Der Bahnhof ALTMORSCHEN

Reinhold Salzmann

Die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (FWNB)

Knapp ein Jahrzehnt nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth im Dezember 1835 begann man am 1. Juli 1845 in der Nähe von Guxhagen in Kurhessen mit dem Bau von Eisenbahnen. Nach jahrelangem innenpolitischem Hin und Her sowie zähen Verhandlungen mit Preußen und den thüringischen Nachbarstaaten hatte „Kurprinz und Mitregent" Friedrich Wilhelm am 2. Oktober 1844 die Statuten einer Aktien-Gesellschaft für den Bau der „Friedrich-Wilhelms-Nordbahn" genehmigt, wobei ein Bankenkonsortium, bestehend aus den Bankhäusern Bernus du Fay (Hanau), Gebr. Bethmann und Ph. M. Schmidt (beide Frankfurt a.M.), das notwendige Kapital von 8 Mio. Talern durch Ausgabe von Aktien bereitstellen sollte.

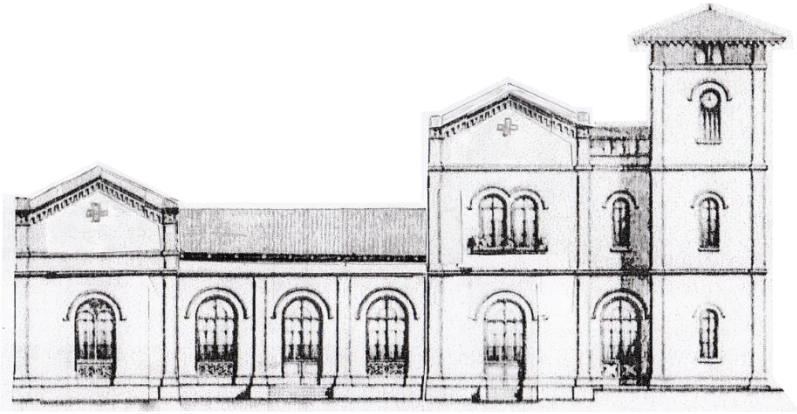
Der Bau der Strecke von Haueda an der preußisch-westfälischen Grenze bis nach Gerstungen war in insgesamt 12 Sektionen aufgeteilt worden, dazu wurden gesondert die Tunnelbauten vergeben. Die Station Altmorschen befand sich im Bereich der „Section 9", die vom Pfieffrain bei Melsungen bis nach Heinebach reichte. Der Bau der Strecke in der „Section 9" (ohne den Tunnel bei Beiseförth) war an die Fa. Wachsmann & Manché vergeben worden, die Bauleitung hatte „Sectionsingenieur" Kördell. Am 7.April 1847 erhielt die Fa. Wachsmann & Manché auch den Zuschlag für die Bauten *„der Station Altmorschen (dem Einmündungspunkte einer demnächst aus der Gegend von Lichtenau und Eschwege über Spangenberg herangeführt werdenden Wegverbindung), in einem Anschlage von 19.000 Talern" mit der „Verpflichtung der Beendigung bis zum 1. Juli 1848*", so der Geschäftsbericht der FWNB aus dem Jahre 1847.

Beim Bau der Bahn hatte man eine klare Aufgabentrennung vorgenommen: Oberingenieur Dr. Francois Splingard aus Namur/Belgien baute die Strecke, für die Hochbauten wie z. B. die Bahnhofsgebäude war der kurhessische Hofbaumeister Julius Eugen Ruhl zuständig. Splingrad und Ruhl arbeiteten eng zusammen und koordinierten ihre Aktivitäten, z. B. auch die Lage von Bahnhofsgebäuden bei den entsprechenden Ortschaften.

Das Bahnhofsgebäude von Altmorschen

Julius Eugen Ruhl hat mit seinen Entwürfen den Stil der Bahnhofsbauten der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und des kurhessischen Abschnitts der Main-Weser-Bahn entscheidend geprägt, viele Pläne, Skizzen und Entwürfe sind von ihm erhalten. Den meisten von ihnen sind folgende Aspekte gemeinsam:

- die Einführung des unverputzten
- massiven Ziegelbaus aus Gründen der Dauerhaftigkeit und des Eindrucks solider Qualität,
- die Bevorzugung eines
- Rundbogen-Stils,
- die Zergliederung des Bauwerks in tragende (Pfeiler),
- umschließende (Wände) und
- dekorierende Elemente (Rundbögen, Gesimse, Zahnfriese, Formsteine),
- die Nutzung rasterförmiger
- Grundrisse.



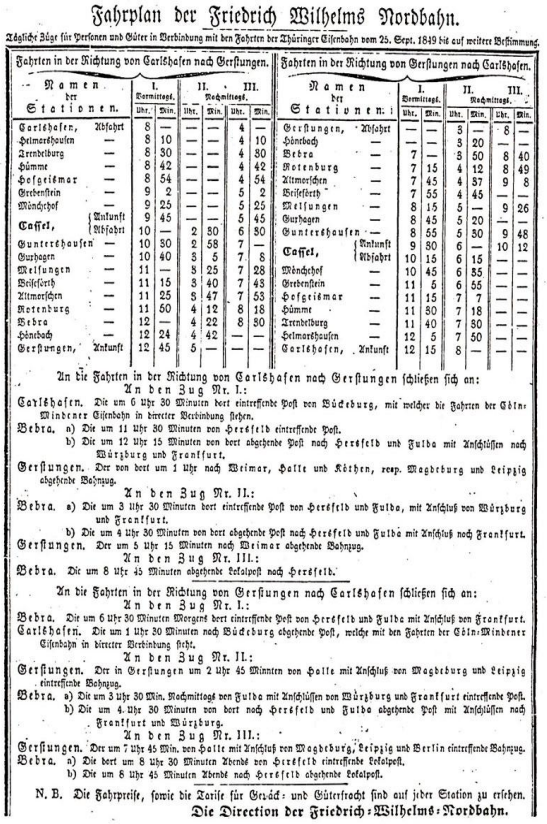
Den Ruhlschen Vorstellungen nachempfundene Rekonstruktion des Altmörscher Bahnhofs von R. Salzmann

Vom Altmörscher Bahnhof ist kein Entwurf erhalten, der sich explizit auf Ruhl zurückführen lässt. Ein Vergleich mit den von Ruhl entworfenen Bahnhöfen wie z. B. in Hofgeismar, Melsungen oder Rotenburg

a. d. Fulda aber machen mehr als deutlich: Es sind Ruhls Vorstellungen, die hier in Altmorschen umgesetzt wurden.

Obwohl das Gebäude in der Gemarkung Neumorschen gelegen war, erhielt die Station den Namen „**Altmorschen**". Es heißt, dass dies auf Wunsch des Kurfürsten geschehen sei, auch wegen der Verbindung zum Kloster Haydau, das damals als Staatsdomäne im Besitz des Kurfürsten war. Die Ausführungen des Geschäftsberichts 1846/47 der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn lassen aber eher den Schluss zu, dass wegen der Wegeverbindung von Lichtenau bzw. Eschwege über Spangenberg nach Homberg in Altmorschen das entsprechende Verkehrsaufkommen erwartet wurde. Nicht zuletzt stand zwischen Alt- und Neumorschen damals die einzige Fuldabrücke zwischen Melsungen und Rotenburg.

Offiziell soll der Bahnhof am 15.5.1852 feierlich eingeweiht worden sein, knapp vier Jahre nach Aufnahme des Bahnbetriebs zwischen Guxhagen und Bebra. Bereits im ersten Fahrplan für die Gesamtstrecke der FWNB vom 25. September 1849 sind in Altmorschen sechs Zughalte verzeichnet, d. h., es gab bereits Personenverkehr in wahrscheinlich provisorischen, noch nicht komplett fertig gestellten Einrichtungen. Angesichts der vertraglichen Verpflichtung des Bauunternehmens, das Gebäude bis Juli 1848 fertigzustellen, wirft der Eröffnungstermin 1852 Fragen auf. Im Geschäftsbericht von 1849 der - sich damals in finanziellen Nöten befindlichen - FWNB-Gesellschaft liest man: *„Bei Ausführungen der Hochbauten haben wir durch Vereinfachung derselben und Beschränkung auf die zum Betrieb nothwendigen Einrichtungen nicht unbedeutende Ersparnisse eintreten lassen*." Möglicherweise betraf dieser Sparkurs auch Altmorschen, so dass erst 1852 das Gebäude komplettiert war.



Fahrplan der Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Tägliche Züge für Personen und Güter in Verbindung mit den Fahrten der Thüringer Eisenbahn vom 25. Sept. 1849 bis auf weitere Bestimmung.

Fahrten in der Richtung von Carlshafen nach Gerstungen.

Namen der Stationen.		I. Vormittags. Uhr.	Min.	II. Nachmittags. Uhr.	Min.	III. Nachmittags. Uhr.	Min.
Carlshafen,	Abfahrt	8	—	—	—	4	—
Helmarshausen	—	8	10	—	—	4	10
Arendelburg	—	8	30	—	—	4	30
Hümme	—	8	42	—	—	4	42
Hofgeismar	—	8	54	—	—	4	54
Grebenstein	—	9	2	—	—	5	2
Mönchehof	—	9	25	—	—	5	25
Cassel,	Ankunft	9	45	—	—	5	45
	Abfahrt	10	—	2	30	6	30
Guntershausen	—	10	30	2	58	7	—
Guxhagen	—	10	40	3	5	7	8
Melsungen	—	11	—	3	25	7	28
Weiseferth	—	11	15	3	40	7	43
Altmorschen	—	11	25	3	47	7	53
Rotenburg	—	11	50	4	12	8	18
Bebra	—	12	—	4	22	8	30
Hönebach	—	12	24	4	42	—	—
Gerstungen,	Ankunft	12	45	5	—	—	—

Fahrten in der Richtung von Gerstungen nach Carlshafen.

Namen der Stationen.		I. Vormittags. Uhr.	Min.	II. Nachmittags. Uhr.	Min.	III. Nachmittags. Uhr.	Min.
Gerstungen,	Abfahrt	—	—	3	—	8	—
Hönebach	—	—	—	3	20	—	—
Bebra	—	7	—	3	50	8	40
Rotenburg	—	7	15	4	12	8	49
Altmorschen	—	7	45	4	37	9	8
Weiseferth	—	7	55	4	45	—	—
Melsungen	—	8	15	5	—	9	26
Guxhagen	—	8	45	5	20	—	—
Guntershausen	—	8	55	5	30	9	48
Cassel,	Ankunft	9	30	6	—	10	12
	Abfahrt	10	15	6	15	—	—
Mönchehof	—	10	45	6	35	—	—
Grebenstein	—	11	5	6	55	—	—
Hofgeismar	—	11	15	7	7	—	—
Hümme	—	11	30	7	18	—	—
Arendelburg	—	11	40	7	30	—	—
Helmarshausen	—	12	5	7	50	—	—
Carlshafen,	Ankunft	12	15	8	—	—	—

An die Fahrten in der Richtung von Carlshafen nach Gerstungen schließen sich an:

An den Zug Nr. I.:

Carlshafen. Die um 6 Uhr 30 Minuten dort eintreffende Post von Bückeburg, mit welcher die Fahrten der Cöln-Mindener Eisenbahn in directer Verbindung stehen.

Bebra. a) Die um 11 Uhr 30 Minuten von Hersfeld eintreffende Post.

b) Die um 12 Uhr 15 Minuten von dort abgehende Post nach Hersfeld und Fulda mit Anschlüssen nach Würzburg und Frankfurt.

Gerstungen. Der von dort um 1 Uhr nach Weimar, Halle und Köthen, resp. Magdeburg und Leipzig abgehende Bahnzug.

An den Zug Nr. II.:

Bebra. a) Die um 3 Uhr 30 Minuten dort eintreffende Post von Hersfeld und Fulda, mit Anschluß von Würzburg und Frankfurt.

b) Die um 4 Uhr 30 Minuten von dort abgehende Post nach Hersfeld und Fulda mit Anschluß nach Frankfurt.

Gerstungen. Der um 5 Uhr 15 Minuten nach Weimar abgehende Bahnzug.

An den Zug Nr. III.:

Bebra. Die um 8 Uhr 45 Minuten abgehende Lokalpost nach Hersfeld.

An die Fahrten in der Richtung von Gerstungen nach Carlshafen schließen sich an:

An den Zug Nr. I.:

Bebra. Die um 6 Uhr 30 Minuten Morgens dort eintreffende Post von Hersfeld und Fulda mit Anschluß von Frankfurt.

Carlshafen. Die um 1 Uhr 30 Minuten nach Bückeburg abgehende Post, welche mit den Fahrten der Cöln-Mindener Eisenbahn in directer Verbindung steht.

An den Zug Nr. II.:

Gerstungen. Der in Gerstungen um 2 Uhr 45 Minuten von Halle mit Anschluß von Magdeburg und Leipzig eintreffende Bahnzug.

Bebra. a) Die um 3 Uhr 30 Min. Nachmittags von Fulda mit Anschlüssen von Würzburg und Frankfurt eintreffende Post.

b) Die um 4 Uhr 30 Minuten von dort nach Hersfeld und Fulda abgehende Post mit Anschlüssen nach Frankfurt und Würzburg.

An den Zug Nr. III.:

Gerstungen. Der um 7 Uhr 45 Min. von Halle mit Anschluß von Magdeburg, Leipzig und Berlin eintreffende Bahnzug.

Bebra. a) Die dort um 8 Uhr 30 Minuten Abends von Hersfeld eintreffende Lokalpost.

b) Die um 8 Uhr 45 Minuten Abends nach Hersfeld abgehende Lokalpost.

N. B. Die Fahrpreise, sowie die Tarife für Gepäck- und Güterfracht sind auf jeder Station zu ersehen.

Die Direction der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

1. Fahrplan von Carlshafen-Gerstungen
vom 25. September 1849
(Kasselsche Allgem. Zeitung)

129

Im Band 2.1 der „Kulturdenkmäler in Hessen. EISENBAHN IN HESSEN" wird das Altmörscher Bahnhofsgebäude als *„ehemals symmetrisches Backsteingebäude von 1848 auf H-förmigen Grundriss (2:3:2-Achsen) , seit ca. 1850 beidseitig verlängert und nach Norden um einen Turm ergänzt, zuletzt 1893 verändert*" beschrieben. Dieser H-förmige Grundriss lässt sich heute noch erkennen, wenn man sich gedanklich den nördlichen Turm sowie den südlichen Anbau wegdenkt. Allerdings hatten bis auf den zweistöckigen Haupttrakt (und dem später angefügten Turm) die Gebäudeteile noch nicht die Höhe, in der wir sie jetzt vorfinden.

Die verwendeten Baumaterialien (Klinkersteine) lassen diesen H-förmigen Ursprungsgrundriss erkennen, den zweigeschossigen Hauptbau mit angedeuteten Giebeln („Risalite") auf beiden Seiten, ein traufständiger flacher Bau stellt die Verbindung zu einem weiteren, mit Giebel zum Gleis ausgerichteten Anbau her, der gleich breit, aber niedriger als der Haupttrakt war. Der nördlich angefügte dreistöckige Turm war bis zum Zeitpunkt der Eröffnung 1852 offenbar noch nicht komplett vorhanden, dürfte aber nicht lange danach fertig gestellt worden sein, da die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn trotz Erprobung von „Telegraphen" (gemeint sind fest installierte optische Signale) zunächst den Betrieb mit Handsignalen regelte, die von Wärter zu Wärter gegeben wurden, was eine Sichtverbindung zwischen Bahnwärterhäusern und Bahnhöfen erforderte. Die 1948 herausgegebene Festschrift zum 100jährigen Jubiläum der FWNB vermutet, dass der Turm *„eine Art Wachturm darstellte. Nach Überlieferung alter Eisenbahner befand sich im Erdgeschoss des Gebäudes im Anschluss an den Turm, in dem die Treppe zu den oberen Stockwerken hinaufführte, das Telegrafenzimmer. Durch diese Anordnung war es möglich,*

schnell auf die obere Plattform zu gelangen, um die sich nähernden Züge schon von weitem zu beobachten und ihnen u. U. Signale geben zu können." Gegen diese Vermutung spricht, dass auf allen

Zeichnungen und Abbildungen der Türme, die es in gleicher Form z.B. auch bei den Bahnhöfen in Hofgeismar, Melsungen oder Rotenburg gab, diese mit einer Haube abgedeckt sind. In erster Linie war ein solcher Turm wohl ein Uhrenturm, vor allem befand sich in ihm der Treppenaufgang vom Erdgeschoss zum ersten Stock.

Die Beschaffung der Baumaterialien spiegelt die damalige industrielle Rückständigkeit des Agrarstaates Kurhessen wider: Der Schiefer für die Dacheindeckung wurde aus England bezogen, ebenso Kupferblech und Kupfernägel, später verzinkte Eisennägel. Der Turm wurde mit Zinkblech über Dielenschalung abgedeckt. Inwieweit die von Dr. Francois Splingard für den Bahn- und Tunnelbau aus Belgien herangeholten Ziegelbrenner auch Klinker für den Bahnhof in Altmorschen hergestellt haben, ist unklar. Da aber Streckenbau und Bahnhofsbau in der Hand einer Firma lagen, könnte man Synergieeffekte bei der Materialbeschaffung vermuten.
In den Entwürfen Julius Eugen Ruhls, die dem Altmörscher Bahnhofstyp entsprechen, zeigt sich eine typische Anordnung der Innenräume. Für Altmorschen kann man daher für den Bau in seiner ursprünglichen Ausführung folgende Aufteilung annehmen:

- Erdgeschoss:

Im Turm der Treppenaufgang zur Vorsteher-Wohnung im ersten Stock des Haupttrakts.
Im Haupttrakt Diensträume (Billets, Gepäck) .
Im Verbindungsbau Warteräume .
Im südlichen Anbau Fürstenzimmer mit gesondertem Zugang von der Seite.

- Erster Stock:

Im Turm Treppenaufgang zum 2. Turmgeschoss sowie Toilette für die Vorsteher- Wohnung.
Im Haupttrakt Vorsteher-Wohnung

Diese eine Wohnung genügte, denn in Altmorschen waren wie *„auf allen Stationen zweiter Klasse (É) die Funktionen des Stations-Inspectors, Einnehmers, Güter- und Gepäckexpedienten einem einzigen Beamten übertragen, welcher bei verschiedenen Geschäften nur durch einen Wieger unterstützt wird*" , so der Geschäftsbericht der FWNB von 1848/49. Nur in Karlshafen, Kassel und Bebra wurde damals zusätzliches Personal eingesetzt.

Spätere Veränderungen des Bahnhofsgebäudes

Durch die aktuelle, 2012 abgeschlossene Aufarbeitung des Gebäudes in Altmorschen ist es möglich geworden, einen Eindruck vom ursprünglichen äußeren Erscheinungsbild der Bahnhöfe aus der Anfangszeit der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn zu bekommen. Allerdings zeigt sich der heutige Bahnhof in einer gegenüber dem Zustand der 1850er Jahre baulich in vieler Hinsicht verändert und ergänzt. Folgende späteren Umbauten bzw. Anbauten, die z. B. durch die Verwendung anderer Klinkerstein-Formate oder an unterschiedlichen Radien der Fensterbögen zu erkennen sind, kann man am Empfangsgebäude feststellen:

- Anbau zweistöckiger südlicher Flügel mit Restauration und Wohnung für den Gastwirt
- Aufstockung mittlerer Bau,
- Aufstockung südlicher, giebelständiger Trakt,
- Anbau Portikus (straßenseitiger Eingang),
- straßenseitiger zweistöckiger Anbau an Turm, gleiche Höhe wie Mittelbau und Südflügel.

Wann die Erweiterungsbauten vorgenommen wurden, ist nicht genau bekannt. Die „Kunstdenkmäler in Hessen" geben an, dass der Bahnhof bis zum Jahre 1893 umgebaut worden sei.

Ein Foto aus dem Jahre 1914 zeigt das Gebäude in der Form, wie wir es heute kennen, mit allen oben aufgeführten An- und Umbauten. Dort ist auch der Güterschuppen zu sehen, der mitsamt Ladegleis zur überdachten Rampe am Schuppen etwa um 1910 gebaut worden sein dürfte. Ein anderer Postkartenausschnitt zeigt die Straßenfront des Gebäudes mitsamt dem angebauten Portikus - die Uniformen der Eisenbahner und der teilweise sichtbare Güterschuppen erlauben den Schluss, dass auch dieser Vorbau mit Treppenaufgang und Windfang um diese Zeit entstanden ist. Sicherlich war hiermit beabsichtigt, die betrieblichen Abläufe innerhalb des Gebäudes zu verbessern. In den frühen Entwürfen Ruhls gab es am Eingang oft einen quer liegenden Flur („Vestibulum"), von dem aus die im Seitenflügel liegenden Warteräume zu erreichen waren und die den Reisenden zu einer Querbewegung zwangen. Der „natürliche Weg" eines Reisenden war nämlich eher der, dass er sich nach Betreten des Gebäudes geradeaus, direkt zum Gleis hin bewegte, indem er sein Billet kaufte und eventuell Gepäck aufgab, um dann auf den Bahnsteig zu gelangen. So sind im Laufe der Jahre eigentlich alle Bahnhöfe entsprechend umgebaut worden. In diesem Zusammenhang ist möglicherweise der Umbau der ursprünglich einflügeligen Tür vom Verwaltungstrakt zum Bahnsteig in zwei nebeneinander liegende Türen erfolgt.

Ab dem Jahre 1853 durfte sich die Bahn „Kurfürst-Friedrich-Wilhelms- Nordbahn" nennen, die Initialen „KFWNB" zierten nun die Fahrzeuge. Mit der Okkupation Kurhessens durch Preußen im Jahre 1866 war das Ende der kurfürstlichen Herrschaft gekommen, Kurfürst Friedrich Wilhelm I. ging nach Prag ins Exil. Der Name der Eisenbahngesellschaft wurde in „Hessische Nordbahn-Gesellschaft" geändert, ab 1868 wurde die Strecke von der „Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft" betrieben, welche wiederum 1882 von Preußen verstaatlicht wurde. Es war so auch die Notwendigkeit entfallen, einen gesonderten Wartesaal für die kurfürstliche Familie vorzuhalten. Üblicherweise wurden dann die Warteräume umgewidmet: Das Fürstenzimmer wurde so zum „Warteraum 1. und 2. Klasse". Beim Anbau der Gastwirtschaft wurde in diesem Bereich die Küche eingerichtet, dazu die Treppe ins Obergeschoss. Die Klassentrennung der Warteräume war entfallen, auch wurde durch den Gaststätten-Anbau zusätzlicher „Warteraum" gewonnen, so dass jetzt Platz für eine großzügigere, zentrale Schalterhalle war, in der der Reisende alle notwendigen Geschäfte - Fahrkarte kaufen, Gepäck aufgeben - erledigen konnte.

Auf einer älteren Postkarte ist an der Stelle, an dem 1914 der Güterschuppen steht, ein etwas kleineres, einstöckiges mit einem Walmdach versehenes Gebäude zu sehen, möglicherweise ein früherer Güterschuppen. Erkennbar ist hier auch, dass im Bereich der Diensträume nur eine Tür zum Bahnsteig führt, 1914 waren es zwei Türen. Auch sind die Porzellanisolatoren der Telegrafenleitungen an der Gebäudewand anders angeordnet. Die im Vordergrund liegende Weiche ist per Hand„ortsbedient", d.h., sie hatte keinen Anschluss an ein Stellwerk. Anzunehmen ist, dass in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts ein Stellwerk errichtet wurde, auch gab es wohl innerhalb des Bahnhofsgebäudes Veränderungen (neuer/anderer Telegrafenraum, Raum für Fahrdienstleiter). Interessant auf dem älteren Bild ist der mit einem niedrigen Lattenzaun umschlossene Biergarten der Bahnhofswirtschaft, der später dem Ladegleis des neuen Güterschuppens weichen musste. Eine genaue Datierung dieser Situation ist schwierig, ein anderes Indiz könnte aber auf einen Zeitpunkt gegen Ende des 19. Jahrhunderts hinweisen: Im Oktober 1895 hat die damals neu eingerichtete „Königliche Eisenbahndirektion Cassel" der Preußischen Staatsbahn die Einrichtung von Sperren vorgeschrieben: Nur noch mit Fahrkarte oder mit Bahnsteigkarte war es erlaubt, den Bahnsteig zu betreten. Um die notwendige Kontrolle zu erleichtern, machte es aus Bahnsicht Sinn, die Fahrgastbewegung zu „kanalisieren", d. h. sie zu einem einzigen Ausgang zu leiten, an dem die Kontrolle der Billets vorgenommen wurde. Für ein Bahnhofsgebäude bedeutete dies z. B., dass durch Umbauten die Ausgänge zum Bahnsteig bis auf einen verschlossen wurden, einschließlich der Ausgänge einer Bahnhofswirtschaft ins Freie. Alternativ wurde die Freifläche der Wirtschaft durch einen höheren Zaun abgegrenzt.

Die Ausbauten im ersten Stock des Empfangsgebäudes dienten vor allem der Bereitstellung von Wohnraum, für die Dacheindeckung der Aufstockungen wurde Teerpappe verwendet. Im Verwaltungstrakt selbst wurden Umbauten aus betrieblichen Gründen wie zur Einrichtung des Telegrafenraumes oder des Dienstraumes für den Fahrdienstleiter vorgenommen. Noch bis Mitte des 20. Jahrhunderts wurde in Altmorschen der Morsetelegraf im Zugmeldeverfahren benutzt, bis er durch Telefone ersetzt wurde. Auch übte der Fahrdienstleiter seine Funktion noch bis etwa 1950 im

Empfangsgebäude aus, dann wechselte dieser Dienstposten auf das südliche Stellwerk am Bahnübergang der B 83. Während des Zweiten Weltkriegs wurde 1941 im Keller unter den Diensträumen ein Luftschutzraum eingerichtet. Dazu wurden eine Betondecke sowie zusätzliche, stützende Mauern eingezogen. Über die Treppe im Turm gelangte man durch eine Schleuse mit gassicherer Tür in den Schutzraum, ein Notausgang führte durch den Kohlenkeller des Bahnhofswirts zu einer Tür unterm Treppenaufgang am Vorplatz.Im Gegensatz zu den meisten anderen Klinker-Bahnhöfen der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn war die Fassade bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts nicht verputzt oder angestrichen worden, erst später Mitte der 1970er Jahren wurde ein dicker weißer Anstrich

aufgezogenAm 23.September 1966 fuhren die ersten von E-Loks gezogenen Züge auf der nunmehr elektrifizierten Strecke. Eine deutliche optische Veränderung der Bahnanlage, aber auch einen Zugewinn an Sicherheit für Autofahrer und Fußgänger waren im Jahre 1980 der Bau der Straßenbrücke über die Bahn und die damit einher gehende Schließung des Bahnübergangs ab dem 22.Juni 1981.

Am 31.März 1988 schloss der Fahrkartenschalter, Anschlussgleise wurden stillgelegt. Kurz darauf gingen die beiden Stellwerksgebäude außer Dienst, die neu installierten Lichtsignale werden seit Frühjahr 1989 von den Fahrdienstleitern in Beiseförth mitbedient. Im Jahre 1963 wurde noch ein kleiner Fernmelderaum in die Lücke zwischen Bahnhofsgebäude und Güterschuppen gebaut, er ist mitsamt dem Schuppen vermutlich Anfang der 1990er Jahre abgerissen worden. Der letzte Wirt der Bahnhofswirtschaft, Peter Lentz, schloss nach 15jähriger Pachtzeit im Jahre 1999 sein Lokal. Aus dem ãBahnhof AltmorschenÒ wurde der ãHaltepunkt Morschen-AltmorschenÒ, als ãGebäudeÒ für den Bahnbetrieb verbleiben zwei gläserne Unterstände auf modernisierten Bahnsteigen.

Stellwerk am Bahnübergang Altmorschen

Blick aus dem Stellwerk (links) auf den Bahnübergang Altmorschen und den Bahnhof

Stellwerk am ehem. Bahnübergang nach Heina

Ein Schmuckstück als Denkmal

Zum Bahnhof Altmorschen schreibt die Broschüre der Reichsbahndirektion Kassel von 1948: „*Nur die Gebäude von Liebenau, Beiseförth und Altmorschen, deren Umbau der Zweite Weltkrieg verhinderte, zeigen noch heute das ursprüngliche Bild*." Die anderen Stationen seien durch Umbauten, „*Aufbringung eines schlichten Außenputzes*" und „*unter weitgehender Verbesserung auch der inneren Anlagen in geschickter Weise so umgeformt worden, dass sie unsere heutigen Ansprüche auch in architektonischer Beziehung voll erfüllen und Schmuckstücke in der Reihe unserer Bahnhofsgebäude darstellen*". Diese 1948 mit dem Unterton des Bedauerns formulierte Feststellung, dass der Umbau durch den Krieg „verhindert" worden sei, stellt sich aus heutiger Sicht für das Empfangsgebäude des Bahnhofs Altmorschen als Glückfall dar: Nach Abschluss der Rekonstruktionsarbeiten ist es möglich geworden, einen Eindruck vom ursprünglichen äußeren

Erscheinungsbild der Bahnhöfe der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn zu bekommen. Es bleibt dankenswerter Weise so mit diesem Gebäude ein mit neuem Leben erfülltes „Denkmal" erhalten - ein erfreuliches Einzelstück neben den auf modern getrimmten Stationen in Melsungen oder Rotenburg und erst recht ein positiver Kontrast zu den heruntergekommenen Bahnhofsgebäuden, die die DB AG vergeblich zu Ramschpreisen an den Mann zu bringen versucht.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Altmorschen dient heute nach seiner aufwändigen und stilgerechten Restaurierung der Firma B. Braun Melsungen als Schulungs- und Trainingszentrum für den intensivmedizinischen Bereich.

Bahnhof Eingangsbereich

QUELLEN:

- Bergmann, Waltari: 125 Jahre Eisenbahnlinie Bebra-Guxhagen. In: Jahrbuch des Kreises Melsungen 1974, S. 116-119
- Bergmann, Waltari: Tausendjähriges Morschen. Geschichte und Geschichten der Gemeinde Morschen und ihrer sieben Ortsteile. Morschen 1985, S. 373-376
- Brake, Ludwig: Die ersten Eisenbahnen in Hessen. Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866. Wiesbaden 1991
- Deutsche Bahn AG - Historische Sammlung Berlin
- Geschäftsbericht der Direktion der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn über den Zeitraum vom 1.October 1846 bis zum 1.Juni 1847. Cassel 1847
- Geschäftsbericht der Direktion der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn über die Zeit vom Juni 1848 bis zum August 1849. Cassel 1849 (Stadtarchiv Kassel)
- Landesamt für Denkmalpflege in Hessen(Hrsg.): Kulturdenkmäler in Hessen. EISENBAHN IN HESSEN. 3 Bände, Wiesbaden 2005
- Lohr, Siegfried: Planungen und Bauten des Kasseler Baumeisters Julius Eugen Ruhl 1796-1871. Darmstadt 1984
- Reichsbahndirektion Kassel (Hrsg.): Die Friedrichs-Wilhelm-Nordbahn 1848-1948. Zur 100jährigen Wiederkehr der Betriebseröffnung der ersten kurhessischen Eisenbahn am 30.März 1848. Kassel 1948
- Salzmann, Reinhold: Zur Geschichte des Bahnhofsgebäudes von Rotenburg an der Fulda. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. In: RUND UM DEN ALHEIMER Bd. 35/2014, S. 13-23
- Wohlgemuth, Otto: Morschen im 20. Jahrhundert. Sieben Dörfer in bewegten Zeiten. Morschen 2000

Für wertvolle Hinweise danke ich Architekt Ulf Möller, Otto Wohlgemuth und Walter Bernhardt.