

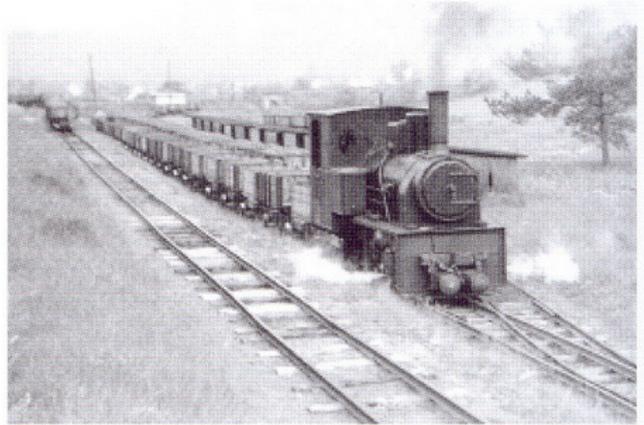
Der Bahnhof Malsfeld im Wandel der Zeiten

„Es war einmal ein wichtiger Eisenbahnknoten, an dem sich mitten im Kreis Melsungen die beiden Bahnlinien des Landkreises kreuzten...“ So könnte man heutzutage eine Schilderung beginnen, die sich mit der Bahnstation Malsfeld befassen würde, denn von der einstigen Bedeutung dieser Station ist nicht mehr viel übrig. Im Bereich des alten Bahnhofs, an der so genannten „Kanonenbahn“, überwuchern Bäume und Büsche das frühere Gleisareal, die Ruine eines der früheren Stellwerke ist wie ein Dornröschen-Schloss von Pflanzen eingeschlossen. Das Bahnhofsgebäude dient jetzt als Wohnhaus, nur die große Eisenbahnbrücke über der Fulda ist noch ein deutlich sichtbarer Zeuge einer für diese Bahnstation besseren Zeit.

Die Bahnzeit begann in Malsfeld Mitte des 19. Jahrhunderts, als 1848 die kurhessische „Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“ die Verbindung zwischen Karlshafen-Kassel-Bebra-Gerstungen herstellte. Zunächst hielten hier keine Züge, Fahrgäste aus Malsfeld mussten sich nach Beiseförth zum dortigen Bahnhof begeben.



Mit der Eröffnung der Bahnlinie Leinefelde (Thür.)–Treysa im Jahre 1879 begann die große Zeit der Malsfelder Bahnstation. Diese Strecke war Teilstück einer vom preußischen Militär geforderten Verbindung zwischen Berlin und der Westgrenze des Reiches, um hier im Kriegsfall zügig Truppen und Material transportieren zu können – was der Bahn den Beinamen „Kanonenbahn“ einbrachte. Erst diese Bahn brachte mit sich, was die Station über Jahrzehnte prägen sollte: das Empfangsgebäude mit Güterboden, einen dreiständigen Lokschuppen mit Drehscheibe, die Überführung über die Kasseler Bahn und die große Fulda-Brücke. Die Verbindung zwischen den beiden sich kreuzenden Bahnlinien wurde durch eine Kurve nördlich des Bahnhofs hergestellt.



Basaltwerk Malsfeld unterer Bahnhof 1963

Fotos: Archiv Salzmann

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts entstanden die ersten Anlagen zur Abfuhr der um Malsfeld herum geförderten Bodenschätze. So brachte eine Seilbahn einige Jahre Braunkohle von Ostheim, eine Schmalspurbahn beförderte Ostheimer Basalt durch den Wolfsgraben und die neu eröffnete Malsfelder Braunkohlengrube erhielt eine Verladerrampe im Bereich gegenüber der Fahre. Das 1898 angestoßene Projekt einer privat betriebenen Kleinbahn von Malsfeld über Ostheim und Rhünda nach Wabern wurde diskutiert, aber nicht verwirklicht.

Vor dem Ersten Weltkrieg wollte die militärische Führung des Reiches besser für einen Zweifrontenkrieg an der Ost- bzw. Westgrenze des Reiches gewappnet sein, daher wurde die Kanonenbahn an mehreren Stellen ausgebaut: Bis Oberbeisheim wurde 1906 ein zweites Gleis gelegt und eine neue Verbindung zur Kasseler Bahn durch eine langgezogene Kurve zwischen dem Bahnhof Beiseförth und dem oberen Bahnhof Malsfeld ersetzte ab 1911 die alte enge Verbindungskurve. Mussten Fahrgäste, die von Melsungen nach Spangenberg fahren wollten, früher die Kasseler Gleise queren, um über die „Hohe Treppe“ – eine steile, massive, in den Hang hinein gebaute Sandsteintreppe – den oberen Bahnhof zu erreichen, so konnten sie nun direkt vom neuen, breiten unteren Bahnsteig über eine neue Treppe zur oberen Ebene der Kanonenbahn gelangen. Der breite Bahnsteig bot Platz für eine große, mit einem Ofen beheizbare Wartehalle, auch gab es eine bewirtschaftete „Erfrischungshalle“ – Gebäude, die noch heute dort stehen. Es entstand auch eine Unterführung vom Bahnsteig zur Straße, die aber jahrzehntelang verschlossen war und erst Mitte der 1960er Jahre geöffnet wurde.

Während am unteren Bahnsteig vereinzelt auch mal ein Eilzug hielt, wurden auf der Kanonenbahn kaum mehr als fünf bis sieben Personenzüge täglich eingesetzt. So wurde die Strecke Richtung Eschwege nach dem Ersten Weltkrieg zur Nebenbahn herabgestuft, die Strecke Treysa-Malsfeld hatte als Güterverbindung nach Bebra immerhin eine gewisse Bedeutung.

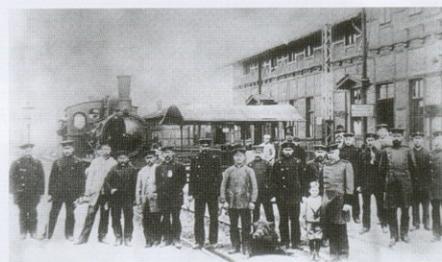


Eine alte Postkarte von Malsfeld zeigt zwei Ansichten des Bahnhofs sowie die alte Fuldaabrücke

Der Abtransport von Braunkohle war ab Mitte der 1920er Jahre Geschichte, dagegen behielt die Beförderung von Basalt seine Bedeutung. Mittlerweile hatte man die Fuldaabrücke durch ein zweites Gleis verstärkt, auch die Stellwerke wurden in den 1930er Jahren durch Neubauten ersetzt. Während des Zweiten Weltkrieges nahm der Verkehr deutlich zu, die Züge fuhren rund um die Uhr. Wegen anderer zerbombter Strecken, besonders auch nach der Zerstörung der Ederspermauer 1943, deren Flutwelle die Bahnlinie bei Grifte wegspülte, kam vermehrt Umleitungsverkehr auf der Strecke. Um hier flexibler reagieren zu können, wurde durch den „Abzweig Ziegelhütte“ auch die alte nördliche Verbindungskurve wieder in Betrieb genommen.

Zum Ende des Weltkrieges standen die Malsfelder vor den Trümmern ihrer Fuldaabrücke, die im März 1945 durch herrenlos die Gefällstrecke von Oberbeisheim herunter rasende Güterwaggons zum Einsturz gebracht worden war. Wer nun nach Spangenberg fahren wollte, musste die Fulda auf einem schwankenden Holzsteg überqueren und in den auf der Ostseite wartenden Zug einsteigen. Erst im Oktober 1948 rollte der Verkehr wieder über die Brücke, die Bahnpolizei nutzte das Gelände am östlichen Brückenkopf als Schießstand und Hundeübungsplatz. Der Abzweig Ziegelhütte wurde wieder zurückgebaut, eine Bahnmeisterei gab es in Malsfeld bald auch nicht mehr. In den

1950er Jahren erprobte man, die Züge Richtung Treysa per Funk leiten zu können, stellte die Versuche aber später wieder ein. Augenfalliger für die Reisenden war der Einsatz der roten Schienenbusse, die die mit Dampfloks bespannten Personenzüge ablösten und bis zum Ende des Bahnbetriebs das Bild der Strecke bestimmten. Noch waren gut 100 Bedienstete am Bahnhof tätig, aber es mehrten sich nun die Zeichen für einen Rückgang: Das zweite Gleis nach Oberbeisheim wurde entfernt, die Anschlüsse zum Basaltwerk und zur Fahre wurden stillgelegt, Lokschuppen und Drehscheibe verloren ihre Funktion und wurden in den 1970er Jahren abgebaut. In der Folgezeit beschleunigte sich der Niedergang: Der Personenverkehr nach Waldkappel wurde im Mai 1974 eingestellt und ab Juni 1981 brummte auch kein Schienenbus mehr nach Treysa. Alte Waggons und Schienenbus-Anhänger mit eingeworfenen Fenstern warteten auf den Bahnhofsgleisen, bis sie zur Verschrottung abgeholt wurden. Eine Kleinlok vom Bahnhof Melungen versah in den letzten Jahren den verblie-



Die Belegschaft des Malsfelder Bahnhofs 1906
Fotos: Archiv Salzmann

benen Güterverkehr nach Spangenberg (bis Mai 1986), nach Oberbeisheim (bis Dezember 1988) und zum Anschluss Pfeiffewiesen (bis September 1994), ein neues Container-Terminal bei Beiseförth brachte dem Bahnhof Malsfeld keine Belebung. Als letzter Schritt folgte der Verkauf des Bahnhofsgebäudes, der Ausbau der Gleise und der Abriss des Stellwerks über der Kasseler Bahn. Geblieben ist die Station an der Kassel-Bebra-Strecke, die seit 1966 elektrifiziert ist und auch von vielen Güterzügen befahren wird. Im Personennahverkehr pendeln aktuell die Triebwagen der Cantus-Gesellschaft im Stundentakt zwischen Kassel und Bebra beziehungsweise Fulda, für Fahrten ins Umland kann man am Bahnhof Malsfeld in Busse umsteigen.

Reinhold Salzmann