

5. Dienstwohnungen (Beamtenhäuser)

a) Bahnmeisterei und bahneigene Häuser

Zum Bahnhof Malsfeld gehörte u. a. auch die Bahnmeisterei (bis **1945**). Die für die technischen Abläufe zuständige Behörde betreute den gesamten Bereich zwischen Spangenberg, Malsfeld und Homberg. Das Gebäude, ein Backsteinbau, beherbergte nicht nur die Büros, sondern war auch die Dienstwohnung des Bahnmeisters. Zu dem Anwesen gehörten auch Stallungen für Kleintiere (Schafe, Ziegen, Schweine, Hühner). Der Bahnmeisterei waren übrigens Schmiede und Schreinerei am Bahnhof Malsfeld unterstellt.

b) Dienstwohnungen

Außer den beiden Dienstwohnungen im Bahnhof (Empfangsgebäude) und der Bahnmeisterei standen noch zwei Häuserblocks für je vier Familien zur Verfügung. Die Gebäude liegen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofsbereichs. Sie sind aus Backstein gemauert; die Wohnungseingänge befinden sich jeweils an den Giebelseiten.

c) Nebengebäude

In unmittelbarer Nähe der genannten Wohngebäude befand sich ein langgezogener Bau für die Unterbringung von Kleintieren. Die Dachböden wurden für Heu und Stroh genutzt. In den Wirtschaftsgebäuden waren noch ein Backofen und eine Waschküche untergebracht.

d) Hausgärten

Zu den Dienstwohnungen der Eisenbahner gehörten Hausgärten. Der von seiner Gestaltung her interessanteste und ansehnlichste war der unterhalb des Bahnhofsgebäudes gelegene Garten des Bahnhofsvorstehers.

Besonders ins Auge fiel ein geräumiges Gartenhaus (nach Form und Stil, wenn auch verkleinert, einem entsprechenden Vorbild auf dem Schnegelshof nachempfunden).

In den Stallungen war Platz für Schweine, Ziegen und Schafe. Hühner waren über dem Ziegenstall untergebracht, Tauben im Erker des Gebäudes, dazu ein Boden für Heu- und Strohvorräte.

e) Dienstgärten

Zahlreiche Eisenbahner verfügten über Dienstgärten, die im Bahnhofsbereich verstreut lagen. Zwischen dem Postgrundstück und der Bahnhofstraße befanden sich mehrere Dienstgärten parzelliert.



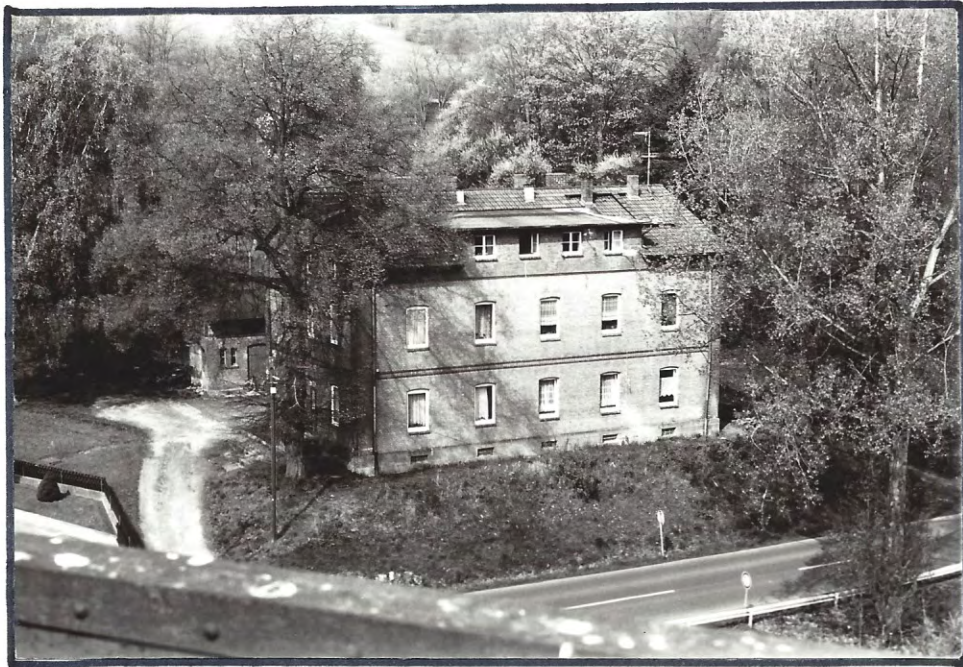
Bahnmeisterei

(Foto: Müldner)



Bahnmeisterei und Nebengebäude

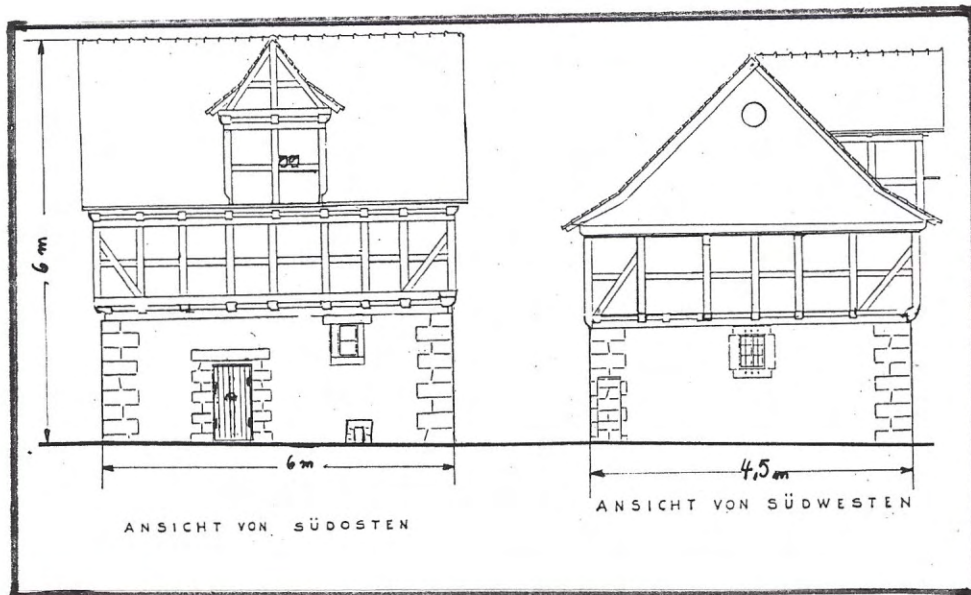
(Foto: Müldner)



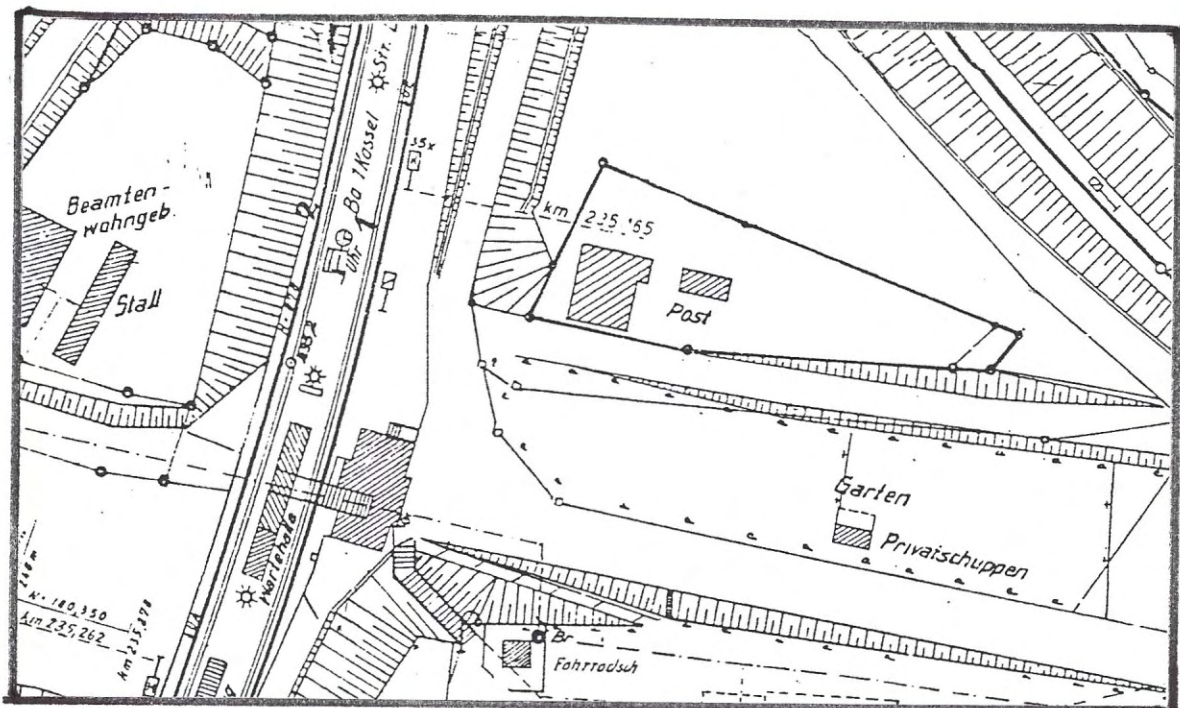
Dienstwohnungen
und Nebengebäude
um 1992

(Foto: Müldner)





Gartenhaus
(Zeichnung Müldner)





Bahnposten-Schranken
und Signale
(Foto aus dem Buch
"Kanonanbahn", Rolf
Giesler)

f) Schranken

Im Eisenbahnbereich Malsfeld gab es nur zwei verschließbare Schranken. Eine Schranke befand sich am Ortsausgang von Malsfeld nach Dagobertshausen an der Strecke Treysa - Eschwege. Sie wurde vom Stellwerksgebäude (Posten 40, Stellwerk M5) betätigt. Schranke 2 war im Bahnhofsbereich und wurde vom gegenüberliegenden Stellwerk an der Elfershäuser Straße bedient.

g) Rampe

Eine Laderampe befand sich neben dem Güterschuppen. Die Einrichtung war so beschaffen, daß man je nach Güterwaggon in gleicher Höhe be- und entladen konnte. Ein Stück entfernt war eine Begrenzungseinrichtung, die dazu diente, die beladenen Waggons auf Überbreite und Überhöhe zu überprüfen, um Unfälle in Tunneln und auf Brücken zu vermeiden. Eine zweite Rampe, für die Domäne Fahre bestimmt, befand sich in Höhe des Lagerplatzes.



Güterschuppen und Laderampe
(Foto Müldner)



Bf. Homberg (Bez. Kassel)
Eing. 23. JAN. 1956

BUNDESBahn-MITTEILUNGEN

HERAUSGEGEBEN VOM PRESSEDIENST DER HAUPTVERWALTUNG DER DEUTSCHEN BUNDESBahn

Nr. 2

Frankfurt (M), 24. Januar 1956

7. Jahrgang

Funk steuert Züge

Erstes Funkstellwerk der DB wird
in Betrieb genommen



Mater Nr. 633



Mater Nr. 634

Links: Führerstand des Schienenomnibusses mit Zugfunkeinrichtungen (über dem Kopf des Triebwagenführers ist das Lampenfeld zu sehen, auf dem die Lichtsignale erscheinen). — Rechts: Fahrdienstleiter im Streckenfunkstellwerk auf dem Bahnhof Homberg.
Fotos: Först (BD Kassel)

Auf der 41 km langen eingleisigen Hauptbahnstrecke Malsfeld-Treysa wird in Kürze eine neuartige Signalanlage der Deutschen Bundesbahn in Betrieb genommen. Die bisher ortsbedienten Formsignale auf den Bahnhöfen dieser Strecke werden durch Führerstandssignale auf den Triebfahrzeugen (Lokomotiven und Triebwagen der Schienenomnibusse) ersetzt. Die Signale werden von einer ortsfesten Befehlsstelle über Funk auf die Triebfahrzeuge übertragen. Die Züge melden ihren „Fahrort“ drahtlos an die Befehlsstelle.

Auf dem Bahnhof Homberg, etwa in der Mitte der Strecke Malsfeld-Treysa im Bezirk der Bundesbahndirektion Kassel, wurde ein Streckenfunkstellwerk errichtet. Das Streckenfunkstellwerk steht mit einem Sendegebäude auf dem Allmutsberg in der Nähe des Bahnhofs durch ein Kabel in Verbindung. Alle Triebfahrzeuge der Züge auf dieser Strecke haben für die Signalübertragung eine Funksende- und Empfangsanlage. Die Signale werden auf einem Lampenfeld im Führerstand angezeigt.

Das Streckenfunkstellwerk ist mit einem Linienfahrdienstleiter besetzt. Er regelt den Zugverkehr auf der ganzen Strecke unter Mitwirkung der an der Strecke liegenden Linienbahnhöfe. Die örtlichen Betriebsbeamten dieser Bahnhöfe handeln nach den Anweisungen des Linienfahrdienstleiters in Homberg. Das Streckenfunkstellwerk ist durch Fernsteuerung über Drahtleitungen mit den Linienbahnhöfen verbunden.

Durch die Fernsteuerung werden die Kommandos zum Einstellen einer bestimmten Fahrstraße auf den Linienbahnhöfen sowie die Bestätigungsmeldungen, daß diese Fahrstraße eingestellt und festgelegt ist, übertragen. Unter Kommandos und Meldungen sind hier nicht Ferngespräche, sondern relaisgesteuerte Schaltvorgänge zu verstehen. Der Linienfahrdienstleiter kann darüber hinaus jedoch zu jeder Zeit mit jedem Triebfahrzeug auf der Strecke ein Ferngespräch über die Funkverbindung führen.

Der Linienfahrdienstleiter hat auf seinem Platz im Stellwerk eine Signalstelltafel. Auf dieser Stelltafel ist die Strecke Malsfeld-Treysa bildlich dargestellt. Die Bedienungshandlungen werden durch Drücken entsprechender Stelltafeln auf dieser Stelltafel vorgenommen. Soll ein Zug über die Zugfunkstrecke geleitet werden, so wird die Zugnummer auf dem Gleisfeld der Stelltafel, das dem Ausgangsbahnhof des Zuges entspricht, eingestellt. Die Funkeinrichtung auf dem Triebfahrzeug dieses Zuges erhält eine entsprechende Kennnummereinstellung. Die Zugnummer leuchtet in dem betreffenden Gleisfeld auf der Stelltafel in einem Zugnummernfeld auf und wandert später mit dem jeweiligen Fahrort des Zuges von Zugnummernfeld zu Zugnummernfeld auf dem Streckenbild der Stelltafel weiter.

Drückt der Linienfahrdienstleiter zwei Signaltasten des betreffenden Streckenabschnittes, so laufen alle weiteren Vorgänge für die Signalgabe automatisch ab. Der Linienbahnhof erhält über die Fernsteuerleitung den Auf-

Funk steuert Züge

Erstes Funkstellwerk der Deutschen Bundesbahn

trag, die Fahrstraße einzustellen. Nach Eingang der Meldung über die Festlegung der Fahrstraße wird dann das Signalkommando selbsttätig an das Triebfahrzeug auf dem Funkwege übertragen. Besondere Schaltkennzeichen, die mit dem Signalkommando über Funk gesendet werden, gewährleisten die Signalanzeige für den Zug, für den dieses Signalkommando gilt. Das Signalkommando löst auf dem Lampenfeld des Führerstandes die entsprechende Signalanzeige als Lichtsignal aus. Die farbigen Lichter der Führerstandssignale entsprechen den bekannten Lichtsignalen bzw. den Nachtzeichen der Streckenformsignale. Es werden die Signalbegriffe „Halt“, „Fahrt“ und „Langsamfahrt“ angezeigt.

Außer den Hauptsignalen erscheinen auch die Vorsignale auf dem Bildschirm des Lampenfeldes. Jeder Signalwechsel wird dem Triebfahrzeugführer durch eine Hupe im Führerstand akustisch gemeldet.

Bei diesem Signalfunk ist es möglich, einem Zuge bei außergewöhnlichen Ereignissen, bei denen es auf sofortiges Anhalten ankommt, das Signal „Halt Gefahr“ als blinkendes Rotlicht auf dem Funkwege zu übertragen. Der Zug kann dann schnellstens zum Halten gebracht werden. Über die Funksprechverbindung kann dem Triebwagenführer sofort der Grund des Haltens mitgeteilt werden.

Auf den Schienenomnibussen sind die Führerstandssignale auch von den Reisenden zu sehen. Ihnen bietet sich das ungewöhnliche Bild der Signalübertragung auf ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug. So mancher Reisende wird seine Betrachtungen darüber anstellen wie der Signalwechsel wohl zustande kommt, da doch keine sichtbare Verbindung zwischen einem Stellwerk und dem Fahrzeug festzustellen ist.

An bestimmten Stellen der Strecke sind Gleismagnete angebracht. Der Zug meldet beim Befahren dieser Gleismagnete automatisch seinen „Fahrort“ auf dem Funkwege an den Linienfahrdienstleiter. Die Fahrortmeldungen des Zuges verwandeln selbsttätig die Ausleuchtung auf der Streckenstelltafel und schalten auch die Zugnummer in das nächste Gleis- oder Streckenfeld weiter. Der Linienfahrdienstleiter ist somit jederzeit über den Betriebszustand auf diesem Streckenabschnitt unterrichtet. Eine sinnreiche Schaltung gewährleistet die Sicherheit der gesamten Anlage.

Durch den „Betriebszugfunk“ ist es möglich, den Zugverkehr auf dieser Strecke von einer Stelle aus betriebssicher zu leiten. So.

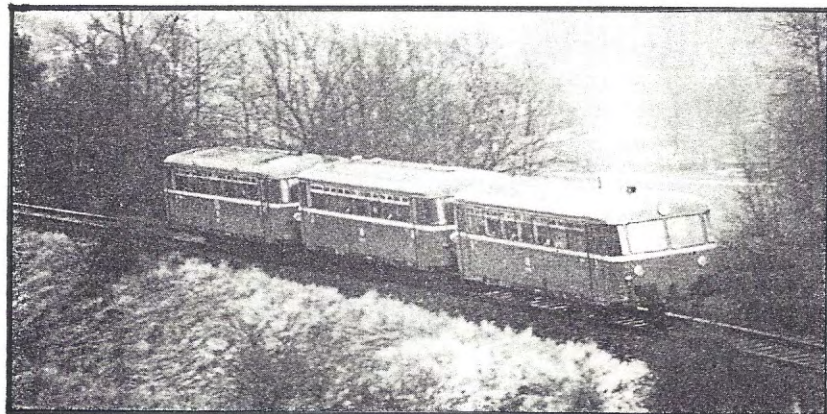


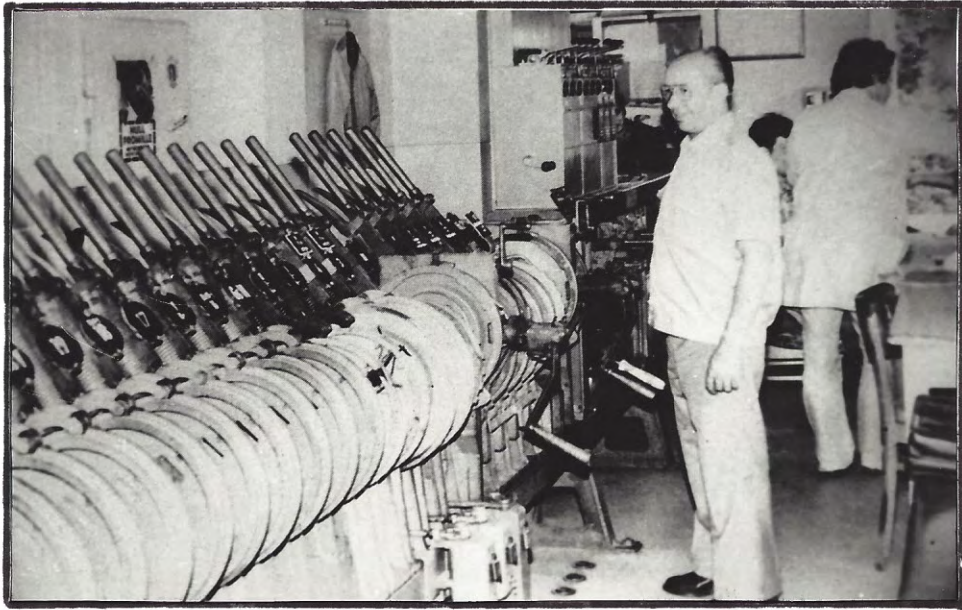
Mater Nr. 635

Das Sendegeäude des Streckenfunkstellwerkes der DB mit Antennenanlage auf dem Allmutsberg bei Homberg

Foto: Först (BD Kassel)

Schienenbus auf dem Streckenabschnitt





Fahrdienstleiter auf dem letzten Stellwerk im Bahnhof
Malsfeld (Foto: aus dem Buch
'Kanonenbahn', Rolf Geisler)



Die letzten Schienenbusse verlassen den Bahnhof
Malsfeld am 25. Mai 1974 (Foto: Otto Vesper, Homberg)



Stellwerk vor Beiseförth

(Foto: Becker)



Stellwerk gegenüber der Brauerei

(Foto: W. Koch)