2. DER BAHNHOF IN MALSFELD UND SEIN UMFELD

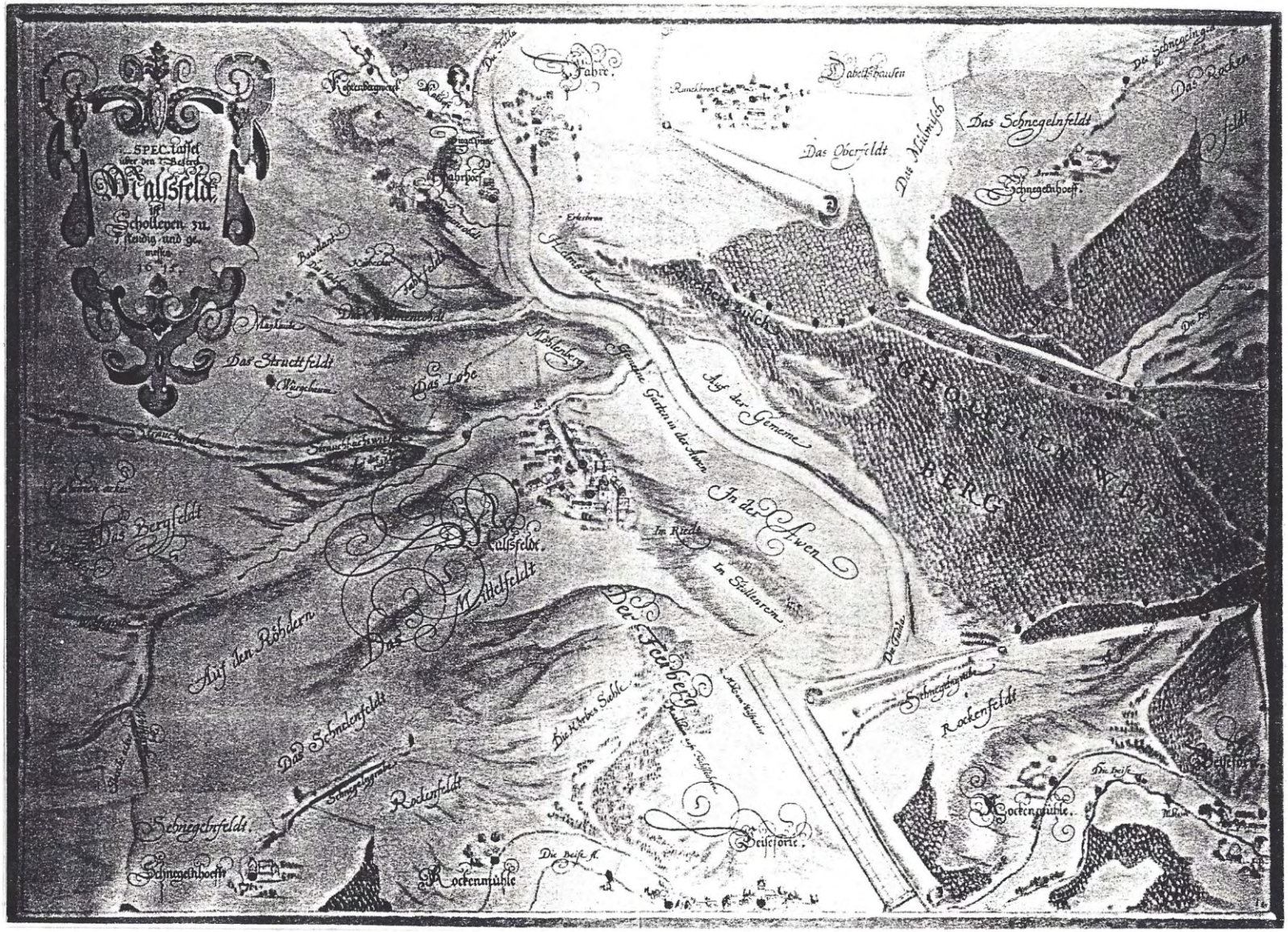
2.1. Vom Gutshof zum Eisenbahnknotenpunkt Malsfeld

Was ist das markante an dem Dorf Malsfeld vor Errichtung der Eisenbahn?
Der Landschaftsskizze Wilhelm Dilichs aus dem 17. Jahrhundert zufolge müßte man wohl den "Burgsitze" der Herren von Scholley nennen, denn er hebt sich deutlich ab von der eher bescheidenen Kirche samt den drumherum liegenden niedrigen Bauernhäusern und einem weiteren Dutzend in der "Entengasse" und zu beiden Seiten des heutigen Steinwegs.
Auf der Abbildung nicht sichtbar, wäre noch auf die Dorflinde zu verweisen (mit Rügetisch und Halseisen), ferner auf ein kleineres Dorfbrauhaus und auf diverse Brunnen.
Geographisch betrachtet bildet der Stellbach nach Norden hin die Dorfgrenze.

Als Gutshof unterstand der Ort damals den Herrn von Scholley (1521 - 1820); als Grund- und Gerichtsherren, vom hessischen Landgrafen eingesetzt, waren ihnen die Dorfbewohner von Malsfeld und Beiseförth zu Abgaben und Diensten verpflichtet (s. das "Maltzfeldische Exercitienbuch" von 1653).
Ein radikal verändertes Bild bietet der Ort dagegen im "Eisenbahnzeitalter." Die Karten zeigen, daß Malsfeld unverwechselbar von der Linienführung der Bahn geprägt ist. Gleisanlagen umschließen den Ort im Osten, Norden und Westen. Als charakteristisches bauliches Wahrzeichen fallen neben Bahnhof und hoher Eisenbahnbrücke vor allem die am östlichen Dorfrand sich lang hinziehenden Viaduktbogen ins Auge.
Sehr viel Eisenbahn also für ein ehemals bescheidenes Gutsdorf, dessen Struktur sich nun gründlich verändern sollte, denn auch für Malsfeld marktiert die Eisenbahn das Ende der Feudalzeit und den Eintritt in das Industriezeitalter.
Eisenbahn - das bedeutete u. a. zwar das Aus für die Postkutsche und die Flußschiffahrt auf der Fulda, aber es hieß auch - Gründung neuer Betriebe.
Ohne Eisenbahnanschlüsse wären weder Brauerei, Basaltwerk noch Braunkohlenbergwerk denkbar.

2.2. Malsfeld und die HESSISCHE NORDBAHN

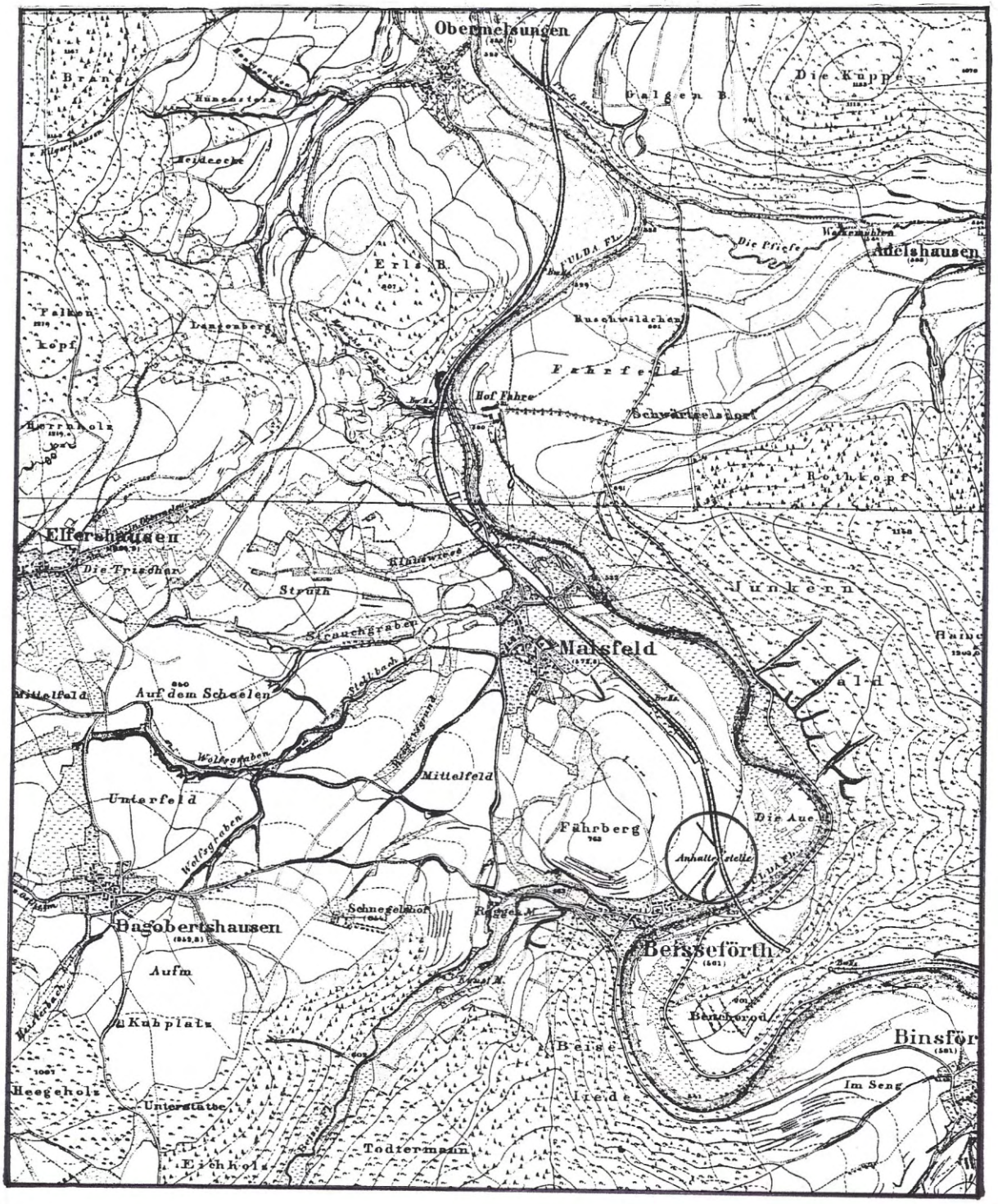
Die erste Bekanntschaft mit der Eisenbahn machten die Malsfelder im Jahre 1846 während der Bauarbeiten an der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Hessische Nordbahn Kassel-Bebra). Es mag seltsam anmuten, daß der später nicht unbedeutende Bahnknotenpunkt Malsfeld nach Fertigstellung der Nordbahn zunächst keinen eigenen Bahnhof, ja nicht einmal eine Haltestelle erhielt. (Eine sog. Anhaltestelle befand sich kurz vor Beiseförth.) Erst im Jahre 1866 bekam der Ort seine eigene **Haltestelle.**
Um uns ein genaueres Bild von der Anlage und den Baulichkeiten der Hess. Nordbahn im Streckenbereich Malsfeld zu machen, folgen wir am zweckmäßigsten der Linie von Nord nach Süd. Beginnen wir bei der Ziegelhütte; wo die Bahn zunächst die Landstraße überquert; die Unterführung ist - aus Ersparnisgründen? - so eng gebaut, daß Autos die gefährliche Stelle (S-Kurve) nur einspurig passieren können. Etliche Meter weiter haben wir wieder eine Straßenunterführung (mit Wasserdurchlauf; der Zufluß erfolgt aus dem Ohlborn und dem alten


SPECTassel
über den Bezirck
Wulfsfelde
in
Schollenen zu
Standig und ge-
messen
1615
Das Schnegelnfeldt
Das Oberfeldt
Das Schmalenfeldt
Das Rockenfeldt
Das Bergfeldt
Das Mittelfeldt
Das Lohe
Das Strauchfeldt
Auf der Gemeine
In der Awen
Auf den Röhdern
Der Feuerberg
SCHOLLENER BERG
Rockenmühle
Schnegelnfeldt
Schnegelnhoeff
Wulfsfeldt
Beiseforte

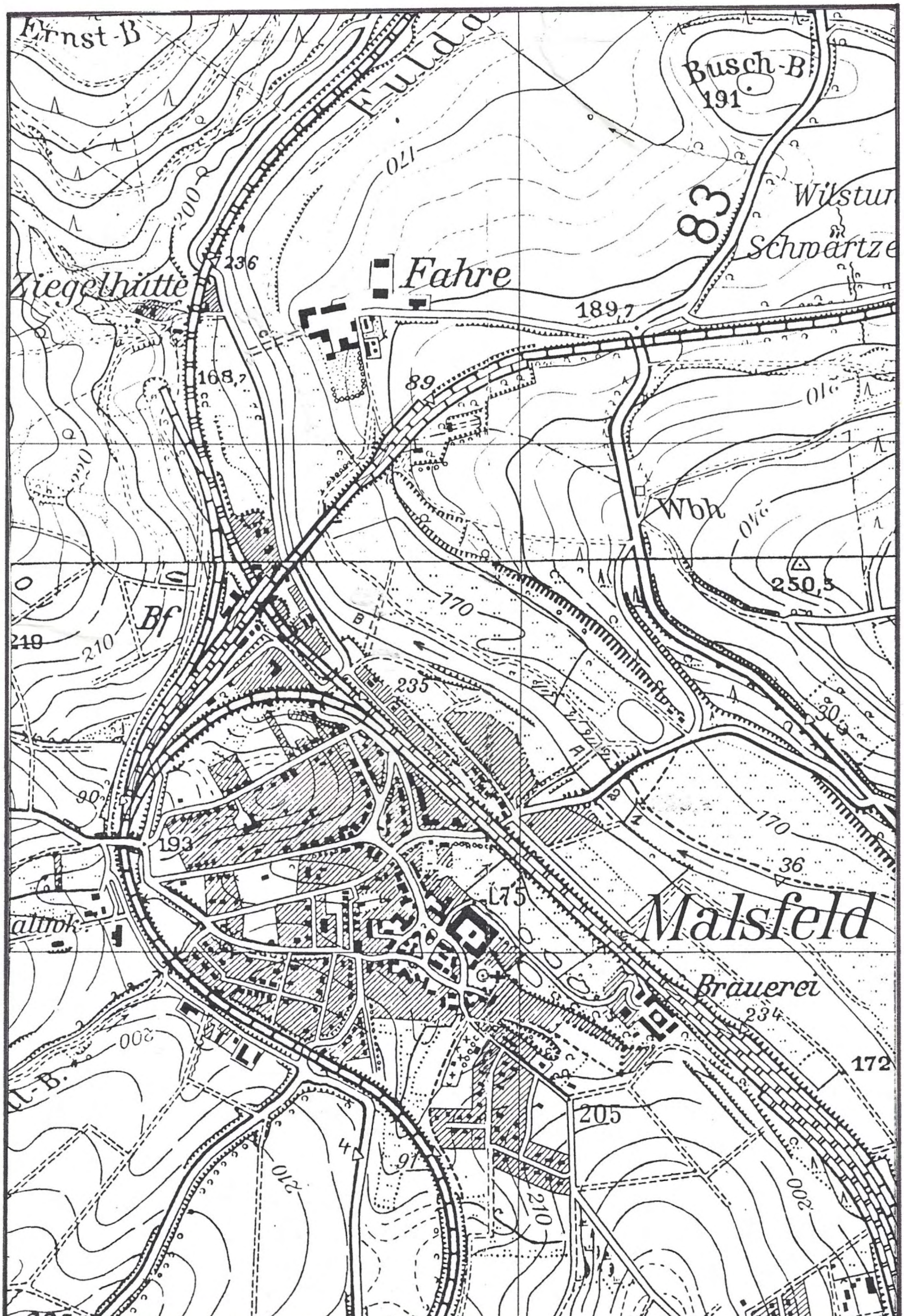
KURFÜRSTENTHUM HESSEN

Niveau Karte auf 112 Blättern nach $\frac{1}{25000}$ d. w. G.

MELSUNGEN.



1857

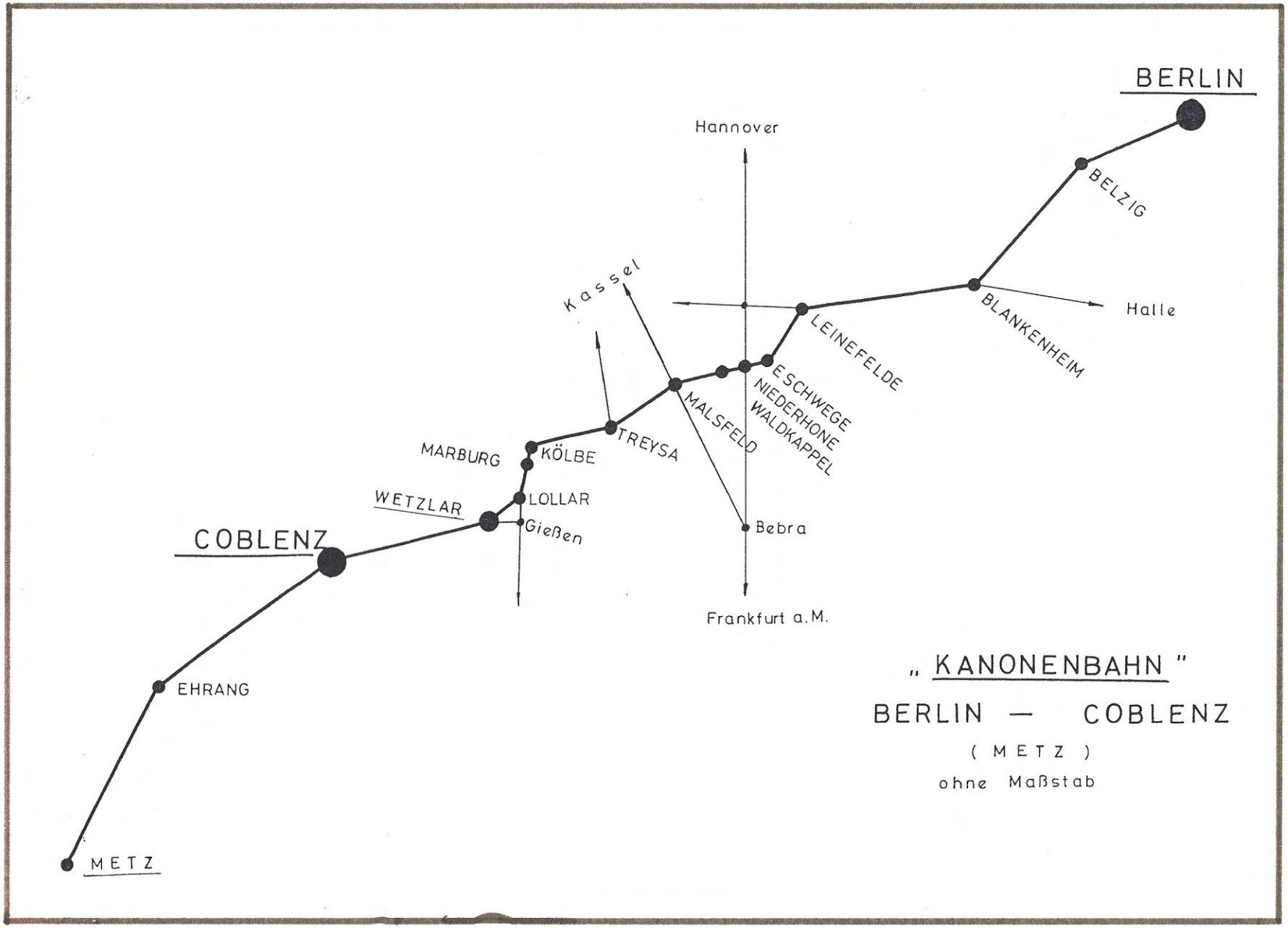

Ernst-B
Fulda
Busch-B
191
83
Wilstu
Schwärtze
Ziegelhütte
236
Fahre
189,7
168,7
89
Wbh
Bf
250,5
210
235
30
193
36
Malsfeld
Brauerei
234
172
205
210

1960

Bergwerksstollen); unter der Unterführung hindurch weist der Weg zu dem nebenstehenden Bahnwärterhaus und weiter aufwärts zum früheren Bergwerk.
Unmittelbar vor der fast 30 Meter hohen **Eisenbahnbrücke** (Fertigstellung 1879) liegt zwischen Bahn und Straße das erste von zwei 4-Familienhäusern für Eisenbahner **("Beamtenhäuser")** und die ehemalige **Pumpstation** (heute Wohnhaus).
Hinter der Brücke haben wir das zweite Beamten-Wohnhaus. Oberhalt davon erstreckt sich der **Bahnsteig** des Bahnhofs Malsfeld an der Strecke Kassel-Bebra. Weiter nach Süden, noch vor der Straßenunterführung in den Ort und zur alten Post befindet sich ein kleinerer Brückenbogen, durch den das vom Dackenborn kommende Wasser unter der Straße hindurch in die Fulda fließt.
Noch vor der Unterführung in die Ortschaft befand sich - etwa 50 Meter entfernt - im Bereich Mühlenberg ein weiteres Bahnwärterhäuschen.
Am Ende des Mühlenberg wölben sich zwei Brückenbogen; der eine war für den Straßenverkehr vom Dorf zur B 83 bestimmt, der andere für den Durchlauf des Stellbachs.
Ein kurzes Stück von hier entfernt finden wir im hoch aufgeschütteten Bahndamm bei den Niederwiesen einen schmalen **Personaltunnel** mit Durchlauf für den Katerbach.
Einen weiteren Passiertunnel haben wir in der Nähe der Brauerei (Teichgraben-Abfluß für das Teichwasser). Zu erwähnen wären noch **zwei Stellwerke**, eines gegenüber der Brauerei, das andere kurz vor dem Bahnhof Beiseförth.

Berlin-Coblenzer-Eisenbahn BCE - Kanonenbahn

Bald nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 reiften die Pläne für den Bau einer Eisenbahnverbindung von Berlin nach Coblenz. Nach den Vorstellungen der preußischen Regierung und Eisenbahnverwaltung solte sie die "möglichst direkte" und damit die schnellste Verbindung zwischen der Reichshauptstadt und der Stadt am Zusammenfluß von Rhein und Mosel werden.
Das Projekt wurde von den Behörden, vor allem dem Handelsministerium, sehr gefördert. Bereits im Jahr 1872 unterrichtete die Königlische Eisenbahdirektion Kassel die Landräte der Kreise Ziegenhain, Homberg, Melsungen und Eschwege von den in nächster Zeit stattfindenden Vermessungen durch die Geometer" in verschiedenen Gemeinden ihrer Kreise.
Orts- und Polizeibehörden sollten dafür sorgen, daß den Technikern und den Helfern keine Hindernisse in den Weg gelegt würden.
Die Planung im Bereich des nordhessischen Berglandes brachte besondere Probleme mit sich, galt es doch, eine Ost-West-Verbindung zu schaffen. Hier waren beachtliche Höhenunterschiede im Raum der nördlichen Ausläufer des Knüllgebirges und des Homberger Hochlandes zu überwinden und das Fuldatal im Raum Malsfeld zu durchqueren. Auch die Höhen des Stölzinger Gebirges waren beachtliche Hindernisse, ehe das Werratal bei Eschwege erreicht war.
Das war bei den schon vorhandenen hessischen Eisenbahnen, der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn, begonnen 1844 und eröffnet 1849, und der Main-Weser-Bahn, 1852 in Betrieb genommen, beides Nord-Süd-Verbindungen, Täler und Senken benutzend, günstiger.
Das Interesse der Bevölkerung am Bahnbau war begreiflicherweise groß.



„ KANONENBAHN "

BERLIN — COBLENZ

(METZ)

ohne Maßstab

Das Projekt der Bahnlinie Berlin - Wetzlar wr im Juni 1874 so weit gediehen, daß die landespolizeiliche Prüfung erfolgen und die Bauausführung "nunmehr begonnen werden" konnte. Für die Zeit vom 29. Juni 1874 an wurden von der Königl. Regierung zu Kassel die Termine für die landespolizeiliche Prüfung und die Bereisung der Strecke Treysa - Wernswig und am 30. Juni 1874 der Strecke Wernswig bis Beiseförth festgelegt.
"Am 10. April (1875) wurde auf der Bauabteilung Belzig der erste Spatenstich zur Berlin-Coblenzer-Eisenbahn getan; am 20. April geschah solches am Tunnel zwischen Remsfeld und Oberbeisheim."

Am 30. Oktober 1874 konnte mit dem Bau des Streckenabschnittes Treysa - Malsfeld begonnen werden und in fünfjähriger Bauzeit wurde sie fertiggestellt. In einigen Orten waren schwierige Verhandlungen wegen der Überlassung der nötigen Grundstücke zu führen. Sie füllten vor allem die Jahre 1876 und 1877 aus. In den Orten Sondheim, Homberg, Holzhausen, Remsfeld, Ober- und Niederbeisheim wurden für den Bahnbau Parzellen benötigt. Eine gütliche Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung konnte in einigen Fällen nicht erzielt werden, man ließ es zum Enteignungsverfahren kommen. Im allgemeinen einigte man sich bald.
Es galt auch, Vergütungen für Schäden zu regeln, die in Gärten durch den Bahnbau entstanden waren. Die Bahnstrecke berührte den ehemaligen Kreis Homberg auf einer Strecke von 21 km. Die Beschleunigung der Arbeiten geht auch daraus hervor, daß selbst an Sonntaen gearbeitet wurde, damit die Gleislegung in der beginnenden Woche ungehindert fortgeührt werden konnte.

Besonderen Einsatz erforderte der Bau einer Brücke über das Efzetal zwischen Remsfeld und Relbehausen. Von fünf Sandsteinpfeilern wird die Brücke für den Gleiskörper getragen, der von Anfang an für zwei Gleise verlegt war. Die Brücke überspannt in 31 Meter Höhe das Flußbett der Efze. Sie wurde mit Recht als ein technisches Wunderwerk betrachtet. Die behauenen Sandsteine der Brückenpfeiler stammen aus nahen Sandsteinbrüchen. Im Jahre 1931 wurde die Brücke umgebaut, das 2. Gleis beseitigt und die alten Bögen ausgetauscht.
Zwischen Remsfeld und Oberbeisheim mußte der das Efze- und das Beisetal trennende Höhenzug, die Wasserscheide zwischen beiden Flüssen, untertunnelt werden. Auch diese Maßnahme stellte die technische Leitung des Eisenbahnbaus und alle ausübenden Kräfte vor große Schwierigkeiten. Sie waren vor allem in dem geologischen Bau des Gebirges und in dem Mangel an technischem Gerät begründet, wie es in der Gegenwart bei Bauten dieser Art zur Verfügung stand. Es wird auch von einigen tragischen Unglücksfällen berichtet, die sich bei dem Bau von Brücke und Tunnel (Länge 916 m) ereigneten.
Ein drittes großes Projekt war der Bau der Eisenbahnbrücke bei Malsfeld, die in 29 m Höhe über dem Flußbett das Fuldatal überquert und eine Länge von 114 m hat.
Auch beim Bau der übrigen Strecke waren erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden. Brücken und Unterführungen waren notwendig. An den Schlußsteinen dieser Straßentunnel sind auch heute noch die Buchstaben B C E zu lesen.
Im Frühjahr 1879 verkehrten bereits Züge auf Teilen der Strecke. Am 16. April 1879 war in den amtlichen Mitteilungen zu lesen, daß die Bahnstrecke Homberg - Frielendorf - Oberbeisheim regelmäßig mit Bahnzügen befahren werde und die bahnpolizeilichen Bestimmungen in Kraft getreten seien, z. B. über das Betreten der Bahnanlagen, der Böschungen, Brücken, Dämme und Gräben.

6547 Cassel, den 9. Juni 1874.

Zur landespolizeilichen Prüfung des Projects der Eisenbahnlinie Berlin – Coblenz im hiesigen Regierungsbezirke haben wir den 23. bis 29. Juni (incl.) c. J. bestimmt und wird die Bereisung der Linie von der Grenze des Regierungsbezirks Erfurt ab erfolgen. Sofern nicht unvorhergesehene Schwierigkeiten eine anderweite Anordnung unserer Commissarien (des Herrn Regierungs-Raths Schwarzenberg und des Herrn Regierungs- und Bauraths Lange) für die Streckenbereisung nöthig machen, wird am 23. Juni die Linie von der Grenze bis nach Waldkappel,

am 24. Juni von Waldkappel bis Spangenberg,

am 25. Juni von Spangenberg bis Beiseförth,

am 26. Juni von Beiseförth bis Wernswig,

am 27. Juni von Wernswig bis Treysa,

am 29. Juni von Kirchhain bis Fronhausen

begangen werden und sind die Ortsvorstände rechtzeitig behufs [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

an die Königlichen Landräthe

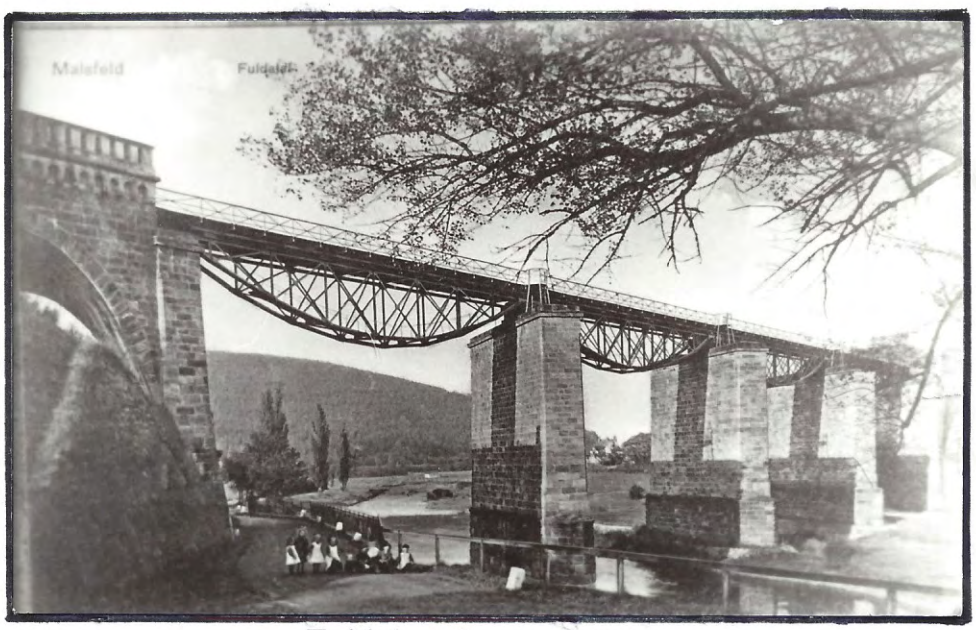
am 26ten von Beiseförth bis Wernswig

zu

Eschwege, Homberg, Kirchhain und [illegible] am 27 [illegible]

Melsungen, Ziegenhain, Marburg.

A II 6817.

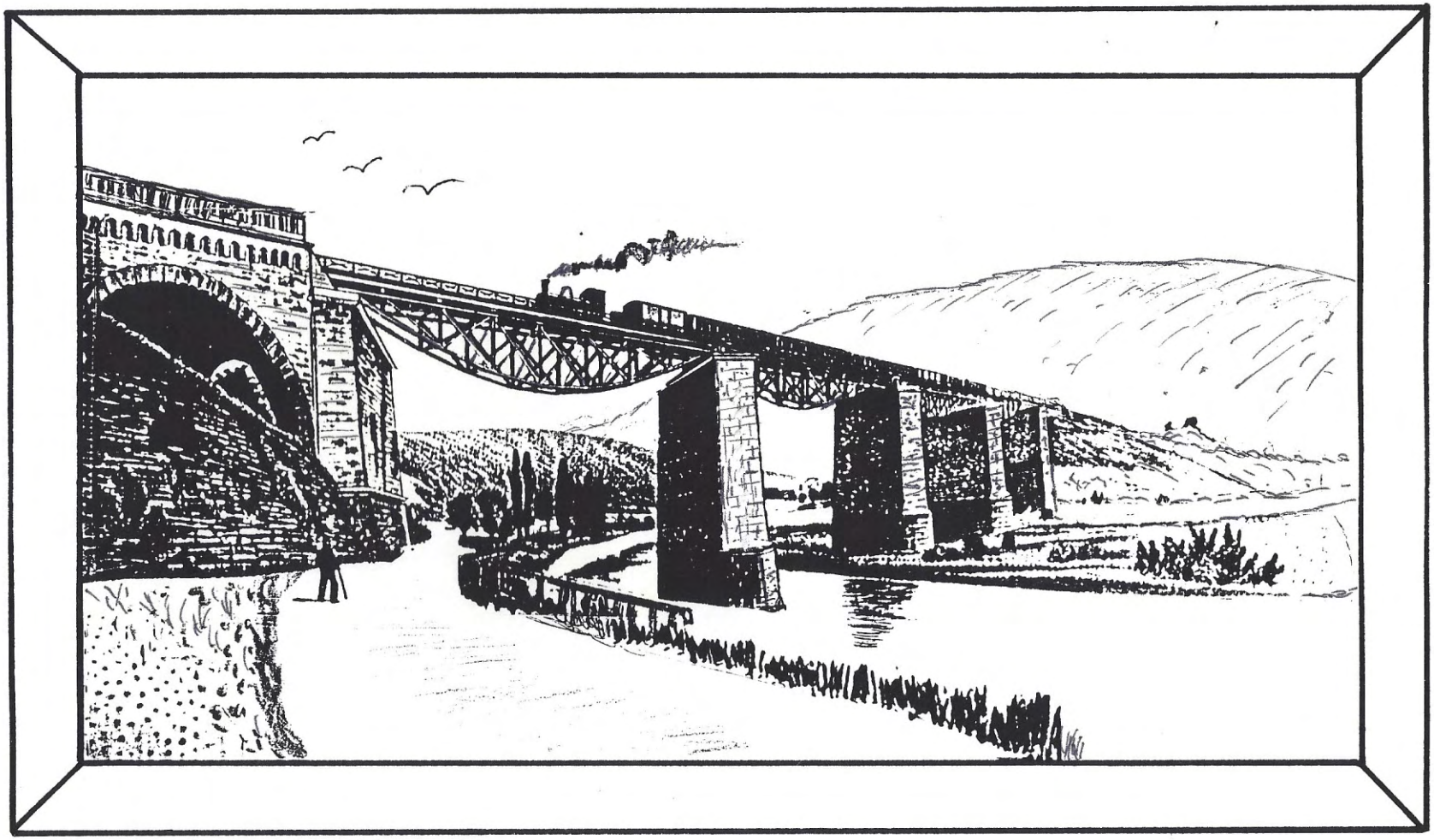


Fuldabrücke um 1900

(Fotograph unbekannt)

Fuldabrücke 1960

(Foto: Müldner)



Große Fuldabrücke 1880

Die Brücke wurde durch einen Betriebsunfall am 24.März 1945 zerstört (Foto: Mihm)

Am 28. und 29. Juli 1879 fand die landespolizeiliche Abnahme der Berlin - Coblenzer - Eisenbahn auf der Strecke Treysa - Malseld statt. Am ersten Tage wurde die "Bereisung" der Strecke von Treysa bis Homberg, am zweiten Tage die von Homberg bis Malsfeld zur Abnahme vorgenommen. Der Landrat hatte die beteiligten Orstvorstände zur Teilnahme einzuladen.
Am 1. August 1879 konnte die Einweihung der Bahnstrecke erfolgen.
Die beiden ersten Personenzüge trafen mit bekränzten und geschmückten Lokomotiven auf den Bahnhöfen ein. Zu Ehren dieses Tages waren Fahnen und Girlanden auf den Bahnhöfen. Eine große Anzahl Bewohner aus den nächstgelegenen Orten hatte sich eingefunden.

Für den 27. März 1906 ist die amtliche Bereisung des Streckenabschnittes Malsfeld - Oberbeisheim aus Anlaß des zweigleisigen Ausbaus dieses Abschnittes vorgenommen woden. Die Brücke war bereits von Anfang an für den zweigleisigen Ausbau verlegt.
Am 15. Mai 1880 wird die letzte Teilstrecke der Berlin - Coblenzer Bahn, der Abschnitt Leinefelde - Eschwege, eröffnet (und am selben Tage die Strecke Kassel - Waldkappel).
Für den Übergangsverkehr zwischen der Hessischen Nordbahn (Kassel-Bebra) und der Berlin - Wetzlarer Bahn wurde noch eine etwa 3 km lange Verbindungsbahn (Gefällstrecke) von Malsfeld nach Beiseförth gebaut.
Vom Bahnhof Malsfeld verkehrten täglich drei Personenzüge in beiden Richtungen und zwei Güterzüe.
Es gab jetzt eine direkte Bahnverbindung nach Kassel und Bebra. Die Main - Weser - Bahn erreichte man in Treysa und damit den unmittelbaren Anschluß an die Universitätsstadt Marburg und weiter nach Gießen und Frankfurt.
Die täglich zwischen Homberg und Altmorschen verkehrende Personenpost, die für die Fahrt 2 1/2 Stunden benötigte, wurde eingestellt. Die neue Bahnstrecke kam auch dem Braunkohlenbergwerk "Zeche Ronneberg" zugute. Das Werk ließ 1896 eine Drahtseilbahn zum Bahnhof Homberg bauen und eine Verladeeinrichtung anlegen.
Bei der Eröffnung gab es an der Bahnstrecke Treysa - Malsfeld außer Treysa nur fünf Bahnhöfe - in Malsfeld, Oberbeisheim, Homberg, Frielendorf und Ziegenhain (-Nord).
Nur eine Haltestelle war zwischen dem Bahnhof Homberg und der Kreisgrenze des Kreises Homberg, also dem Bahnhof Frielendorf vorgesehen. Für ihre Lage wurde schließlich nach Überwindung der Meinungsverschiedenheiten der jetzige Standort an dem Weg zum Gut Willingshain bestimmt und die Haltestelle Wernswig im Jahre 1882 für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Fast ein Jahrzehnt später im Jahr 1893 bekam Niederbeisheim eine Haltestelle. 1897 wurde die Haltestelle in Leimsfeld, und 1900 wurde in Remsfeld eine Haltestelle für Personen-, Gepäck- und Güterverkehr errichtet. Damit waren das obere Efzetal und ein großer Teil des Knüllgebirges an das Eisenbahnnetz angeschlossen, ein Markstein in der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes.
Verkaufsergebnisse auf dem Bahnhof Homberg zum Beispiel im Jahr 1906:
In diesem Jahr wurden hier

	61500	Fahrkarten verausgabt,
	2189 t	an Eil- und Stückgut,
	66213 t	Wagenladungen
und	1106 t	Getreide versendet,
	17323 Stück	Frachtbriefe eingeliefert,
und	467 Stück	Großvieh,
	110 Stück	Kleinvieh ausgeführt.

Königliche Regierung. Anlage 3 (StAM 180 LA Hbg Nr. 341)

Cassel, den 21 Juli 1879

J. A II № 7537.

9108 Zur landespolizeilichen Abnahme der Berlin-Coblenzer Eisenbahn auf der Strecke Treysa-Malsfeld haben wir Termin auf den 28 und 29 Juli d. J. bestimmt, und wird die Bereisung der Strecke von Treysa aus am 28 Juli cr. Morgens 11 Uhr beginnen.

Am ersten Tage wird die Strecke bis Homberg, am zweiten die zwischen Homberg und Malsfeld zur Abnahme kommen.

Euer Hochwohlgeboren beauftragen wir die betheiligten Ortsvorstände des Kreises hiervon mit der Weisung in Kenntniß zu setzen, daß sie an der Bahnlinie und zwar zunächst der Gemarkungsgrenze das Eintreffen des von Treysa kommenden Revisionszuges zu erwarten, auch die Vornahme der Revision in entsprechender Weise in der Gemeinde bekannt zu machen haben.

Euer Hochwohlgeboren wollen außerdem in unserem Namen den Königlichen Kreisbaubeamten zur Theilnahme an der Bereisung einladen, auch sich selbst an derselben betheiligen.

Sollten sich einzelne Gemarkungen, welche die

An den Königlichen Landrath
Herrn von Gehren
Hochwohlgeboren
Homberg

Betr. auf der Strecke Treysa - Malsfeld [illegible]
Termin auf den 28. u. 29. l. M.
bestimmt werden [illegible] Linie
der Gemarkung der Strecke [illegible]

Abgang und Ankunft der Eisenbahnzüge im Bahnhof Homberg

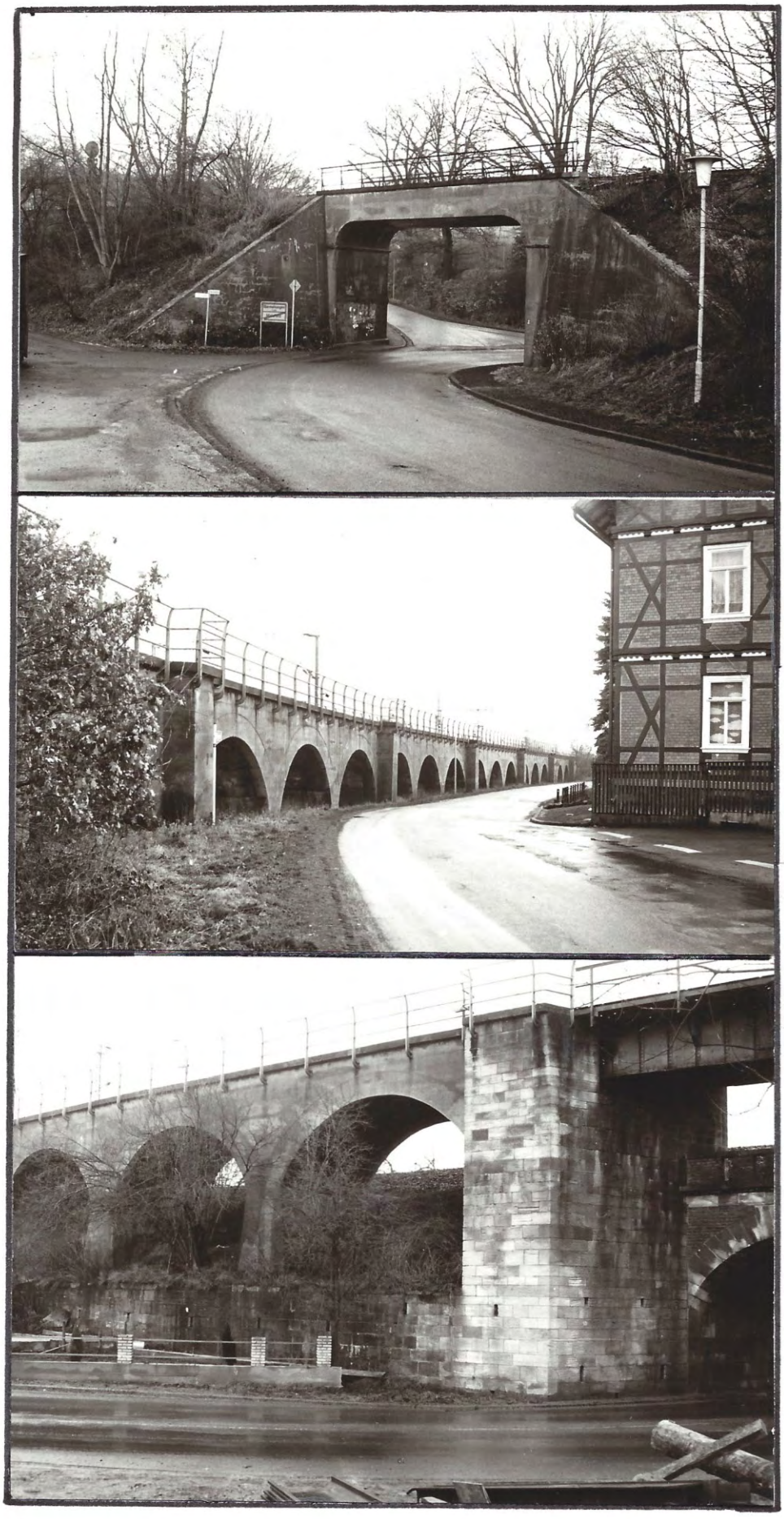
		vorm.	nachm.	abends
Malsfeld	Abg.	7.57	1.26	8.13
Oberbeisheim	"	8.33	1.51	8.38
Homberg	"	8.51	2.03	8.50
Frielendorf	"	9.11	2.16	9.03
Ziegenhain	"	9.30	2.29	9.16
Treysa	Ank.	9.37	2.35	9.22
Treysa	Abg.	7.50	1.52	7.00
Ziegenhain	"	8.04	2.00	7.09
Frielendorf	"	8.29	2.17	7.26
Homberg	"	8.58	2.33	7.42
Oberbeisheim	"	9.23	2.47	7.57
Malsfeld	Ank.	9.42	3.02	8.12

Güterzüge

ab Homberg 8.47 nach Treysa
ab Homberg 6.00 (abends) nach Malsfeld

Direkte Expedition von Gütern ist außer dem Localverkehr eingerichtet mit der Main - Weser - Bahn, Nassauischen Bahn, Ostbahn, Niederschlesisch - Märkische Bahn und Saarbrücker Eisenbahn.

Aus: Kreisblatt f.d. Kreis Homberg Nr. 64 v. 9.8.1879



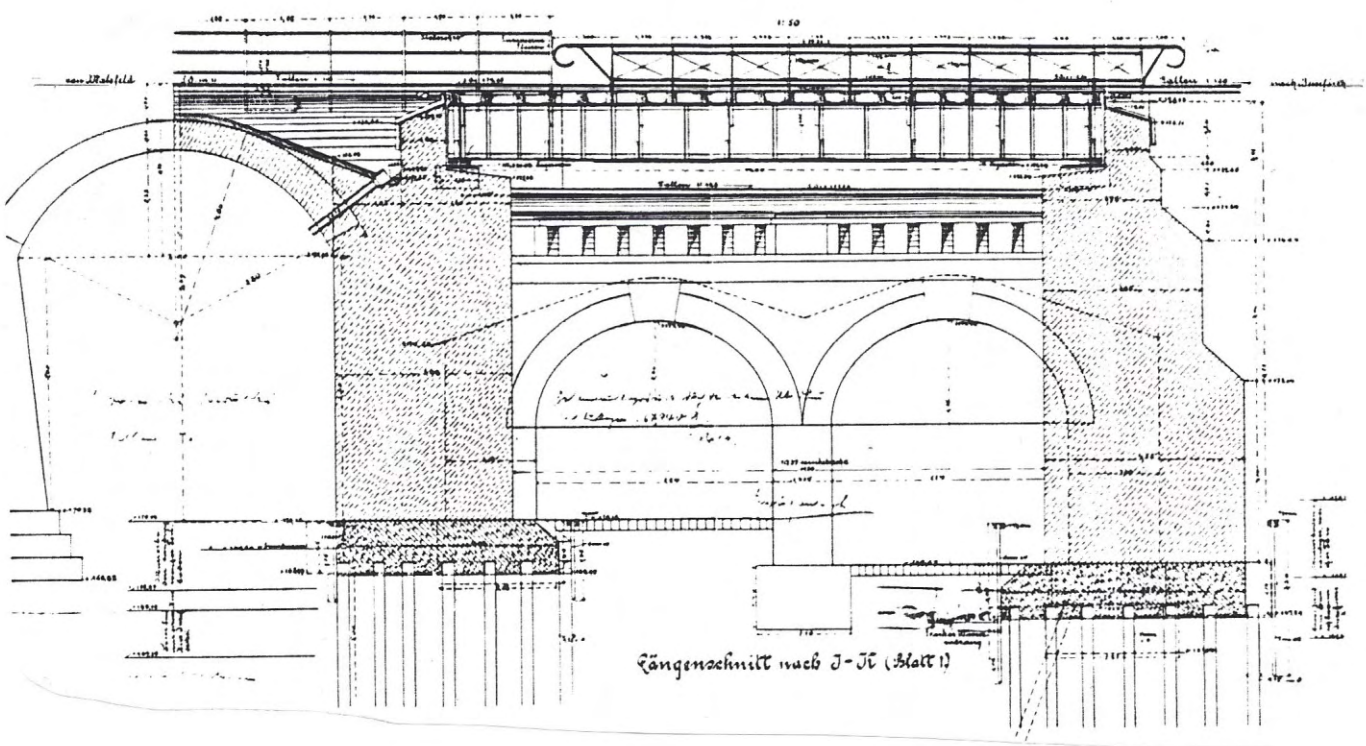
Bauwerke der
Hochbahn Malsfeld
Beiseförth

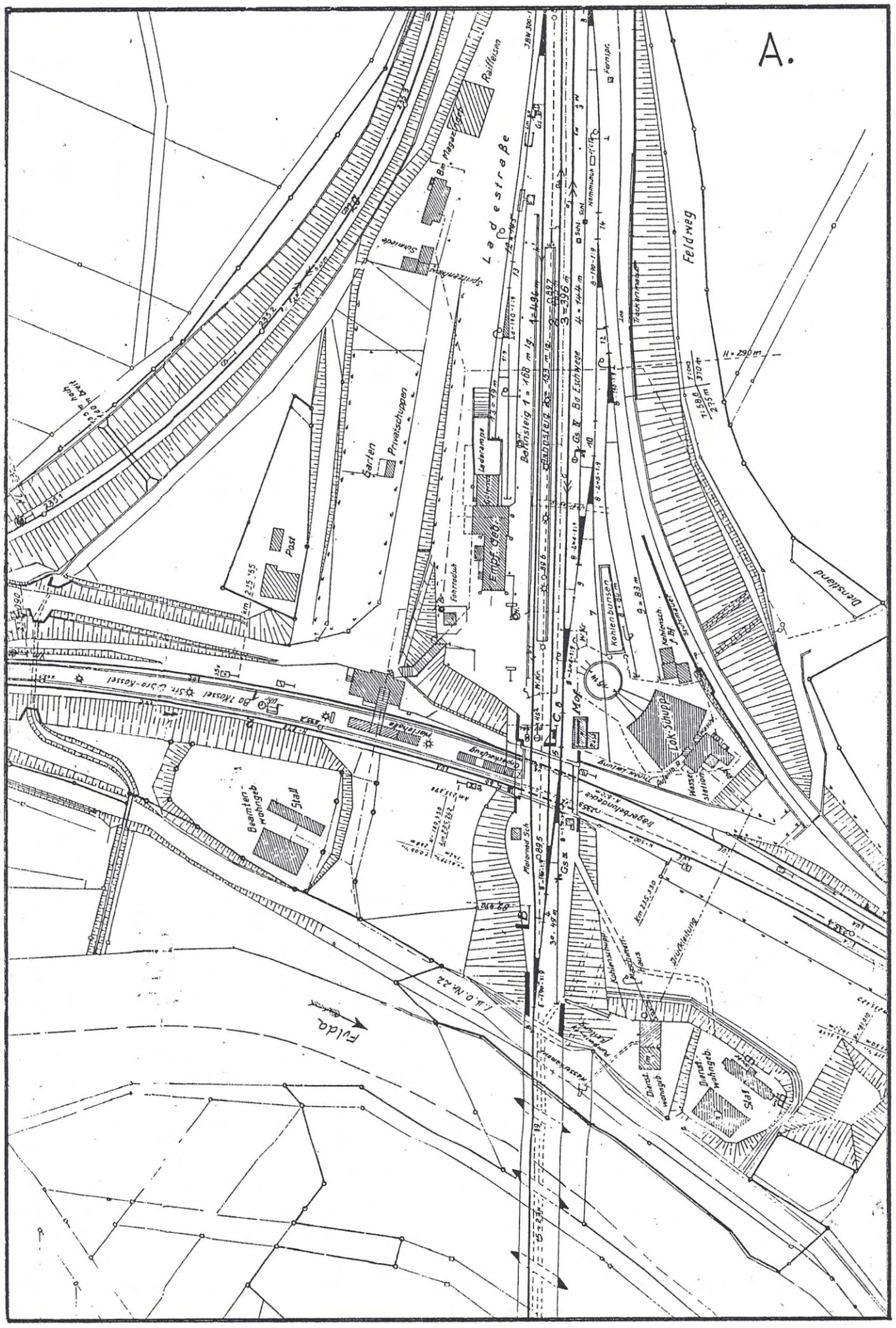
(Foto: Müldner)

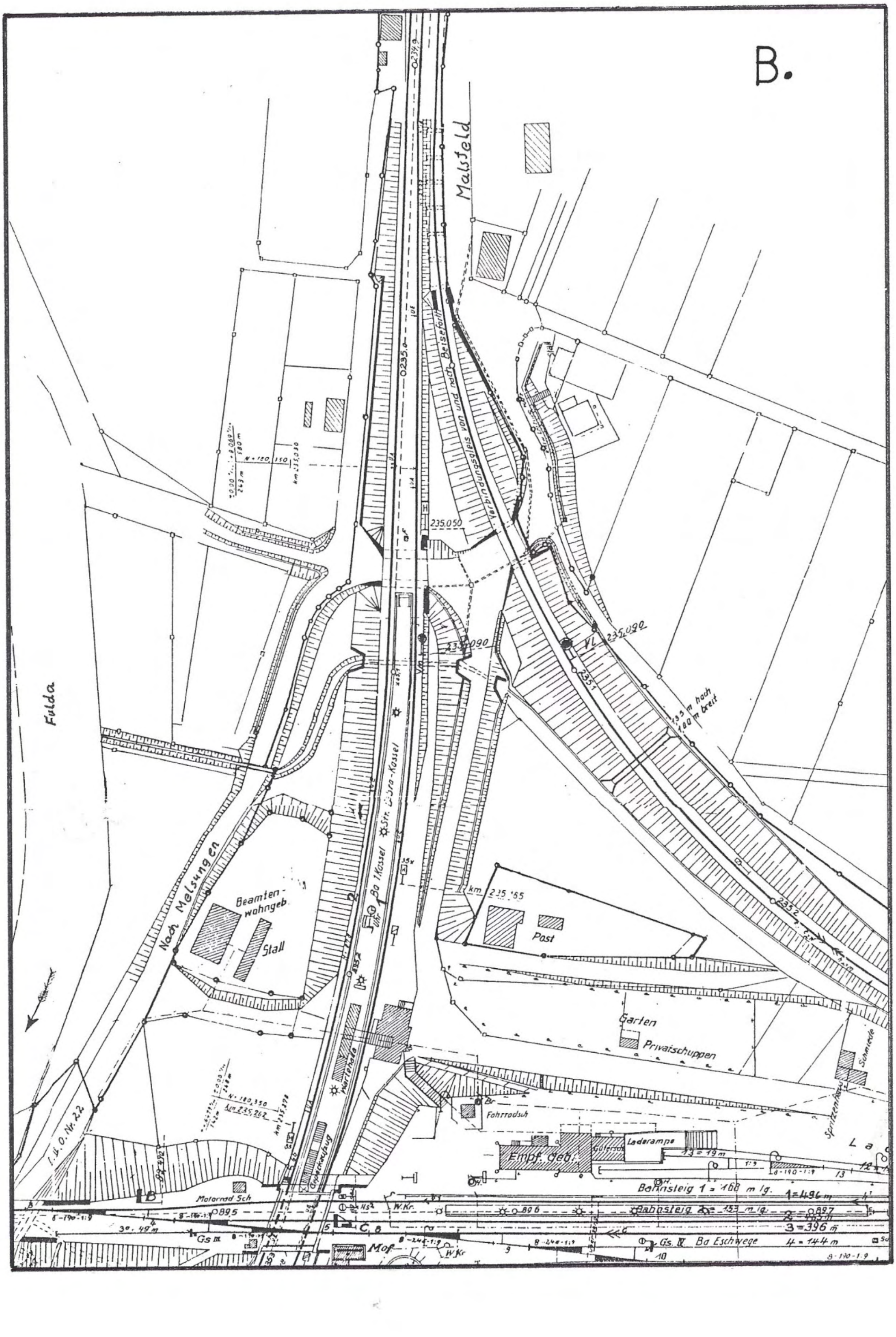
Brücken

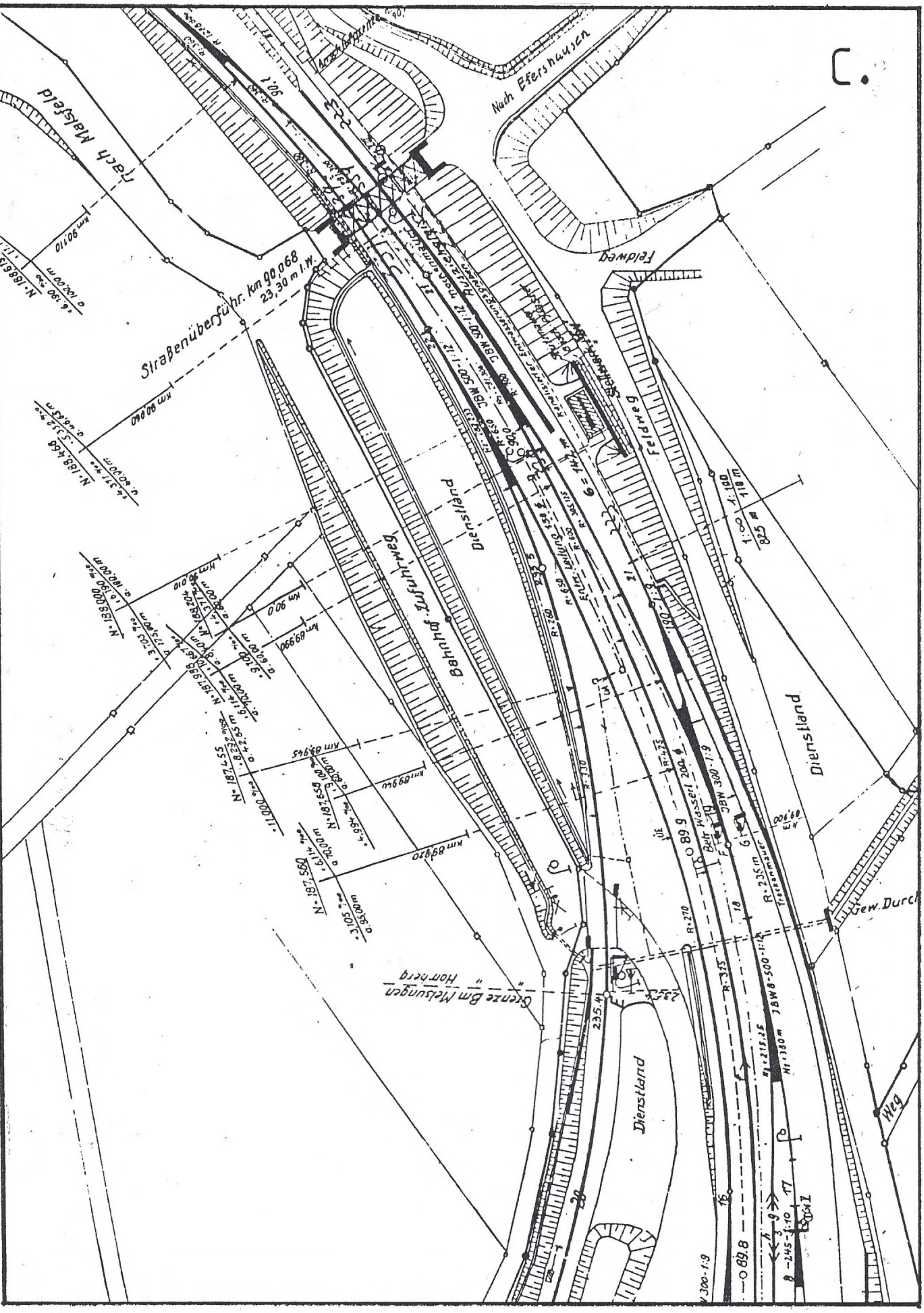
Die Brücken oder Unterführungen der Strecke Kassel - Bebra sind - von einer abgesehen - aus Sandstein gebaut.
Die Unterführung von Malsfeld nach Obermelsungen besteht aus Profilstahl und Beton. Die Hochbahn mit ihren zahlreichen Bögen ist ebenfalls aus Beton. Nur die beiden Unterführungen vom Dorf in Richtung Fulda bilden eine Stahlkonstruktion mit Sandsteinwiderlager. Die große sog. Eiserne Brücke über die Fulda (nach siebenjähriger Bauzeit 1879 vollendet) ist eine Stahlkonstruktion.

Weg- und Bachunterführung in km 234,680.
Stützweite 14,00 m Schnittwinkel 62° 31'
Rechtwinkliger - Überbau.




A.
Ladestraße
Feldweg
Railfloss
Garten
Privatschuppen
Post
Fahrradst.
Ladestelle
Ladestelle Abt. 1 = 168 m lg. 4+194 m
Gs. K. Bd Eschwege
Kohlenbunsen
Kohlensch. f. Bf
Lok.-Schuppen
Beamten-wohngeb.
Stall
Fulda
Diensthaus
Dienstland
Ausziehgleis
Kohlenschuppen
Drehscheibe
Wasserstation
Gs 1
Gs 2
Gs 3
Gs 4
Gs 5
Gs 6
Gs 7
Gs 8
Gs 9
Gs 10
Gs 11
Gs 12
Gs 13
Gs 14
Gs 15
Gs 16
Gs 17
Gs 18
Gs 19
Gs 20
Gs 21
Gs 22
Gs 23
Gs 24
Gs 25
Gs 26
Gs 27
Gs 28
Gs 29
Gs 30
Gs 31
Gs 32
Gs 33
Gs 34
Gs 35
Gs 36
Gs 37
Gs 38
Gs 39
Gs 40
Gs 41
Gs 42
Gs 43
Gs 44
Gs 45
Gs 46
Gs 47
Gs 48
Gs 49
Gs 50
Gs 51
Gs 52
Gs 53
Gs 54
Gs 55
Gs 56
Gs 57
Gs 58
Gs 59
Gs 60
Gs 61
Gs 62
Gs 63
Gs 64
Gs 65
Gs 66
Gs 67
Gs 68
Gs 69
Gs 70
Gs 71
Gs 72
Gs 73
Gs 74
Gs 75
Gs 76
Gs 77
Gs 78
Gs 79
Gs 80
Gs 81
Gs 82
Gs 83
Gs 84
Gs 85
Gs 86
Gs 87
Gs 88
Gs 89
Gs 90
Gs 91
Gs 92
Gs 93
Gs 94
Gs 95
Gs 96
Gs 97
Gs 98
Gs 99
Gs 100
Gs 101
Gs 102
Gs 103
Gs 104
Gs 105
Gs 106
Gs 107
Gs 108
Gs 109
Gs 110
Gs 111
Gs 112
Gs 113
Gs 114
Gs 115
Gs 116
Gs 117
Gs 118
Gs 119
Gs 120
Gs 121
Gs 122
Gs 123
Gs 124
Gs 125
Gs 126
Gs 127
Gs 128
Gs 129
Gs 130
Gs 131
Gs 132
Gs 133
Gs 134
Gs 135
Gs 136
Gs 137
Gs 138
Gs 139
Gs 140
Gs 141
Gs 142
Gs 143
Gs 144
Gs 145
Gs 146
Gs 147
Gs 148
Gs 149
Gs 150
Gs 151
Gs 152
Gs 153
Gs 154
Gs 155
Gs 156
Gs 157
Gs 158
Gs 159
Gs 160
Gs 161
Gs 162
Gs 163
Gs 164
Gs 165
Gs 166
Gs 167
Gs 168
Gs 169
Gs 170
Gs 171
Gs 172
Gs 173
Gs 174
Gs 175
Gs 176
Gs 177
Gs 178
Gs 179
Gs 180
Gs 181
Gs 182
Gs 183
Gs 184
Gs 185
Gs 186
Gs 187
Gs 188
Gs 189
Gs 190
Gs 191
Gs 192
Gs 193
Gs 194
Gs 195
Gs 196
Gs 197
Gs 198
Gs 199
Gs 200
Gs 201
Gs 202
Gs 203
Gs 204
Gs 205
Gs 206
Gs 207
Gs 208
Gs 209
Gs 210
Gs 211
Gs 212
Gs 213
Gs 214
Gs 215
Gs 216
Gs 217
Gs 218
Gs 219
Gs 220
Gs 221
Gs 222
Gs 223
Gs 224
Gs 225
Gs 226
Gs 227
Gs 228
Gs 229
Gs 230
Gs 231
Gs 232
Gs 233
Gs 234
Gs 235
Gs 236
Gs 237
Gs 238
Gs 239
Gs 240
Gs 241
Gs 242
Gs 243
Gs 244
Gs 245
Gs 246
Gs 247
Gs 248
Gs 249
Gs 250
Gs 251
Gs 252
Gs 253
Gs 254
Gs 255
Gs 256
Gs 257
Gs 258
Gs 259
Gs 260
Gs 261
Gs 262
Gs 263
Gs 264
Gs 265
Gs 266
Gs 267
Gs 268
Gs 269
Gs 270
Gs 271
Gs 272
Gs 273
Gs 274
Gs 275
Gs 276
Gs 277
Gs 278
Gs 279
Gs 280
Gs 281
Gs 282
Gs 283
Gs 284
Gs 285
Gs 286
Gs 287
Gs 288
Gs 289
Gs 290
Gs 291
Gs 292
Gs 293
Gs 294
Gs 295
Gs 296
Gs 297
Gs 298
Gs 299
Gs 300
Gs 301
Gs 302
Gs 303
Gs 304
Gs 305
Gs 306
Gs 307
Gs 308
Gs 309
Gs 310
Gs 311
Gs 312
Gs 313
Gs 314
Gs 315
Gs 316
Gs 317
Gs 318
Gs 319
Gs 320
Gs 321
Gs 322
Gs 323
Gs 324
Gs 325
Gs 326
Gs 327
Gs 328
Gs 329
Gs 330
Gs 331
Gs 332
Gs 333
Gs 334
Gs 335
Gs 336
Gs 337
Gs 338
Gs 339
Gs 340
Gs 341
Gs 342
Gs 343
Gs 344
Gs 345
Gs 346
Gs 347
Gs 348
Gs 349
Gs 350
Gs 351
Gs 352
Gs 353
Gs 354
Gs 355
Gs 356
Gs 357
Gs 358
Gs 359
Gs 360
Gs 361
Gs 362
Gs 363
Gs 364
Gs 365
Gs 366
Gs 367
Gs 368
Gs 369
Gs 370
Gs 371
Gs 372
Gs 373
Gs 374
Gs 375
Gs 376
Gs 377
Gs 378
Gs 379
Gs 380
Gs 381
Gs 382
Gs 383
Gs 384
Gs 385
Gs 386
Gs 387
Gs 388
Gs 389
Gs 390
Gs 391
Gs 392
Gs 393
Gs 394
Gs 395
Gs 396
Gs 397
Gs 398
Gs 399
Gs 400
Gs 401
Gs 402
Gs 403
Gs 404
Gs 405
Gs 406
Gs 407
Gs 408
Gs 409
Gs 410
Gs 411
Gs 412
Gs 413
Gs 414
Gs 415
Gs 416
Gs 417
Gs 418
Gs 419
Gs 420
Gs 421
Gs 422
Gs 423
Gs 424
Gs 425
Gs 426
Gs 427
Gs 428
Gs 429
Gs 430
Gs 431
Gs 432
Gs 433
Gs 434
Gs 435
Gs 436
Gs 437
Gs 438
Gs 439
Gs 440
Gs 441
Gs 442
Gs 443
Gs 444
Gs 445
Gs 446
Gs 447
Gs 448
Gs 449
Gs 450
Gs 451
Gs 452
Gs 453
Gs 454
Gs 455
Gs 456
Gs 457
Gs 458
Gs 459
Gs 460
Gs 461
Gs 462
Gs 463
Gs 464
Gs 465
Gs 466
Gs 467
Gs 468
Gs 469
Gs 470
Gs 471
Gs 472
Gs 473
Gs 474
Gs 475
Gs 476
Gs 477
Gs 478
Gs 479
Gs 480
Gs 481
Gs 482
Gs 483
Gs 484
Gs 485
Gs 486
Gs 487
Gs 488
Gs 489
Gs 490
Gs 491
Gs 492
Gs 493
Gs 494
Gs 495
Gs 496
Gs 497
Gs 498
Gs 499
Gs 500
Gs 501
Gs 502
Gs 503
Gs 504
Gs 505
Gs 506
Gs 507
Gs 508
Gs 509
Gs 510
Gs 511
Gs 512
Gs 513
Gs 514
Gs 515
Gs 516
Gs 517
Gs 518
Gs 519
Gs 520
Gs 521
Gs 522
Gs 523
Gs 524
Gs 525
Gs 526
Gs 527
Gs 528
Gs 529
Gs 530
Gs 531
Gs 532
Gs 533
Gs 534
Gs 535
Gs 536
Gs 537
Gs 538
Gs 539
Gs 540
Gs 541
Gs 542
Gs 543
Gs 544
Gs 545
Gs 546
Gs 547
Gs 548
Gs 549
Gs 550
Gs 551
Gs 552
Gs 553
Gs 554
Gs 555
Gs 556
Gs 557
Gs 558
Gs 559
Gs 560
Gs 561
Gs 562
Gs 563
Gs 564
Gs 565
Gs 566
Gs 567
Gs 568
Gs 569
Gs 570
Gs 571
Gs 572
Gs 573
Gs 574
Gs 575
Gs 576
Gs 577
Gs 578
Gs 579
Gs 580
Gs 581
Gs 582
Gs 583
Gs 584
Gs 585
Gs 586
Gs 587
Gs 588
Gs 589
Gs 590
Gs 591
Gs 592
Gs 593
Gs 594
Gs 595
Gs 596
Gs 597
Gs 598
Gs 599
Gs 600
Gs 601
Gs 602
Gs 603
Gs 604
Gs 605
Gs 606
Gs 607
Gs 608
Gs 609
Gs 610
Gs 611
Gs 612
Gs 613
Gs 614
Gs 615
Gs 616
Gs 617
Gs 618
Gs 619
Gs 620
Gs 621
Gs 622
Gs 623
Gs 624
Gs 625
Gs 626
Gs 627
Gs 628
Gs 629
Gs 630
Gs 631
Gs 632
Gs 633
Gs 634
Gs 635
Gs 636
Gs 637
Gs 638
Gs 639
Gs 640
Gs 641
Gs 642
Gs 643
Gs 644
Gs 645
Gs 646
Gs 647
Gs 648
Gs 649
Gs 650
Gs 651
Gs 652
Gs 653
Gs 654
Gs 655
Gs 656
Gs 657
Gs 658
Gs 659
Gs 660
Gs 661
Gs 662
Gs 663
Gs 664
Gs 665
Gs 666
Gs 667
Gs 668
Gs 669
Gs 670
Gs 671
Gs 672
Gs 673
Gs 674
Gs 675
Gs 676
Gs 677
Gs 678
Gs 679
Gs 680
Gs 681
Gs 682
Gs 683
Gs 684
Gs 685
Gs 686
Gs 687
Gs 688
Gs 689
Gs 690
Gs 691
Gs 692
Gs 693
Gs 694
Gs 695
Gs 696
Gs 697
Gs 698
Gs 699
Gs 700
Gs 701
Gs 702
Gs 703
Gs 704
Gs 705
Gs 706
Gs 707
Gs 708
Gs 709
Gs 710
Gs 711
Gs 712
Gs 713
Gs 714
Gs 715
Gs 716
Gs 717
Gs 718
Gs 719
Gs 720
Gs 721
Gs 722
Gs 723
Gs 724
Gs 725
Gs 726
Gs 727
Gs 728
Gs 729
Gs 730
Gs 731
Gs 732
Gs 733
Gs 734
Gs 735
Gs 736
Gs 737
Gs 738
Gs 739
Gs 740
Gs 741
Gs 742
Gs 743
Gs 744
Gs 745
Gs 746
Gs 747
Gs 748
Gs 749
Gs 750
Gs 751
Gs 752
Gs 753
Gs 754
Gs 755
Gs 756
Gs 757
Gs 758
Gs 759
Gs 760
Gs 761
Gs 762
Gs 763
Gs 764
Gs 765
Gs 766
Gs 767
Gs 768
Gs 769
Gs 770
Gs 771
Gs 772
Gs 773
Gs 774
Gs 775
Gs 776
Gs 777
Gs 778
Gs 779
Gs 780
Gs 781
Gs 782
Gs 783
Gs 784
Gs 785
Gs 786
Gs 787
Gs 788
Gs 789
Gs 790
Gs 791
Gs 792
Gs 793
Gs 794
Gs 795
Gs 796
Gs 797
Gs 798
Gs 799
Gs 800
Gs 801
Gs 802
Gs 803
Gs 804
Gs 805
Gs 806
Gs 807
Gs 808
Gs 809
Gs 810
Gs 811
Gs 812
Gs 813
Gs 814
Gs 815
Gs 816
Gs 817
Gs 818
Gs 819
Gs 820
Gs 821
Gs 822
Gs 823
Gs 824
Gs 825
Gs 826
Gs 827
Gs 828
Gs 829
Gs 830
Gs 831
Gs 832
Gs 833
Gs 834
Gs 835
Gs 836
Gs 837
Gs 838
Gs 839
Gs 840
Gs 841
Gs 842
Gs 843
Gs 844
Gs 845
Gs 846
Gs 847
Gs 848
Gs 849
Gs 850
Gs 851
Gs 852
Gs 853
Gs 854
Gs 855
Gs 856
Gs 857
Gs 858
Gs 859
Gs 860
Gs 861
Gs 862
Gs 863
Gs 864
Gs 865
Gs 866
Gs 867
Gs 868
Gs 869
Gs 870
Gs 871
Gs 872
Gs 873
Gs 874
Gs 875
Gs 876
Gs 877
Gs 878
Gs 879
Gs 880
Gs 881
Gs 882
Gs 883
Gs 884
Gs 885
Gs 886
Gs 887
Gs 888
Gs 889
Gs 890
Gs 891
Gs 892
Gs 893
Gs 894
Gs 895
Gs 896
Gs 897
Gs 898
Gs 899
Gs 900
Gs 901
Gs 902
Gs 903
Gs 904
Gs 905
Gs 906
Gs 907
Gs 908
Gs 909
Gs 910
Gs 911
Gs 912
Gs 913
Gs 914
Gs 915
Gs 916
Gs 917
Gs 918
Gs 919
Gs 920
Gs 921
Gs 922
Gs 923
Gs 924
Gs 925
Gs 926
Gs 927
Gs 928
Gs 929
Gs 930
Gs 931
Gs 932
Gs 933
Gs 934
Gs 935
Gs 936
Gs 937
Gs 938
Gs 939
Gs 940
Gs 941
Gs 942
Gs 943
Gs 944
Gs 945
Gs 946
Gs 947
Gs 948
Gs 949
Gs 950
Gs 951
Gs 952
Gs 953
Gs 954
Gs 955
Gs 956
Gs 957
Gs 958
Gs 959
Gs 960
Gs 961
Gs 962
Gs 963
Gs 964
Gs 965
Gs 966
Gs 967
Gs 968
Gs 969
Gs 970
Gs 971
Gs 972
Gs 973
Gs 974
Gs 975
Gs 976
Gs 977
Gs 978
Gs 979
Gs 980
Gs 981
Gs 982
Gs 983
Gs 984
Gs 985
Gs 986
Gs 987
Gs 988
Gs 989
Gs 990
Gs 991
Gs 992
Gs 993
Gs 994
Gs 995
Gs 996
Gs 997
Gs 998
Gs 999
Gs 1000


B.
Malsfeld
Fulda
Nach Melsungen
Beamten-
wohngeb.
Stall
Post
Garten
Privatschuppen
Fahrradsch
Empf. Geb.
Laderampe
Motorrad Sch
Bahnsteig 1 = 168 m lg.
1=496 m
3=396 m
4=144 m
Ba Eschwege
Mof
235.050
235.090
km 235.165
Schmiede


C.
Straßenüberführ. km 90,068
23,30 m l.W.
Nach Efershausen
Feldweg
Bahnhof Zufuhrweg
Dienstland
Gew. Durch
Weg
Grenze Bm Melsungen „ Hornberg
Dienstland
Dienstland

2.3. Die Eisenbahnstrecke Eschwege-Treysa im Bereich Malsfeld

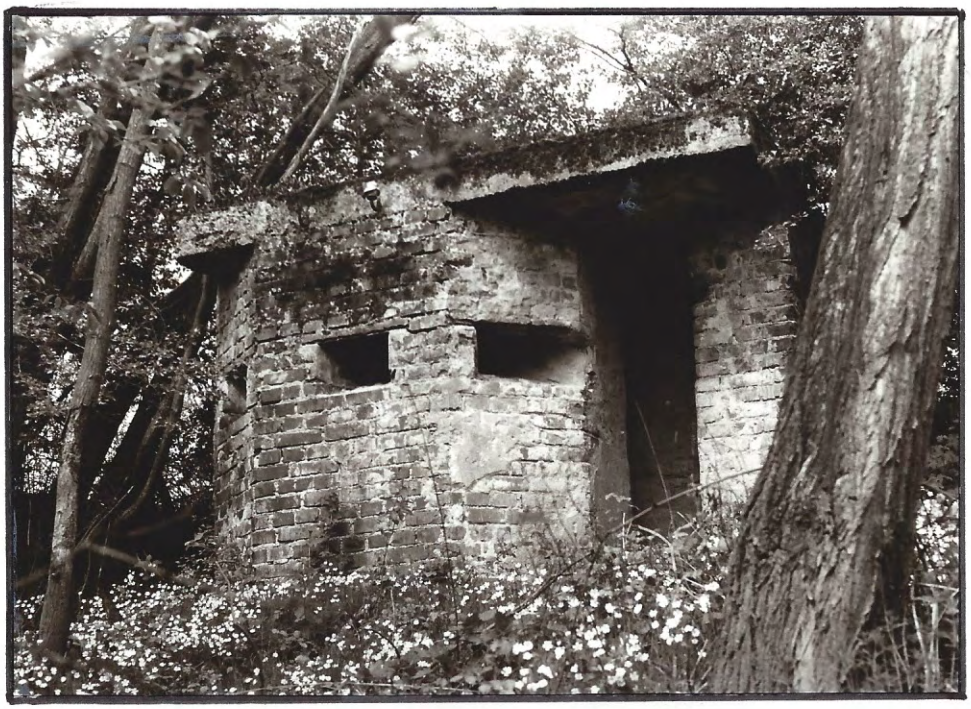
Der Bau der sogenannten **Kanonenbahn** (1872-79, jener Abkürzungsstrecke der BERLIN-COBLENZER-EISENBAHN, die über Leinefelde, Eschwege kommend in Malsfeld die Hessische Nordbahn kreuzt und weiterführt nach Treysa, wo sie auf die MAIN-WESER-BAHN trifft - machte den Bahnhof Malsfeld zu einem **Knotenpunkt** von überregionaler Bedeutung.
Die Bauarbeiten am Streckenabschnitt Treysa - Malsfeld begannen 1874, die Bauzeit betrug ganze fünf Jahre. Als eine der herausragenden Leistungen darf die Errichtung der fast 30 Meter hohen **Eisenbahnbrücke** über die Fulda, unmittelbar vor dem Bahnhof Malsfeld gelten (Einweihung 1879).

Die gewachsene Bedeutung des Bahnhofs läßt sich an der Zunahme von Gebäuden und technischen Anlagen ermessen; wir erinnern nur an die Errichtung eines größeren **Bahnhofsgebäudes** mit Wohnungen, Dienst- und Warteräumen, an den Bau eines **Lokomotivschuppens** und einer **Bahnmeisterei.**

Kuriosum: Dieses Haus wurde 1908, bedingt durch den Neubau der Straße nach Obermelsungen, von seinem ursprünglichen Standort entfernt und etwa 60 Meter weit versetzt.

Als wichtige Erweiterung des Schienennetzes nennen wir noch den Beu einer **Zubringerstrecke** von der Nordbahn (Kassel-Bebra) in Höhe Beiseförth zur Berlin-Coblenzer. Als Hochbahn über steinerne **Viadukte** geführt, stellt sie für den Ort Malsfeld die bereits erwähnte **architektonische Besonderheit** aus dem Industriezeitalter dar.
Ein zweiter Zubringer wurde während des Zweiten Weltkrieges 1939 - 45 in Richtung Treysa gebaut (Abzweig: Nähe Ziegelhütte).
Dem zunehmenden Bahnbetrieb rund um Malsfeld entsprach ein Zuwachs an Personal. In der Blütezeit waren an die hundert Arbeiter, Angestellte und Beamte im Bahnbereich Malsfeld tätig.

Wir folgenden jetzt von Osten kommend dem Schienenverlauf der Berlin-Coblenzer und achten dabei auf die wesentlichsten **baulichen Objekte.** Wir überqueren mit unserem Zug die B 83, vorbei an dem inzwischen verschwundenen, in einer nicht ungefährlichen Straßenkurve liegenden Bahnwärterhaus (vormals: Bahnwärter Gießler). Wir kommen an einem **Eisenbahnlagerplatz** vorbei (linker Hand). (Früher befand sich vor Ort noch ein Schießstand; der Eisenbahnverein veranstaltete hier regelmäßig seine Feste; Kinder willkommen - Sackhüpfen, Wettspiele; Kletterstange mit einer Krone, an der Süßigkeiten und allerlei Flitterkram baumelten. Während des letzten Krieges befand sich hier eine Unterkunft für russische Kriegsgefangene.)
Dem Lagerplatz gegenüber haben wir die **Verladerampe der Domäne Fahre.** Wir passieren nun die "Eiserne Brücke" (Pfeiler und Widerlager aus Sandstein, der Oberbau eine imposante Stahlkonstruktion) und nähern uns dem Bahnhof. Rangiergleise sind gleich hinter der Brücke angelegt; links ein kleiner Lampenschuppen und zusätzlich noch ein Draisinengleis, gegenüber ein Luftschutzbeobachtungsbunker.



2 Luftschutz-
Beobachtungs-Bunker am
Bahnhof Malsfeld
(Foto: Müldner)

Mittels Überführung kreuzen wir jetzt die Berrlin-Coblenzer Eisenbahn. Vor dem mittleren Peiler (der Überführung) befand sich bis in die 60er Jahre ein breiter **Treppenaufgang** und ein imponierender Lastenaufzug, so daß für Reisende und Stückgut die Verbindung zwischen beiden Bahnen bequem hergstellt war. Neben der Überführung über die Hessische Nordbahn hatte man in den 30er Jahren ein größeres **Stellwerk** errichtet. Links davon, dem Bahnhofsgebäude schräg gegenüber, befand sich der **dreiständige Lokschuppen** mit einer Werkstatt und davor einer **Drehscheibe** (ca. 16 m Durchm.), die früher von Hand, später durch Luftdruck der Loks betätigt wurde; zu em Areal gehörten noch zwei Kohlenbunker und zwei Wasserkräne. Die oben erwähnte von einer Dampfmaschine angetriebene **Pumpstation** versorgte die Loks und die Installationen des Lokschuppens mit Wasser aus der Fulda. 1930 erschloß die Bahn sich eine eigene **Quelle im Erdfeld**, errichtete einen **Hochbehälter** und war somit nicht mehr auf die Pumpstation angewiesen; sie wurde stillgelegt.
Noch einmal soll daran erinnert werden, daß das erste **Malsfelder Bahnhofsgebäude** an der Hess. Nordbahn stand (etwa an der Selle des heutigen Parkplatzes); durch eine Unterführung gelangte man von der Dorfseite her zum Bahnsteig, wo sich ein gastronomisch bewirtschafteter Warteraum befand.
Mit der Errichtung des Hauptgebäudes an der höher gelegenen Berlin-Coblenzer (1874) verlor der kleinere Bahnhof an der Nordbahn an Bedeutung und wurde Wohnung, entfernt wurde das Gebäude 19*70*

Verbleibt uns noch auf die am Ausgang des Bahnhofs Malsfeld an der Strecke Treysa gelegene **Straßenbrücke** nach Elfershausen hinzweisen (mit zwei prächtig geschwungenen Stahlbogen!); ferner auf den **Gleisanschluß zum Basaltwerk** und der Braunkohleverladestelle des früheren Kohlebergwerks bei Dagobertshausen und - last, not least, auf den vormaligen **Stellwerksposten 40** mit Schranke am Ortsausgang nach Dagobertshausen.
Zu Ruhm gekommen ist Post 40 durch den unvergeßlichen, quirlichen Hermann Sandrock, der ihn jahrelang besetzt und in Ehren hielt; uns Jungen machte er, wenn wir ihn aufsuchten, nicht nur mit dem Eisenbahnwesen vertraut, er schnitt uns auch zwischen zwei Zügen für ein Spottgeld das Haar ("Aufpassen, ihr Jungen, ob'ne Kontrolle vom Bahnhof heranrollt!"), und als gelernter Militärmusiker simulierte und mimte er auch schon mal preußische Militärmärsche. Er tat das mit Ellenbogen und Händen, mit Herz und Mund. Er geriet dabei ins Schwitzen, wir ins Staunen.

PS: Alle wesentlichen Zeugnisse des früheren Lokbahnhofs Malsfeld wurden inzwischen beseitigt; das Bahnhofsgebäude an eine Privatperson verkauft.

Zu den Zügen Richtung Eschwege (Gleis 1) und Richtung Treysa (Gleis2)

(Foto: Barbara Wolf 1965)

Zu den Zügen in Richtung Kassel (Gleis 1) und Richtung Bebra (Gleis 2)

(Foto: Barbara Wolf 1965)

Bahnsteig Kassel-Bebra an der Brücke der Kanonenbahn mit dem Stellwerk MOF

Zug Nach Kassel
(Foto: Müldner)

Wegeüberführung nach Elfershausen. Eiserner Überbau (Foto: Müldner)

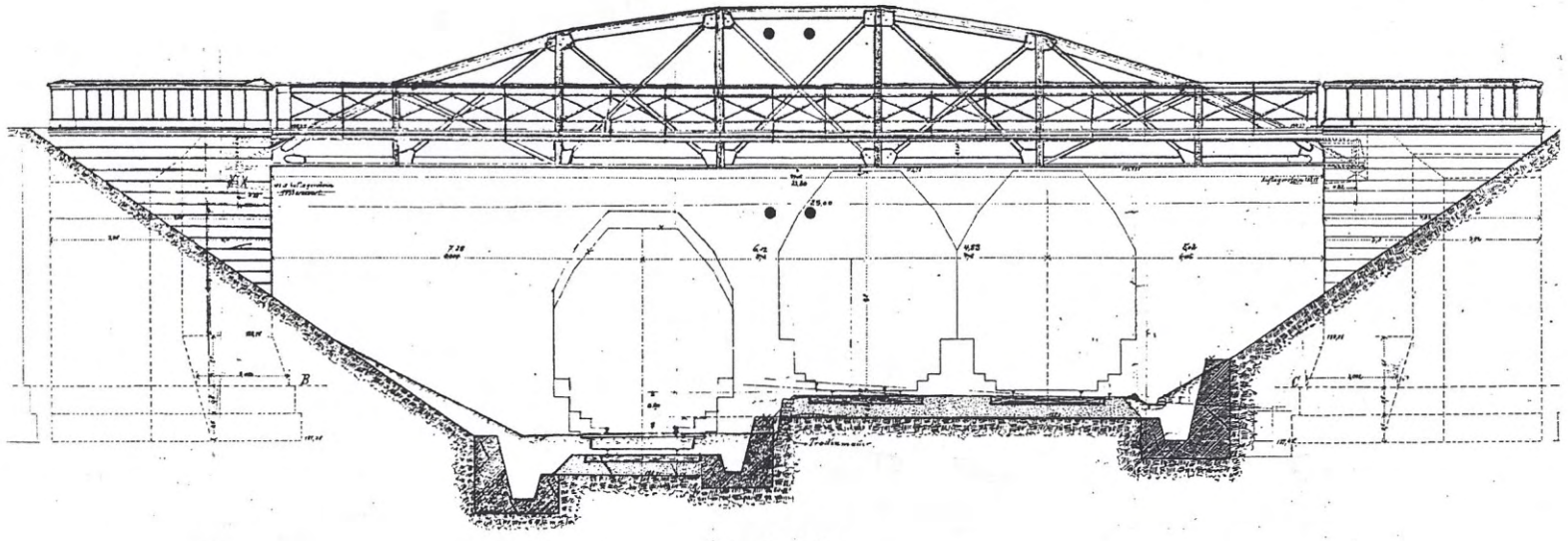
Stellwerk MW

(Foto: Müldner)

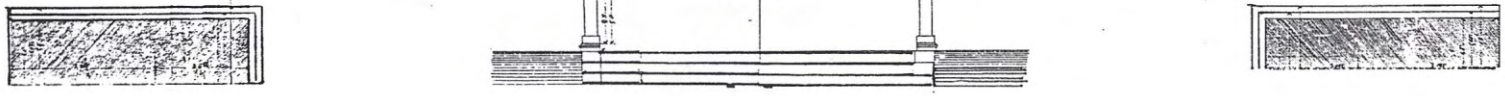
Wege Ueberführung

Station 1108+50.

Eiserner Ueberbau.



Ansicht des linksseitigen rechtsseitigen Widerlagers.



Anlage 6

...räsident. Cassel, den 16. März 1906.

Landrathsamt ... Homberg
Bezirk Cassel
Eingg. 20. MRZ 1906
J. No. 2476

Zur Bereisung der Bahnstrecke Malsfeld - Oberbeisheim anläßlich der Vollendung des zweigleisigen Ausbaus dieser Strecke habe ich Termin auf Dienstag, den 27. März d. Js., vormittags ~~9 1/2~~ 3/4 11 Uhr zur Zusammenkunft auf dem Bahnhof Malsfeld - anberaumt. Jn meinem Auftrage werden der Geheime Baurat Dittrich und der Regierungsrat Schumann den Termin wahrnehmen.

Die Königliche Eisenbahndirektion wird zu der angegebenen Stunde auf dem Bahnhof Malsfeld einen Sonderzug bereit halten

Jch stelle Jhnen anheim, an der Bereisung teilzunehmen. Jedenfalls ersuche ich, die Bürgermeister der beteiligten Gemeinden und die Jnteressenten von der Bereisung mit dem Anheimgeben in Kenntnis zu setzen, zwecks Vorbringung etwaiger Beschwerden und Wünsche, welche sich auf die zum Zwecke des zweigleisigen Ausbaus auf der Strecke vorgenommenen Änderungen beziehen, den Sonderzug an den betreffenden Punkten zu erwarten.

Jn Vertretung:

An
den Herrn Landrat
zu
Homberg.