

Die Eisenbahn, Mörshausens Anbindung an die große, weite Welt

(Reinhard Trumpik)

Die Vorgeschichte:

Die Eisenbahn beeinflusste wesentlich die wirtschaftliche Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Deutschland. Kriege aus politischen Gründen waren zu dieser Zeit keine Seltenheit. Noch dazu stand Deutschland vor dem Problem der Kleinstaaterei. Der gewonnene Deutsch-Französische Krieg 1870/71 zählte neben dem Deutsch-Dänischen Krieg 1864 zu den deutschen Einigungskriegen im 19. Jahrhundert.

Spätestens 1871 wurden ersten Überlegungen zum strategischen Eisenbahnbau der Berlin-Coblenzer-Bahn (Kanonenbahn) angestellt, deren Streckenführung zum großen Teil keine oder nur geringe zivile verkehrliche Bedeutung hatte und abseits der Ballungsräume führte. Private Pläne zum Eisenbahnbau wurden abgelehnt, mit den Geldern der französischen Reparationszahlungen hatte der Staat dann auch die Finanzmittel, unwirtschaftliche, aber militärstrategisch wichtige Strecken zu bauen.

Am 18. Dezember 1872 brachte die preußische Staatsregierung eine Vorlage zum Bau einer Eisenbahn Berlin–Wetzlar im Abgeordnetenhaus ein. Mit dem „*Gesetz, betreffend der Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 120 Millionen Thalern, vom 11. Juni 1873*“ (dem sogenannten Kanonenbahngesetz) wurde der Bau der Bahn beschlossen, Gelder aus den französischen Reparationszahlungen zur Verfügung gestellt und die Ermächtigung zu Schuldverschreibungen für die Kanonenbahn gefasst. Ab dem Jahr 1875 wurde die Verbindung durch den preußischen Staat ausgebaut.

Die gesamte Strecke hat eine Länge von etwa 805 km, davon wurden etwa 511 km im Rahmen des Kanonenbahngesetzes gebaut. Insgesamt lässt sich die realisierte Kanonenbahn von den Eröffnungsdaten in 24 Einzelabschnitte einteilen. Die Streckenabschnitte 7-11 werden zusammengefasst zur Bahnstrecke Leinefelde–Treysa:

Streckennummer: 6710, Streckenlänge: 130,0 Km, Spurweite: 1435 mm (Normalspur), Baubeginn: 1.8.1875 (erster Spatenstich für den Bau der Kanonenbahn im Pfielfetal). Einstellung Personenverkehr Waldkappel – Malsfeld am 25.05.1974. Heute ist die Strecke zwischen Waldkappel und Homberg/Efze komplett abgebaut.

Abschnitt 7, Leinefelde–Silberhausen, = Bahnstrecke Gotha-Leinefelde, Länge in km 8,22, Eröffnung 3. Oktober 1870;
Abschnitt 8, Silberhausen-Eschwege = Bahnstrecke Leinefelde–Treysa; Länge in km 37,69, Eröffnung 15. Mai 1880;
Abschnitt 9, Eschwege–Niederhone, = Bahnstrecke, Länge in km 3,29, Eröffnung 31. Oktober 1875 Bahnstrecke Leinefelde–Treysa
Abschnitt 10, Niederhone–Malsfeld, = Bahnstrecke, Länge in km 40,41, Eröffnung 15. Mai 1879 Bahnstrecke Leinefelde–Treysa
Abschnitt 11, Malsfeld–Treysa (alter Bhf), = Bahnstrecke Leinefelde–Treysa, Länge in km 40,39, Eröffnung 1. August 1879.

Der Baubeginn in Mörshausen

Die Geologen und Vermessungsingenieure legten den Streckenverlauf durch das, in Ost-West-Richtung verlaufende Pfieffetal, an den Südhang etwas oberhalb der Talsohle. Damit erfüllte die Trassenführung alle gestellten Anforderungen und



die durchzuführenden Erdbewegungen waren auf ein Minimum beschränkt. So wurde 1875 mit den großen Kunstbauten (z. B. Obberbeisheimer-, Bischofferoder-, sowie dem Küllstedter Tunnel) begonnen, obwohl mancherorts der Grunderwerb noch nicht abgeschlossen war.



Birnbachstahlbrücke



Sandsteinviadukt Lückgarte
Fertigstellung: 1876

Zu den Bauwerken im Streckenabschnitt 82,5 – 85,5 Km (Region Mörshausen) zählten mehrere nicht begehbare Wasserdurchlässe, ein begehbare Sandsteinviadukt im Schöpbachtal, die Birnbachs Stahlbrücke und das 3-böjige Sandsteinviadukt über die Lückgar-te.

Weiterhin einen, ab 1889 zwei, beschränkte Bahnübergänge, die durch einen angestellten Wärter bei Km 84,133 bedient wurden, einen dritten im Auenholz nach Bergheim, sowie mehrere treppenförmig angelegte Wasserdurchlässe.



1. Bahnübergang bei Km 85,0.



2. Bahnübergang bei Km 84,0.



Zuerst war nur eine Haltestelle („Alter Haltepunkt“) bei Km 85,5 auf halber Strecke nach Adelshausen, für die Adelshäuser und Mörshäuser geplant und erbaut.

Alle Bauarbeiten wurden öffentlich ausgeschrieben. Am Bahnbau selbst waren viele Ausländer beteiligt, da so viel Arbeiter in der Region nicht zur Verfügung standen. So sollen viele Maurer aus Italien gekommen sein. Heimische Bauern haben sich mit dem Transport von Steinen und anderen Baumaterialien ein schönes Zubrot verdient.



Zu den Bauaktivitäten im Mörshäuser Pfeiffetalbereich (Streckenabschnitt Km 82,5 - 85,5) lesen wir im Protokollbuch des Ortsvorstandes, Gemeinderates und Gemeindeausschusses von Mörshausen von 1836 - 1971 am 22.01.1877: „*Der Johannes Wagner Witwe wird von der Gemeinde eine Entschädigung gezahlt für die Pacht und Nutzung ihres Steinbruches Thänhammer durch die Eisenbahnverwaltung, sie verzichtet mit eigener Unterschrift auf*

Ersatz evtl. späterer Schäden“ sowie am 3.4.1877 „Die Gemeinde tritt Grundstücke an Berlin-Coblenzer-Bahn ab, 1 Hektar - 23a - 34 m² und erklärt sich mit dem vorgeschlagenem Preis einverstanden“.

Überhaupt brachte der Bahnbau dem gesamten PfiEFFetal, auch hier in Mörshausen einen enormen Aufschwung. Während dieser Zeit gab es mehrere Gaststätten hier im Ort. Der Hauptteil der Baumaterialien und der benötigten Werkzeuge kam aus der näheren Umgebung. Für die Bauleitung der Kanonenbahn waren vier Königliche Eisenbahndirektionen (KED) und die Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zuständig:

- Berlin-Nordhausen: KED Berlin,
- Nordhausen-Eschwege-Treysa-Lollar: KED Cassel, ab 1. April 1876 KED Frankfurt (M)
- Lollar-Wetzlar, Oberlahnstein-Coblenz-Güls, Hohenrhein-Niederlahnstein: KED Wiesbaden
- Güls-Ehrang-Grenze bei Sierck: KED Saarbrücken

Im Protokollbuch lesen wir am 28.10.1889: *„Der kgl. Eisenbahnbauinspektor der Berlin-Coblenzer-Eisenbahn (BCE) zwecks Wegeunterführung an der Eisenbahnstrecke (83,59) an sogenannter Bennbachs-Brücke (gemeint ist wohl die Birnbachs-Stahlbrücke) an beiden Seiten je 0,7 m Mauerwerk vor den Wiederlagern aufzuführen, so dass die Lichtweite, welche zur Zeit 5 m beträgt auf 3,6 Meter herabgemindert werde.“*

Beschluß des Ortsvorstandes Mörshausen: *„Die Wegeunterführung ist auf KEINEN Fall zu verringern, nach Angabe des kgl. Eisenbahnbauinspektors sei das grösste Scheunentor nicht über 3,6 Meter breit in Mörshausen, es ist bei dieser Wegeunterführung zu beachten, dass bei Erntefahren vierspännige Wagen eine größere Kurve erforderlich ist, ...“*

Am 29.10.1889: *„Vereinbarung über den detaillierten Ausbau der Unterführung auf vier Meter lichte Weite und Regulierung der Oberflächenwässer in genau beschriebenen Gräben sowie das Entschärfen der „Krümmung des Weges unterhalb der Brücke“.* Darüber hinaus verpflichtet sich die BCE auf ihre Kosten in der Nähe des Km 84,0 einen Überweg herzustellen und für den Verkehr freizugeben, mit Schranken zu versehen, die der bei Km 84,133 positionierte Wärter bedienen soll. Die Brücke ist heute nachmessbar 4,9 m breit ausgeführt - ein guter Kompromiss für die Mörshäuser.

Weitere Entwicklung: 1880/1882 wurde die Strecke durchgehend fertiggestellt.

Am 2.9.1947 lesen wir im Protokollbuch: „Die Gemeindevertretung beschließt, den Haltepunkt Km 85,5 zu verlegen auf Km 84,2 und einen Baukostenanteil von 10.000 Mark bereit zu stellen“. Damit verlor der „Doppelbahnhof“ Alter Haltepunkt seine Funktion und die beiden Ortschaften erhielten neue Wartgebäude.



Bilder oben: Richtfest im Jahre 1948

1945 wurde die Strecke zwischen Geismar und Schwebda durch die Zonengrenze geteilt. Damit war die Kanonenbahn nicht mehr durchgehend befahrbar und es sank die Bedeutung namentlich der hessischen Streckenabschnitte.



Erinnerungen an unsere Eisenbahn



Diese Bilder vom Begrüßen und Abschiednehmen, von Lokomotiven, die schwarzen Rauch ausstießen und lange Rauchfahnen hinter sich herzogen oder Schienenbussen zu allen Tageszeiten und zu jeder Jahreszeit, die die idyllische, ländliche Ruhe mit halblenden Pfeifsignalen unterbrachen, gehören nach fast 100 Jahren Kanonenbahn ab 1974 endgültig der Vergangenheit an. Am 25.5.1974 wurde der Personenverkehr auf dem Abschnitt Malsfeld-Waldkappel eingestellt.

Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg

Die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg ist eine 327 km lange Eisenbahn-Schnellfahrstrecke zwischen Hannover und Würzburg. Die zwischen 1973 und 1991 errichtete Trasse war die erste neu errichtete Fernbahn in Deutschland seit 1879. Die Baukosten betragen insgesamt etwa 6,5 Milliarden Euro. Sie ist Bestandteil des Schienennetzes von DB Netz und wird planmäßig von Fernzügen (tagsüber) mit bis zu 250 km/h und Güterzügen bis 160 km/h (nachts) befahren. Bis heute ist sie die längste Neubaustrecke für Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland.

Da das Fuldataal zu kurvig und zu eng bebaut für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ist, und die Seitentäler mehr oder weniger quer dazu liegen, waren in diesem Abschnitt ebenfalls zahlreiche Kunstbauwerke notwendig. Rund zwei Drittel des rund 80 km langen Neubauabschnitts verlaufen über 18 Talbrücken und in 25 Tunneln. Zu diesen herausragenden Bauwerken zählen unter anderen auch der Weltkugeltunnel (1641 m), die Pfeiffetalbrücke (812m) sowie der Wildsbergertunnel (2708 m), die von Km 167,5 - 172 die Gemarkung Mörshäuser in Süd-Nord-Richtung, unweit des Alten Haltepunktes der Kanonenbahn, in ca. 50 m Höhe kreuzen.



(im Bild oben zwischen dem 3+4 Pfeiler von li).

Es war im Oktober des Jahres 1981 als die Mörshäuser durch Vertreter des Bauherrn im Dorfgemeinschaftshaus frühzeitig über die Baupläne unterrichtet wurden. Wilfried Reinbold erinnert sich, dass das Team der Deutschen Bundesbahn mit einem Infobus anreiste, in dem viele Planungsdetails visualisiert waren. Ich erin-

nerer mich daran, dass diese Veranstaltungen umfassend, professionell und in absolut positiver Atmosphäre stattgefunden haben. Dazu war bereits ein Modell des gepl. Streckenabschnitts vorhanden (dies wurde später der Burgsitzschule Spangenberg geschenkt). Man hatte KEINE Kosten und Mühen gescheut, um eine breite Zustimmung der Bevölkerung für dieses Projekt zu bekommen. Parallel zu der Informationsvermittlung wurden Grundstücksanliegenheiten in gleicher professioneller Weise geklärt.

Der Wildsbergtunnel (2708 m) und der Weltkugeltunnel (1641 m) Baubeginn 1983

Die Tunnel der Neubaustrecke wurden mit einem Nutzquerschnitt von 81 m² dimensioniert. Die um rund 40 % angehobene Größe geht wesentlich auf gesteigerte aerodynamische Anforderungen zurück.

Die Herstellung der bergmännischen Tunnel erfolgte durchgehend im Sprengvortrieb im Spritzbetonvortrieb: Zunächst wurde die (oben liegende) Kalotte ausgehoben, je nach Qualität des Gebirges mit Ausbaubögen abgestützt, und anschließend mit Baustahlmatten und Spritzbeton gesichert (Außenschale). Vor dem Ausbau der Innenschale aus Ort beton, wurde die Tunnelsohle ausgebrochen und mit einer Betonplatte oder einem Sohlgewölbe versehen. Nach Abklingen der Gebirgsverformungen wurde eine Innenschale von mindestens 30 cm Stärke angelegt. Bei eindringendem Bergwasser wurde zwischen Innen- und Außenschale zusätzlich eine Isolier- bzw. Abdichtungsfolie sowie Entwässerungseinrichtungen eingebaut. Die Vortriebsleistungen lagen bei drei bis acht Metern je Tag. Dem Tunnelbau ging ein umfangreiches geologisches Erkun-



dungsprogramm voraus. So wurden entlang des Streckenabschnitts etwa 20 Probebohrungen vorgenommen sowie Schürfun-gen, Probe-schächte, -stollen und -vortriebe erstellt.

Richtfest des Wildsbergtunnels

Die Pfeiffetalbrücke (812 m)

Die Pfeiffetalbrücke ist ein 812 m langes zweigleisiges Eisenbahnüberführungsbauwerk der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg bei Streckenkilometer 169,2.

Das Bauwerk wurde zwischen den Jahren 1986 und 1988 erbaut.



Wie Karl Heinz Grenzebach berichtet, der zu dieser Zeit Vorsteher des Parlaments der Stadt Spangenberg war, hatte die Stadt ein großzügiges Mitspracherecht, z. B. bzgl. der Brückenausführung: Der bogenförmig gestaltete A-Bock mit einer Stütz-

weite von 116 m, was der doppelten Stützweite der Normalfelder entspricht, wurde in dieser Form mit den Bürgervertretern festgelegt. Der A-Bock steht aufgrund der Talform außerhalb der Brückenmitte. Dieser ist der Festpunkt der Brücke und leitet insbesondere die Längskräfte infolge Bremsens aus dem in Längsrichtung gekoppelten Überbau in den Baugrund ab. Der A-Bock hat einen Hohlquerschnitt aus Stahlbeton und ist gemeinsam mit den beiden benachbarten Pfeilern auf je einem Pfahlkopffundament gegründet. Die Widerlager und Pfeiler sind auf Buntsandstein mit Großbohrpfählen gegründet. Die Pfähle haben 1,5 m Durchmesser. Im Regelfall sind 12 Pfähle unter Pfahlkopfplatten mit den Abmessungen 11,2 m × 11,2 m × 2,3 m angeordnet.



Die rechteckigen maximal 53 m hohen Stahlbetonpfeiler haben einen Hohlkastenquerschnitt mit 35 cm Wanddicke. Im Gegensatz zu den anderen Brücken der Strecke mit abgeschrägten Pfeilerecken sind diese durch betont verstärkte Pfeilerecken sowie eine

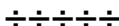
geschwungene Form am Pfeilerkopf gestaltet. Das Mindestausmaßenmaß unterhalb der Pfeilerköpfe beträgt 5,3 m × 3,2 m. Ab dort

verbreitern sich die Stützen mit einem Anzug von 60:1 in beide Richtungen nach unten. Der Überbau besteht aus einer Kette von 14 Ein-feldträgern. Dadurch ist der spätere Austausch einzelner Brückensegmente möglich. Die Querschnittsform ist ein einzelliger Stahlbetonhohlkasten mit geneigten Stegen, in Längsrichtung vorgespannt. Zusätzlich ist die Fahrbahnplatte in Querrichtung vorgespannt. Bei einer Überbaubreite von 14 m betragen die Stützweiten einheitlich 58 m. Die konstante Konstruktionshöhe von 5,3 m (1/11 der Stützweite) ist aufgrund der erforderlichen Steifigkeit zur Durchbiegungsbegrenzung relativ hoch.

Einige Daten der Spannbetonhohlkastenbrücke:

Gesamtlänge 812 m; Längste Stützweite 116 m; Breite 14 m; Konstruktionshöhe 5,3 m; Höhe 59 m; Baubeginn 1986; Fertigstellung 1988; Benötigte Betonmenge: ca. 24.000 m³; Verbauter Stahl: ca. 3.150 to; Inbetriebnahme des Steckenabschnittes: 20.6.1990.

Nachdem 16 Jahre keine Züge durch das Pfeiffetal gefahren sind, überqueren seit dem 20.6.1990 planmäßig Fernzüge mit bis zu 250 km/h (tagsüber) und Güterzüge bis 160 km/h (nachts) das Pfeiffetal. Während man zu Zeiten der Kanonenbahn so ca. 8 Minuten benötigte um die Mörshäuser Gemarkung zu durchfahren, dauert das Ganze heute nicht einmal 30 Sekunden. Wenn die Mörshäuser nicht gerade gen Westen blicken – oder der Wind aus westlicher Richtung kommt, sieht und bemerkt man nichts davon. Einstiegsmöglichkeiten gibt's KEINE, dazu muss man nach Kassel – Wilhelmshöhe oder nach Fulda fahren. NICHTS existiert mehr von der alten Eisenbahnromantik des vorigen Jahrhunderts.



Protokoll des Ortsvorstandes, Gemeinderates und Gemeindeausschusses von Mörshausen von 1836-1971 (die Protokollbücher der Jahre 1900-1945 sind verschwunden und nicht auffindbar):

22.01.1877 Der Johannes Wagner Witwe wird von der Gemeinde eine Entschädigung gezahlt für die Pacht und Nutzung ihres Steinbruches Thänhammer durch die Eisenbahnverwaltung, sie verzichtet mit eigener Unterschrift auf Ersatz evtl. späterer Schäden.

- 3.4.1877 Die Gemeinde tritt Grundstücke an Berlin-Coblenzer-Bahn ab, 1 Hektar-23a-34 m², (Grundstücknamen sind nicht genannt) und erklärt sich mit dem vorgeschlagenem Preis (nicht genannt) einverstanden.
- 28.10.1889 Der kgl. Eisenbahnbauinspektor der Berlin-Coblenzer-Eisenbahn (BCE) zwecks Wegeunterführung an der Eisenbahnstrecke (83,59) an sogenannter Bennbachs-Brücke an beiden Seiten je 0,7 m Mauerwerk vor den Wiederlagern aufzuführen, so dass die Lichtweite, welche zur Zeit 5 m beträgt auf 3,6 Meter herabgemindert werde.“
Beschluß des Ortsvorstandes Mörshausen: Die Wegeunterführung ist auf KEINEN Fall zu verringern, nach Angabe des kgl. Eisenbahnbauinspektors sei das grösste Scheunentor nicht über 3,6 Meter breit in Mörshausen, es ist bei dieser Wegeunterführung zu beachten, dass bei Erntefahren vierspännige Wagen eine größere Kurve erforderlich ist, ...
- 29.10.1889 Vereinbarung über den detaillierten Ausbau der Unterführung auf vier Meter lichte Weite und Regulierung der Oberflächenwässer in genau beschriebenen Gräben sowie das Entschärfen der „Krümmung des Weges unterhalb der Brücke“. Darüber hinaus verpflichtet sich die BCE auf ihre Kosten in der Nähe des Km 84,0 einen Überweg herzustellen und für den Verkehr freizugeben, mit Schranken zu versehen, die der bei Km 84,133 positionierte Wärter bedienen soll.
- 20.2.1899 Folgen des Eisenbahnbaus: Infolge der Zusammenlagung der Grundstücke hiesiger Gemarkung entstehen Kosten für Ausbau der Wege und Gräben. 18.000 Mark Kredit werden bei der Landeskreditkase zu Cassel zu 1,5% Zinsen dafür aufgenommen. Rechnungsführer wird der Gastwirt Wilhelm Hellwig.
- 2.9.1947 Die Gemeindevertretung beschließt, den Haltepunkt (einst zwischen Adelshausen und Mörshausen gelegen) zu verlegen Km und einen Baukostenanteil von 10.000 Mark bereit zu stellen.
- 11.12.1958 Familie Witzke kauft den „Alten Haltepunkt“, nachdem die Gemeinde auf ihr Vorkaufsrecht verzichtet hat.