern Schwellen (Sammlung R. Trumpf) verzichtete sie mit ihrer Unterschrift auf eventuelle Forderungen später auftretende Schäden durch die Nutzung beim Bahnbau. Im Raum Mörshausen gab es mindestens zwei Steinbrüche, aus denen Steine beim Bahnbau Verwendung fanden. Einer befand sich etwa 2 Km nord/ nordöstlich vom alten Haltepunkt, während sich der zweite direkt an der Nordseite der heutigen Bundesstraße etwa auf halbem Wege zwischen Mörshausen und dem alten Haltepunkt befand. Bei diesem handelte es sich um den Steinbruch, die dem Johannes Wagners Witwe Johanna gehörte.

Mit dem Bau der Bahn in der Gegend von Mörshausen wurde am **30. Oktober 1874** begonnen, was wohl den Tag des Beginns der Projektierung markiert. Damals hatten die Leute geschimpft: "*Die Feuerrösser brennen die Felder ab*" oder "*die Kinder und die Alten bekommen von dem Qualm einen Husten*", aber auch "*Die Milch wird in den Eutern der Kühe sauer*" usw. usw.

Auch die Gemeinde Mörshausen musste Grundstücke zum Bau der Kanonenbahn bereit stellen, das geschah am **3. April 1877**. Insgesamt handelte es sich um **1 Ha, 23 a und 34 m²** Fläche. Der dafür gezahlte Preis ist nicht überliefert. Da die Fluren rund um die Bahnstrecke anschließend neu geordnet, zusammengelegt und Gräben sowie Wege neu angelegt werden mussten, nahm die Gemeinde Mörshausen bei der Landeskreditkasse zu Cassel einen Kredit in Höhe von **18.000 Mark** auf, wofür 1,5 % Zinsen gezahlt werden mussten. Der damalige Gastwirt **Wilhelm Hellwig** wurde dafür zum Rechnungsführer ernannt.

Aus dem Taufbuch von Mörshausen erfahren wir einige Dinge über den dortigen Bahnbau. So erfahren wir, dass der Bauunternehmer **Ringer** aus **Cassel** den Streckenabschnitt bei Mörshausen gebaut hat. Dadurch wissen wir aber auch, woher etliche Bauarbeiter und Techniker kamen, wie z. B. der Bautechniker **Leopold Carl Horn**, der bei ihm angestellt war, oder der Ingenieur **E. Roloff** aus **Cassel**. Aber auch aus der Arbeiterschaft erhalten wir einige Informationen, so dass wir wissen dass einige Arbeiter aus **Schlesien** kamen. Da aber Mörshausen ein evangelisch geprägtes Dorf ist, wird dadurch nur ein kleiner Teil der Arbeiterschaft abgedeckt, da z. B. die am Bau beteiligten Italiener fast ausschließlich katholisch waren, die ihren eigenen Pfarrer besaßen und in den örtlichen Kirchenbüchern nicht erscheinen. An dieser Stelle wollen wir einige Auszüge aus dem Mörshäuser Taufbuch aus der damaligen Zeit bringen:

Agnes Auguste Emma Ida Horn, geb. am 29. 9. 1876, getauft am 15.10. im Wohnhaus Nr. 30, Tochter v. **Bautechniker Leopold Carl Horn**, gebürtig von Schloss Weilersbach, Krs. Büttburg, Reg. Bez. Trier und dessen Ehefrau Emma, geb. Wolff, gebürtig aus Torgau. Horn steht im Dienst des **Bauunternehmers Ringer**, der mit dem Bau der Eisenbahn bei Mörshausen beschäftigt ist. Die 5 Taufpaten waren 1. Agnes Horn, geb. Schlachwende, Ehefrau von Carl Horn zu Treptow, 2. Auguste Henriette Ringer, Ehefrau des Bauunternehmers Ringer zu Cassel, 3. Emilie Auguste Wolff, Ehefrau des Buchbindermeisters Chr. Wolff zu Torgau, 4. Ida Rohloff, Ehefrau des Ingenieurs E. Rohloff zu Cassel und 5. Ida Wolff, Tochter des Buchbindermeisters Chr. Wolff aus Torgau.

Marie Auguste Geldner, geb. am 13.10.1876, getauft am 5. 11. im Pfarrhaus, Tochter von August

Geldner, Eisenbahnarbeiter aus Seclar, Krs. Freistadt, Reg. Bez. Liegnitz und dessen Ehefrau Marie Auguste, geb. Deichert von dort, beide evangelisch-lutherischer Konfession. Die 4 Taufpaten waren 1. Anna Elisabeth geb. Beyer zu Bergheim, Ehefrau von Ackermann Justus Wilhelm, 2. Schachtmeister Becker aus Kontog in Schlesien, 3. Schachtmeister Klim aus Praunau, Krs. Lüben in Schlesien und 4. Arbeiter Weiß aus Ledesdorf Kreis Lüben in Schlesien.

In Mörshausen wohnten über die Jahre hinweg eine ganze Reihe Eisenbahner mit verschiedenen Tätigkeiten, von denen wir einige Namen und deren Tätigkeiten an dieser Stelle nennen, von denen wir annehmen, dass sie in oder bei Mörshausen ihren Dienst versehen hatten. Da taucht im Jahre **1888** der Eisenbahnarbeiter **Johannes Müller** auf, der im Jahre **1891** bereits die Berufsbezeichnung Hilfsbahnwärter trug. Von ihm können wir annehmen, dass er an einem der Bahnübergänge rund um Mörshausen zumindest als Urlaubs- und Krankheitsvertretung tätig war. Ein letzter Hilfsbahnwärter taucht mit **Adam Reibold** im Jahre **1921** auf. Im Jahre **1891** gab es noch einen weiteren Eisenbahnarbeiter namens **Johannes Knoche**, der im Jahre **1895** ebenfalls als Hilfsbahnwärter bezeichnet wird. In Mörshausen wohnten auch Eisenbahnarbeiter, die vermutlich bei der Rotte im Umkreis des Ortes für den Gleisbau und Reparatur zuständig waren, wie z. B. den im Jahre **1887** erstmals in Erscheinung tretenden **Heinrich Conrad Markus**. Es gab aber auch im Jahre **1899** den Landwirt **Gottlieb Jacob**, der im Nebenberuf Eisenbahner war und sich bis **1903** zum Eisenbahnwärter empor gearbeitet hatte. Da war dann noch im Jahre **1905** der Bahnarbeiter **Adam Reinbold**, der im Jahre **1921** bereits Hilfsbahnwärter war und später noch als Bahn- und Waldarbeiter bezeichnet wurde. Mit **Johann Heinrich Koch** gab es im Jahr **1909** einen Bahnarbeiter, der im Jahre **1918** Leitungsaufseher auf dem Güterbahnhof in Baranowitsche (Russland) war und dort an Fleckfieber verstarb. Im Jahre **1916** wohnte der Eisenbahnarbeiter **Georg Konrad Nickel** in Mörshausen Nr. 23 1/2, der auch später als Weichensteller in Malsfeld tätig war und sich dort schließlich bis zum Stellwerkmeister empor gearbeitet hatte. Mit **Heinrich Wilhelm** gab es im Jahre **1921** in Mörshausen ebenfalls einen Leitungsaufseher, der bis ins Jahr **1962** dort nachgewiesen wird. Bereits im Jahre **1922** tauchte der Lademeister **Carl Adolf Wenderoth** in den Kirchenbüchern auf, der bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand in dieser Position blieb. Er war in Spangenberg oder Malsfeld tätig. Zum Schluss war da noch im Jahre **1944** der Lokomotivheizer **Wilhelm Ludwig Range** auf, der damals an den Bahnstrecken rund um Malsfeld sicher rund um die Uhr zu tun hatte.

Vor allem unter den Bahnwärtern waren etliche Kriegsinvaliden oder Kriegsveteranen aus den Kriegen **1870/71** oder **1914/18**, die aber teilweise auch andere Tätigkeiten ausüben mussten. Da der Staat für die Kriegsverletzten zu sorgen hatte, schickte er sie damals nicht in Rente, sondern ließ sie vorzugsweise bei Bahn oder Post im Staatsdienst für wenig Geld leichte Arbeiten verrichten. So waren diese Leute von der Straße und dienten mit ihrer Tätigkeit auch noch der Allgemeinheit. Außerdem waren diese Bediensteten meist obrigkeitstreu und pünktlich.

Im Jahre **1922** baute der schon erwähnte Hilfsweichensteller **Georg August Nickel**, der bereits in Mörshausen wohnte, mit seiner Frau ein Wohnhaus direkt an der Bahnstrecke (Neuer Weg 6). Nickel arbeitete damals als Weichensteller am Bahnhof Malsfeld und war zuletzt bis zu seiner Pensionierung dort als Stellwerksmeister tätig.

Ebenfalls im Jahre **1922** trat auch das Schrankenwärterhaus erstmals in den Eisenbahn-Akten in Erscheinung. Gebaut vor **1879**, hatte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft damals das Gebäude (heute Neuer Weg 10) von der früheren KPEV übernommen.

Bleiben wir gleich bei diesem Gebäude, das nur einen Steinwurf vom Empfangsgebäude entfernt in Fahrtrichtung Adelshausen steht. Hierbei handelt es sich um den ehemaligen (Schranken)-**Posten 36** bei **Km 84,133**

mit dem dazu gehörigen Wohnhaus. Dieser hat so seine eigene Geschichte. Da gab es zunächst seit dem Jahre **1879** an **Km 84,122** einen Bahnübergang mit Schranken, wodurch das Postengebäude mit dem Wohnhaus, das ein paar Meter östlich davon steht, eben an dieser Stelle errichtet wurde. Mit dem dortigen

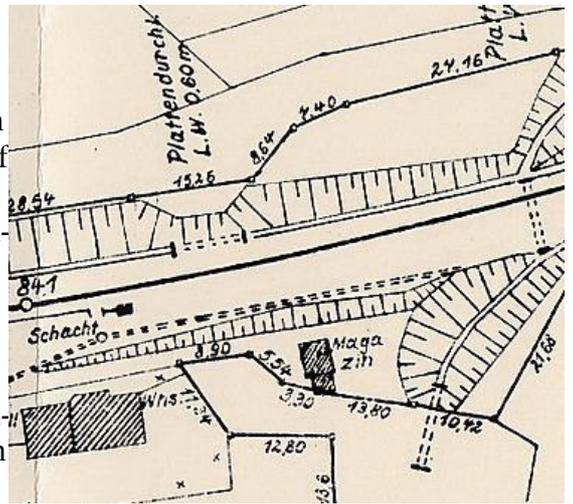


Das Wohnhaus Neuer Weg 6 im April 2005



Das Postenwohnhaus Km 84,1 im Jahre 1984 (Foto: Heinrich Koch)

Bahnübergang, der sich zwischen Wohnhaus und dem Postengebäude befand, bekommt das Ensemble seinen Sinn. Wer damals dort Schrankenwärter war, wissen wir nicht, aber als dann im Jahre 1871 der "Neue Weg" als Zugang zum neuen Friedhof angelegt wurde, hatte die KPEV auf Drängen der Mörshäuser Bauern als Zugabe für den Umbau der Birnbachsbrücke im Jahre 1890 am **Km 84,009** einen neuen Bahnübergang errichtet und der Neue Weg konnte über die Bahn bis in die Flur hinein verlängert werden. Die dazu gehörige Vereinbarung mit der KPEV war am **29. 10. 89** zwischen dem Mörshäuser **Bürgermeister Rode** und dem **Eisenbahninspektor Hönig** vom Eschweyer Betriebsamt beschlossen und am **31.11. 1889** von beiden Seiten unterzeichnet. Der Bau wird dann im Jahre 1890 erfolgt sein. Auch der neue Bahnübergang wurde nun seit der Eröffnung im Jahre 1890 vom alten Posten aus mit einer Handkurbel bedient. Mit dem Tag der Eröffnung des neuen Übergangs wurde der alte Bahnübergang bei Km 84,122 für immer geschlossen und zurück gebaut. Der erste am neuen Bahnübergang tätige Schrankenwärter war der Eisenbahner **Johan Georg Zeich**, geb. am **13. 12. 1850** in Großtöpfer (Krs. Heiligenstadt). Er war seit etwa **1881** verheiratet mit Frau **Amalie**, geb. Kaiser aus Völkershausen (bei Wanfried). Zeich war vorher vermutlich als Bahnwärter (in den Büchern steht Bahnarbeiter) am Posten zwischen Friedatunnel und Friedaviadukt tätig, denn er wohnte vorher im Wohnhaus des Postens und seine Kinder **Heinrich Friedrich** (1. 1. 1882), **Friedrich** (21. 4. 1883), **Wilhelm** (31. 8. 1884) und **Anna Margaretha** (9. 7. 1886) wurden auch dort geboren. Im Jahre 1890 verzog er dann mit seiner Familie nach Mörshausen in das Haus Nr. 23 und wurde der erste Bahnwärter vom neuen Bahnübergang Km 84,009. Dort bekamen sie noch die Söhne **August** (18. 2. 1892) dessen Pate **August Hucke** aus Bergheim (Schrankenwärter bei BÜ Km 82,57) wurde, und **Georg** (21. 5. 1894) dessen Pate der Bahnwärter **Georg Möller** aus Niederbeisheim wurde. Nach dem Tod seiner Frau am **5. 4. 1895** heiratete er bereits am **28. 7. 1895** seine zweite Frau **Elise Christine**, geb. Kurzrock aus Heina, geb. 18. 2. 1868. Mit ihr bekam er noch die Kinder **Johann Heinrich** (25. 4. 1896), **Anna Katharina Elisabeth** (29. 9. 1898) sowie **Martha Elisabeth** (9. 5. 1902). Am **22. 5. 1905** stirbt seine zweite Ehefrau, er selbst folgte im **59. Lebensjahr** am **16. 3. 1909**. Im Jahre 1906 konnte der Bahnarbeiter **Johann Adam Weppner**, geb. am **11. 1. 1861** in Spangenberg mit seiner Frau **Elisa**, geb. Mehlmann durch die Geburt seines Sohnes **Wilhelm** am **22. 3. 1906** als Bewohner des Postenwohnhauses nachgewiesen werden. Bei der Geburt seines Enkels **Otto Fritz** am **11. Dezember 1909** war er bereits Rottenführer. Johann Weppner starb am **30. Juni 1910**, während seine Witwe Elisa mit ihren Kindern bis ins Jahr 1920 weiterhin in der Schrankenwärterwohnung blieb. Den Nachfolger von Johann Georg Zeich als Schrankenwärter kennen wir nicht, aber da muss schon bald **Adolf Reinbold**, wohnhaft in Mörshausen, ins Spiel gekommen sein, denn bei seiner Hochzeit am



Der alte Bahnübergang Km 84,122 ist auf dem Gleisplan von 1949 noch gut erkennbar (Ausschnitt, Sg. Salzmann)

am **23. 12. 1922** mit **Elisabeth Aubel** aus Connefeld wird die Berufsbezeichnung Schrankenwärter angegeben. Es könnte passen, dass er hier am Posten vom Bahnübergang Km 84,009 tätig war, es wäre aber auch möglich, dass er einem anderen Übergang rund um Mörshausen bedient hatte. Reinbold, geboren in Mörshausen am **4. 4. 1895**, war Kriegsinvalide durch eine Verletzung an der Hand und wohnte im Ort. In späteren Jahren wurde er an den Spangenberg Bahnhof versetzt und war dort noch zu DRG-Zeiten als Fahrkartenverkäufer sowie in der Güterabfertigung als Reichsbahnassistent eingestuft. Reinbold war auch später als Pensionär noch stolz auf seine Eisenbahnvergangenheit.



Adolf Reinbold mit Frau Elisabeth um 1958 (Sammlung Heinrich Koch)

Im Jahre 1906 konnte der Bahnarbeiter **Johann Adam Weppner**, geb. am **11. 1. 1861** in Spangenberg mit seiner Frau **Elisa**, geb. Mehlmann durch die Geburt seines Sohnes **Wilhelm** am **22. 3. 1906** als Bewohner des Postenwohnhauses nachgewiesen werden. Bei der Geburt seines Enkels **Otto Fritz** am **11. Dezember 1909** war er bereits Rottenführer. Johann Weppner starb am **30. Juni 1910**, während seine Witwe Elisa mit ihren Kindern bis ins Jahr 1920 weiterhin in der Schrankenwärterwohnung blieb.

Den Nachfolger von Johann Georg Zeich als Schrankenwärter kennen wir nicht, aber da muss schon bald **Adolf Reinbold**, wohnhaft in Mörshausen, ins Spiel gekommen sein, denn bei seiner Hochzeit am

am **23. 12. 1922** mit **Elisabeth Aubel** aus Connefeld wird die Berufsbezeichnung Schrankenwärter angegeben. Es könnte passen, dass er hier am Posten vom Bahnübergang Km 84,009 tätig war, es wäre aber auch möglich, dass er einem anderen Übergang rund um Mörshausen bedient hatte. Reinbold, geboren in Mörshausen am **4. 4. 1895**, war Kriegsinvalide durch eine Verletzung an der Hand und wohnte im Ort. In späteren Jahren wurde er an den Spangenberg Bahnhof versetzt und war dort noch zu DRG-Zeiten als Fahrkartenverkäufer sowie in der Güterabfertigung als Reichsbahnassistent eingestuft. Reinbold war auch später als Pensionär noch stolz auf seine Eisenbahnvergangenheit.

Im Jahre 1922 wurde der Schrankenwärter **Heinrich Karl Angersbach**, geb. **29.10. 1890** in Sontra, der vorher mit seiner Frau **Anna Martha Else** geb. **Pfeil** von 1912 bis ins Jahr 1922 im Nebengebäude des Eisenbahnerhauses "In der Plätsche 7" in Schemmern gewohnt hatte, zum Schrankenposten in Mörshausen versetzt. Angersbach war der erste Schrankenwärter, der nachweislich auch im Postenwohnhaus gewohnt hatte. Sein Sohn **Friedrich Wilhelm** wurde noch am **17.6.1914** in Schemmern geboren und am **5.7.14** in Burghofen getauft. Der zweite Sohn **Karl Adolf** wurde am **29. 6. 1924** in Mörshausen geboren.

Angersbach war Kriegsinvalid und hatte ein Holzbein. Er bediente seine beiden Schranken (mindestens aber eine und die andere vertretungsweise) rund 14 Jahre lang. Leider verstarb Angersbach schon recht früh am **9. September 1936** im **46. Lebensjahr** in Mörshausen. Seine Frau Anna Martha blieb mit ihrem Sohn Karl Adolf noch bis ins Jahr **1946** in dem Gebäude wohnen.

Vermutlich im Jahre **1937** oder **1938** entstanden Aufnahmen, auf denen der Betrachter außer einer Cousine von Karl Adolf Angersbach, die doppelten Telegrafmasten, die Schrankenkurbel sowie die Drähte zum Bahnübergang Km 84,009, das aus Backsteinen gebildete Pflaster vor dem Haus sowie die

Foto rechts:

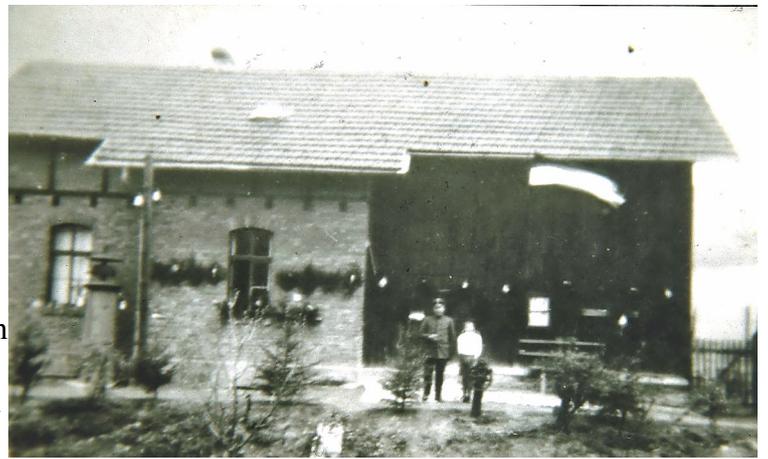
Der Schrankenwärter Karl Angersbach an der Kurbel vom Schrankenposten Km 84,11, womit er gerade die Schranken vom Bahnübergang Km 84,009 geschlossen hatte. Mitte der 30-er Jahre, während ein Personenzug, gezogen von einer Lok der Baureihe 24, auf dem Weg nach Malsfeld den Bahnübergang überquert und am Posten vorüber fährt (Sammlung Heinrich Koch)



Bahnstrecke in Richtung Adelshausen sehen kann. Auf dem dritten Foto kann man Oma Angersbach, auf der Treppe zur Bahn sehen, im Hintergrund der Gemüsegarten sowie die Schindelbedeckte Westseite des Postengebäudes erkennen. Auf dem 4. Foto ist sie mit Sohn Karl Adolf und Enkel Uwe (Sohn von Friedrich) geb. **15. 3. 1943** sowie das zwischenzeitlich renovierte Gebäude um das Jahr **1945** sehen, wobei die wehende Fahne noch das alte Emblem als Schatten wirft.

Früher wurde die Tageszeitung mit der Bahn nach Mörshausen gebracht und, da ja der Zug nicht am Postengebäude hielt und Mörshausen noch keinen eigenen Haltepunkt im Ort besaß, hatte man das gut verpackte Zeitungsbündel einfach dort aus dem Zug geworfen. Die Austrägerin **Annemarie Marcus**, die bereits auf die Lieferung wartete, hob das Bündel dann einfach auf, um anschließend die Tageszeitung im Ort auszutragen.

Nach dem frühen Tod von Karl Angersbach übernahm der Schrankenwärter **Wilhelm Werkmeister** ab **Herbst 1936** die Arbeit an beiden Schrankenkurbeln. Vorher hatte er sich den Schrankendienst mit Karl Angersbach geteilt und war anscheinend bereits seit dem Jahre **1920** für mindestens eine der beiden Schranken zuständig. Da die Witwe Angersbach noch mit ihrem Sohn Karl Adolf bis ins Jahr **1946** weiterhin das Postenwohnhaus bewohnte, musste Wilhelm Werkmeister, der durch einen Beinschuss ebenfalls zum Kriegsinvaliden geworden war, zunächst mit dem kleinen alten Postengebäude bei Km 84,133



Karl Angersbach in den 20-er Jahren mit einem seiner Söhne vor dem Postenwohnhaus. Vor dem Kind ist die Schrankenkurbel vom Neuen Weg und links das Lätewerk zu sehen. (Sammlung Koch)



Cousine von Karl Adolf vor der Strecke Rechts die Schrankenkurbel (Samml. Koch)



Karl Adolf Angersbach mit Cousine vor dem Postenwohnhaus (Samml. Koch)



Frau Angersbach auf der Treppe zur Bahntrasse in ihrem Garten, im Hintergrund die Schindelbedeckte Westseite des Postengebäudes in 1945. (Beide Fotos: Sammlung Koch)



Witwe Angersbach mit Sohn Karl Adolf und Enkel um 1945 vor dem inzwischen renovierten Postenwohnhaus.

Vorlieb nehmen, das für die kalte Jahreszeit einen Kanonenofen besaß und an der Nordseite mit einem kleinen Anbau als Vorratsraum versehen war. Werkmeister, geb. am **17. 8. 1887** in Weidelbach, wohnte damals in Mörshausen im Haus Nr. 24, bis er dann im Jahre **1946** mit seiner Familie im Postenwohnhaus einziehen konnte. Dieses besaß im Vorbau eine Küche, die mit einem Herd beheizt wurde. Schon bald darauf musste Werkmeister in Spangenberg bei **Adolf Reinbold**, der ebenfalls aus Mörshausen stammte, den Fahrkartenverkauf sowie die Paketannahme für den Schalterdienst erlernen, da er durch das Küchenfenster des Postenwohn-



Das Postengebäude und spätere Magazin im Jahre 1982 (Foto: Koch)

haus dann bis zur Fertigstellung des neuen Haltepunktes ab **3. Oktober 1948** die Schaltergeschäfte kommissarisch übernehmen musste. Fahrkarten wurden auch schon vor dieser Zeit verkauft und mit der Fertigstellung des Bahnsteigs hielten dort auch schon die Züge. Diese fuhren allerdings nur bis auf den Damm vor der Malsfelder Brücke, wo es einen Nothalt gab, weil diese noch zerstört war.



Stationsgebäude und Postenwohnhaus am 21. April 2008

Bei der Errichtung des neuen Haltepunktes für Mörshausen wurde die Kurbel für die Schranke vom BÜ Km 84,009 in den Dienstraum des Stationsgebäudes verlegt, die dann durch den Stationsbeamten Foltin bedient wurde. So blieb dem Schrankenwärter Werkmeister nur noch die Schranke bei Km 84,735 übrig. Wilhelm Werkmeister ging im Jahre **1952** in Pension und verließ das Postenwohnhaus, um wieder in sein eigenes Haus zu ziehen. Vermutlich ist danach auch der Schrankendienst für den Bahnübergang Km 84,735 aufgegeben worden



Das ehemalige Magazin mit Schild Km 84,1 am 19. 09. 2007



Das Postengebäude von Osten mit Anbau im Febr.2016 (Foto: Koch)

und man hatte die Schranken nur wenig später abgebaut.

Das eigentliche kleine Postengebäude, in dem sich der Schrankenwärter bis um **1920** tagsüber aufhielt, wird in dem Plänen vom Haltepunkt um 1950 als "Magazin" bezeichnet. Da wurde dann das kleine Postengebäude einfach zur Lagerstätte für Betriebsmaterial wie Lampenöl, Kohlen und Werkzeug usw. degradiert. Links neben der Eingangstür wurde das Schild mit der Kilometerangabe **Km 84,1** in den ersten Jahren des neuen Jahrtausends neu angebracht, das vermutlich auf der Bahntrasse gefunden wurde. Beim Wohnhaus selbst könnte man fast annehmen, unterhalb des Hülfsenberges bei Geismar/Eichsfeld zu stehen, so sehr ähneln sich die beiden Häuser, stünden hier nicht noch die anderen Gebäude davor.

Nachdem das Gebäude als Schrankenwärterwohnung nicht mehr benötigt wurde und



Das gepflegte Postenwohnhaus im Juni 2016 von vorne und von hinten. (Fotos: Heinrich Koch)



Wilhelm Werk-

meister das Haus verlassen hatte, wohnte noch eine weitere Familie im Postenwohnhaus, bevor es schließlich privatisiert wurde. Das war der Bundesbahn-Betriebswart **Johann Karl Vollmer** mit seiner Familie

der bis ins Jahr 1963 dort wohnen blieb. Im gleichen Jahr kaufte dann im **März 1963** der Bundesbahn-Oberwerkmeister **Theodor Steuber, geb. 12. 3. 1910**, das Gebäude mit Grundstück von der DB für **6000 DM**, weil diese den unnützen Ballast los werden wollte. Theodor Steuber verstarb am **13. Januar 1973**. Dessen Sohn hatte 3 Kinder, wovon der jüngste Sohn **Oliver** der heutige Besitzer des Gebäudes ist. Seit der Einweihung am **11. April 2015** können Besucher und Interessenten auf der Trasse für das nicht gebaute zweite Gleis zwischen dem **Km 84,1** und etwa **84,68** entlang wandern, da dort ein **Natur-Entdeckerpfad** angelegt wurde. Entlang des Pfades gibt es reichlich Möglichkeit zum Ausruhen und Relaxen, da dort nicht nur etliche Informationstafeln über Tiere und Pflanzen aufgestellt wurden, sondern auch reichlich Ruhebänke vorhanden sind. Leider gibt es außer einer Hinweistafel am Anfang des Weges weiter keinerlei



Eine Ruhebänk und rechts davon eine Hinweistafel auf der Kanonenbahntrasse (11. Juli 2015)



Die Hinweistafel zur ehemaligen Bahnstrecke vor dem Postengebäude am Km 84,133 am 11. Juli 2015.

Hinweise auf den eigentlichen Sinn der alten Bahntrasse. Könnte man dort nicht ohne großen Aufwand eventuell noch vorhandene Relikte, wie z. B. Kilometersteine oder Wasserdurchlässe, frei schneiden und mit einer kleinen Hinweistafel versehen? So ist z. B. bei **Km 84,16** ein Wasserdurchlass der kleineren Art



vorhanden, dessen Einlauf kaum noch als solcher zu erkennen ist.

Der Wasserdurchlass von Km 84,16: Einlauf im Süden, die Innenansicht d links der Ausfluss im Norden (Fotos: Koch 2016)



Das Hinweisschild zum Naturlehrpfad am Osterfeuer sowie die frei geschnittene Trasse am 11. Juli 2015



Wenn wir das alte Postengebäude passiert haben, verläuft die Strecke am Rand von fruchtbaren Feldern unmittelbar am Hang entlang, die Trasse war vor Eröffnung des Natur-Entdeckerpfades dort nur noch schwer auszumachen, und die Natur holte sich bereits das Land zurück. Die Trasse ragt hier kaum über den Rand der Felder hinaus.

Gut 200 Meter hinter dem vorigen Wasserdurchlass folgt bei **Km 84,39** ein einfacher Rohrdurchlass und ein Bauwerk aus der Neuzeit dominiert bereits von hier aus die Aussicht am Horizont, hierüber werden aber wir an anderer Stelle mehr erfahren.



Die Bahntrasse wächst am 15. 9. 2007 bereits zu, während sie am 11. 7. 2015 als Naturlehrpfad wieder zu begehen ist.



Etwa 500 m hinter dem Beginn des Pfades, so etwa bei **Km 84,55**, treffen wir auf eine Unterführung, die so ihre Besonderheit aufzuweisen hat, nämlich in Stufen von etwa einem Meter Höhenunter-



Der Einlauf im Süden, das Innere der Röhre und der nördliche Abfluss des Rohrdurchlasses Km 84,39 (Fotos: Koch 2016) schied vom im Trassengraben befindlichen südlichen Eingang zum etwa **5 Meter** tiefer liegenden nördlichen Ausgang führt. Dieser befindet sich in stark verwachsenem Umfeld und ist im Hang nur sehr schwer auszumachen. Es scheint, als ob sich am südlichen Schlussstein ein Schild befunden hat, vielleicht

ein Hinweis für einen Bunker im 2. Weltkrieg, denn hier gibt es einen Farbunterschied zum restlichen Gestein. Am Gewölbe-Schlussstein von der Nordseite ist noch, wenn auch nur schemenhaft, die Jahreszahl **1878** zu erkennen, das Jahr, in dem der Wasserdurchlass erbaut wurde. Das Vorhanden-



Das Südportal der Unterführung Km 84,55 und ein Blick in den Tunnel von oben mit den Stufen (15. 9. 2007)



Der nördliche Ausgang der Unterführung, ein Blick von unten in die Unterführung und der Schlussstein mit kaum noch lesbarer Inschrift 1878 am 27. 9. 2013

sein eines so großen Durchlasses an dieser Stelle, der von den Mörshäuser Kindern **Schlangentunnel** genannt wird, erklärt sich dadurch, dass dort aus den Höhen früher ein stark Wasser führender Graben herunter führte (Lehnsgraben), der aber schon seit Jahren zugeschüttet ist.

Hinter dem Wasserdurchlass bei Km 84,60 befand sich an der Nordseite der Trasse der Garten vom Schrankenwärter Wilhelm Werkmeister.



Das Schild vom Osterfeuer (Foto: Koch)



Etwa hier befand sich der Garten von Wilhelm Werkmeister. Rechts ist die Bahn bei Km 84,7 und der HP Mörshausen um 1955 zu sehen (Sg. Koch)

Dieses Gusschild mit der Anzeige für Spurkurven und der Überhöhung des Außengleises stand an der Bahntrasse bei Km 84,71 am Osterfeuer, etwa in Höhe des Schildes "Naturentdeckerpfad" und konnte gesichert werden, damit es für spätere Generationen erhalten bleibt.

In Höhe des Mörshäuser Osterfeuers, das alljährlich auf der Kanonenbahntrasse bei **Km 84,71** stattfindet, befand sich früher bei **Km 84,735** ein Bahnübergang, dessen Gleis im Feldweg vergessen wurde.



Der abgedeckte alte Einlauf, die Innenansicht und der Abfluss vom Wasserdurchlass am Bahnübergang Km 84,735 (Foto links und rechts am 19. 9. 2007, Foto Mitte: Koch Febr. 2016)



Der Bahnübergang Km 84,735 mit dem Osterfeuer



Vielleicht war es der Abbaukolonne zu aufwändig, diesen Gleisrest zu entfernen. Unmittelbar vor dem Bahnübergang befindet sich ein Wasserdurchlass der kleineren Art, dessen ehemaliger Einlauf mit Bohlen abgedeckt wurde, da man den dahinter liegenden Graben teilweise zu

Das Innere des Wasserdurchlasses Bild rechts: Der Abfluss an der Nordseite des Weges (Beide Fotos: H. Koch, Juli 2016) vom nördlichen Parallelweg entlang der Trasse.

geschüttet hatte und sich der Einlauf inzwischen einige Meter oberhalb befindet. Interessant ist an diesem Durchlass auch die nördliche Verlängerung unter dem Parallelweg zur Bahntrasse (alte Landstraße bis 1936, die durch die Dörfer führte) hindurch. Auch dort befindet sich im Inneren eine hohe Stufe und der Abfluss fällt recht hoch aus, während der Einlauf etwa identisch ist mit dem Abfluss an der Bahntrasse.

Am Bahnübergang stand an der Nordwestseite früher das kleine Postengebäude, das aber schon um **1920** aufgegeben wurde. Bis vermutlich ins Jahr **1952** wurde dieser dann vom Schrankenposten Km 84,133 mit bedient, bevor die Schranken endgültig abgebaut wurden.

Die Drahtseile verliefen vom Übergang bis zur Kurbel am Posten. Eine Aufnahme aus der Zeit um **1954** zeigt, dass die Schranken



Der Bahnübergang Km 84,735 mit Blickrichtung Mörshausen um 1954. Rechts ist noch der alte Graben zu sehen, aber die Schranken sind verschwunden. (Sammlung Heinrich Koch)

vom Bahnübergang damals schon abgebaut waren. Statt der Schranken standen nun Andreaskreuze am Übergang. Das kleine Postengebäude überdauerte noch den 2. Weltkrieg, wurde aber um **1952** abgerissen, da es keinerlei Verwendung mehr dafür gab.



Der Bahnübergang Km 84,735 um 1980, dahinter die Weißdornhecke (Sg. Trumpfik) Hinter dem Bauwagen stand im Gebüsch das Postengebäude. (Foto: H. Koch 27. 1. 2016)

unterhalb sowie zwischen Km 84,1 und Km 84,7 an der Südseite der Bahn Weißdornhecken, die bis zur Betriebseinstellung der Strecke von der Bahn gepflegt wurde, da die Hecke als Wind- und Schneeschutz diente.

In den Zeiten, als es die Bahn noch gab, fand das Osterfeuer an der Südwestseite der Trasse statt, wie einige Aufnahmen aus den Jahren **1983** und **1985** belegen.



Das Osterfeuer im Jahre 1983 mit Andreaskreuz sowie mit Kilometerstein Km 84,7. (Foto: Koch)

Hinter dem Bahnübergang verläuft die Trasse bei **Km 84,8** in einem Einschnitt, in dem an beiden Seiten Stützmauern anzutreffen sind. Der Kilometerstein 84,8 ist der erste erhaltene Stein seit Km 83,7. Im Einschnitt ist bei **Km 84,88** auch noch ein Schild "Signal geben"



Die Bahntrasse vom BÜ Km 84,735 aus mit dem Osterfeuer auf der Südwestseite der Gleise und dem Schienenstrang bis zum alten Haltepunkt im Jahre 1985. (Foto und Vergrößerung: Heinrich Koch)



Der Bahnübergang Km 84,735 von Süden am 15. 9. 2007



Vergrößerung des Bildes links. Im Vordergrund der Garten Bernhardt und die nördliche Zufahrt zum BÜ. Am rechten Mast stand das Postengebäude (Sammlung Heinrich Koch)



Hinter dem Bauwagen stand im Gebüsch das Postengebäude.

erhalten, ein gleiches steht bereits bei **Km 84,25**. Die Trasse ist zwischen **Km 84,75** und **Km 85,0** nur noch unter Schwierigkeiten zu begehen.

Ab **Km 85,0** folgt eine undurchdringliche Schwarzdornhecke bis **Km 85,1**. Ab dort liegt die Trasse wieder frei und wurde durch die Dorf-



Das Schild "Signal geben" bei Km 84,88 und die Trasse im Einschnitt hinter dem BÜ mit Km-Stein 84,8 (Fotos: Koch, März 2016)

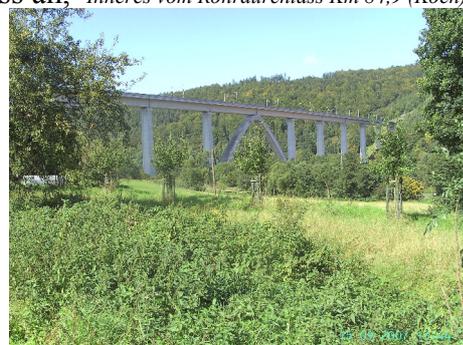
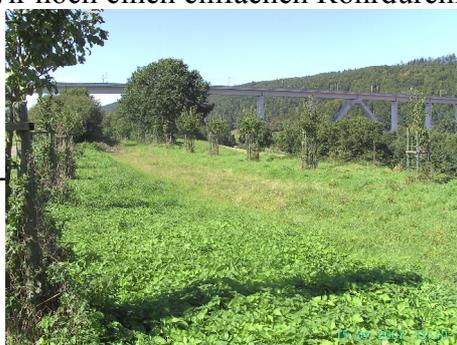
Bild links: Der Einlauf an der Südseite
Bild Mitte: Das Innere von der Nordseite aus gesehen



Bild rechts: Der Abfluss an der Trassenordseite (Alle 3 Fotos: Heinrich Koch im März 2016)

Am Kilometerstein **84,9** treffen wir noch einen einfachen Rohrdurchlass an, von dem wir nur das Innere zeigen und bei **Km 85,01** folgt ein weiterer Plattendurchlass. Nachdem die Trasse ab dem Bahnübergang am Osterfeuer teilweise total zugewachsen war, mittlerweile aber etwas freigeschnitten wurde, tritt die Trasse bei **Km 85,1** wieder aus der Hecke heraus und ist von nun an wieder sehr gut auszumachen und teilweise auch zu begehen. Dort ist an einigen Stellen noch das alte Schotterbett vorhanden, das hier und da allerdings teilweise zu Haufen aufgeschichtet wurde. Einen weiteren kleinen unscheinbaren Wasserdurchlass in Platten-Bauweise finden wir dann noch bei **Km 85,2**. Dieser ist ziemlich im Graben versteckt und der letzte bis zum alten Haltepunkt. Nachdem der Graben im Jahre **2007** ziemlich zugewachsen war, wurde dieser zwischenzeitlich gesäubert und der Durchlass kann seine Funktion wieder voll erfüllen. Die vielen Wasserdurchlässe in der Gegend rühren daher, dass die Bahntrasse seit Bergheim an der Südseite in Hanglage des Pfeiffetales verläuft, wo oberhalb auch das Quellgebiet von etlichen Bächen ist, die dort den Hang hinunter der Pfeiffe entgegen streben. Etwa bei **Km 85,3** wird die Trasse mittlerweile von einem Feldweg gekreuzt. Von dem aus erreichen wir nach etwa weiteren 100 Metern die alte Haltestelle **Mörshausen**.

Inneres vom Rohrdurchlass Km 84,9 (Koch)



Die Trasse bei Km 85,1 am 19. 09. 2007, im Hintergrund ist die Brücke der DB-Neubaustrecke zu sehen.

Trasse bei Km 85,2 in Richtung Malsfeld und in Richtung Mörshausen am 15. 9. 2007



Trasse bei Km 85,2 in Richtung Malsfeld und in Richtung Mörshausen am 15. 9. 2007

Links: Der Alte Haltepunkt im Jahre 1989 von der Neubaustrecke aus. (Sammlung Trumpik)
Rechts: Der Einlauf des Durchlasses bei Km 85,2

Unten: Das Innere von der Nordseite und der Abfluss im Norden (Fotos 03. 2016: H. Koch)

