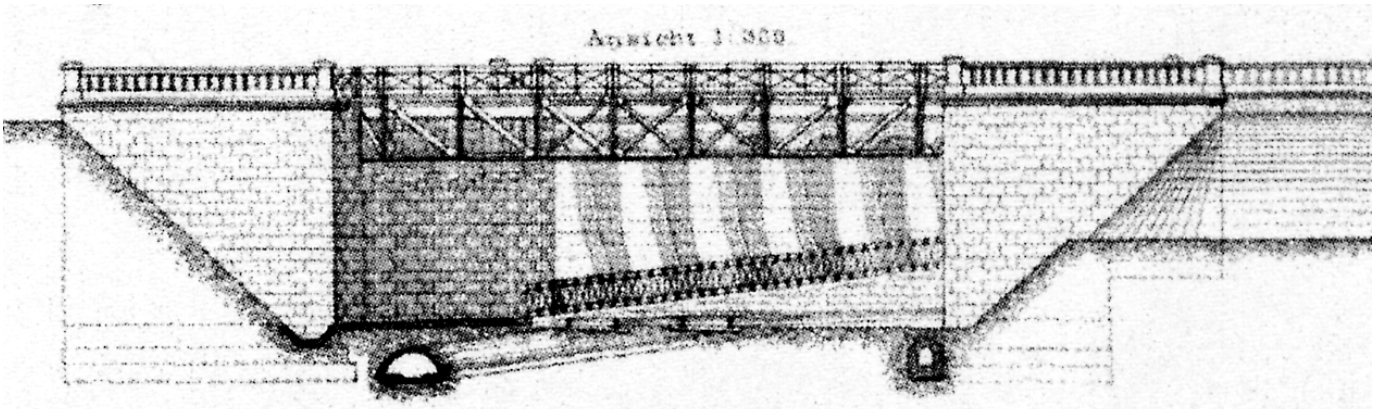
Teil 96: Die Querung der Bergisch-Märkischen Bahn und der untere Haltepunkt Malsfeld

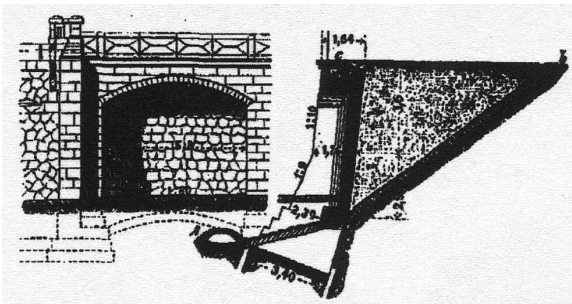


Seitenansicht vom Uberquerungsbauwerk der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bei Malsfeld (Aus: Zeitschrift für Bauwesen 1880, Atlas)

Bei **Km 89,41** wird mit einem Überbauwerk die Hauptstrecke überquert, die mehrere Namen aufzuweisen hat. Zunächst wurde sie ab dem Jahre **1845** die **Friedrich-Wilhelms-Nordbahn** genannt, ab **1854** in **Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn** umbenannt und ab **1866** nach der Eingliederung Kurhessens in das Königreich Preußen nur noch schlicht mit **Hessische Nordbahn** bezeichnet. Im Jahre 1868 wurde diese Bahn schließlich von der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** übernommen, die dann im Jahre 1882 verstaatlicht wurde und in der Königlich-Preußischen Eisenbahnverwaltung aufging. Heutzutage wird die Strecke einfach nur die **Bebra-Kasseler** Strecke genannt.

Das westliche Widerlager der Brücke mit den dahinter liegenden Kaskadenbögen der Stützmauer am 13. 5. 2011

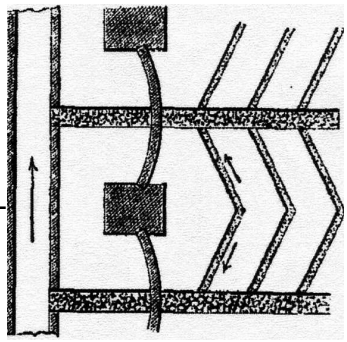
Die beiden Widerlager der zu errichtenden Brücke mussten so weit voneinander entfernt sein, dass nicht nur die beiden Gleise der Märkischen Bahn, die beim Bau der Kanonenbahn um 1877 bereits 2-gleisig ausgebaut war, sondern auch ein Verbindungsgleis vom Bahnhof Beiseförth aus zum Malsfelder Bahnhof sowie ein **6 m** breiter Weg als Verbindung zu den dahinter liegenden Ländereien untergebracht werden konnten. Daraus ergab sich, dass die Überführung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit einer lichten Weite von **18,957 m** in einem Winkel von etwa **71 Grad** erfolgen musste. Die tatsächliche Länge der Längsträger betrug **20 Meter.**



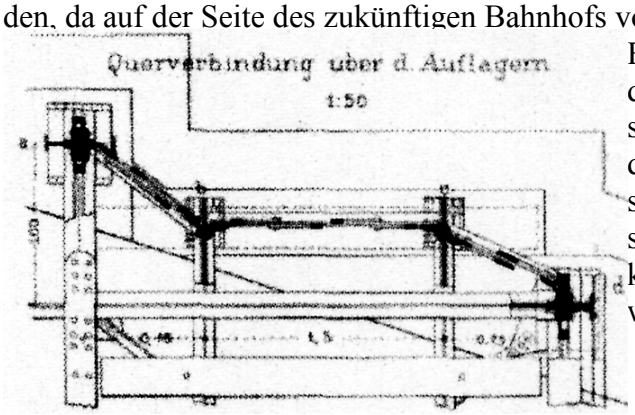
Draufsicht und Seitenansicht von der Stützmauer an der Westseite (Aus: Zeitschrift für Bauwesen 1880, Atlas)

Die Überführung musste für vier Gleise ausgelegt sein, da nicht nur zwei Streckengleise, sondern auch ein Ausziehgleis sowie ein später bei Bedarf zu verlegendes drittes Gleis und einen Fußweg für den zu erwartenden Personenverkehr am Bahnhof Malsfeld untergebracht werden.

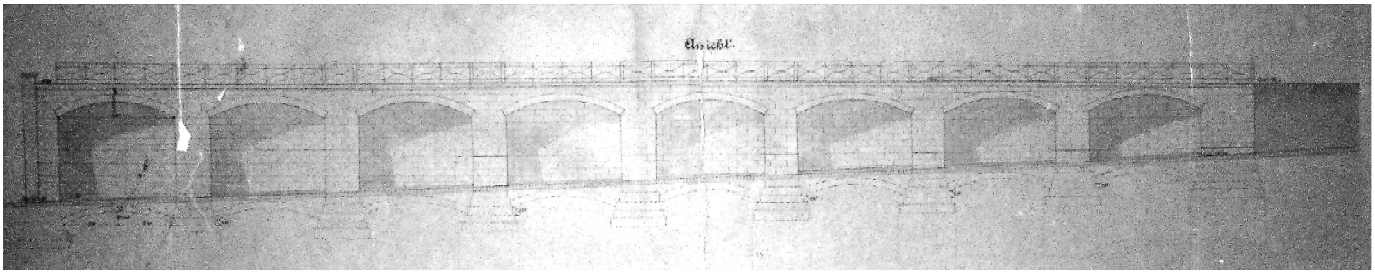
Ein besonderes Augenmerk musste auf das westliche Widerlager gerichtet werden, da auf der Seite des zukünftigen Bahnhofs von Malsfeld besonders widrige Bodenbeschaffenheiten vorhanden waren. Dort waren plastische Tone mit geneigt liegenden Wasser führenden Treibsandschichten vorherrschend, die mit einer starken Stützmauer gebändigt werden mussten. Diese bis heute erhaltene Mauer



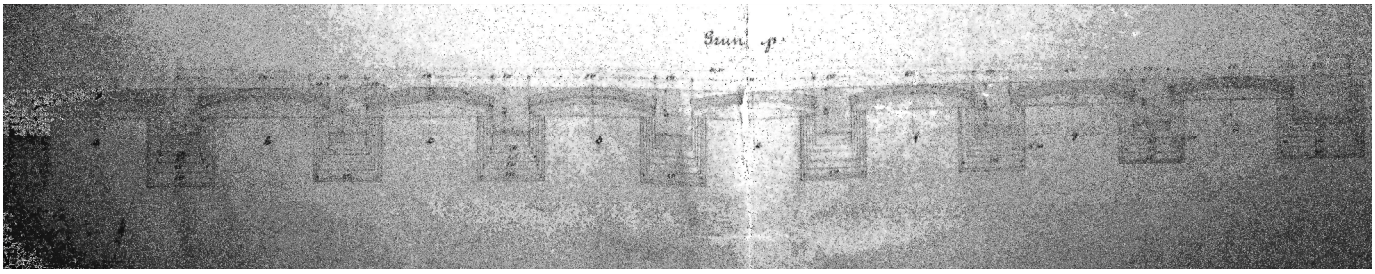
Draufsicht auf das Schema der Entwässerungskanäle sowie der Stützmauern (Aus: Zeitschrift für Bauwesen 1880, Atlas)



Links:
Bei den Querverbindungen ist gut zu erkennen, dass das Gleisbett in der Mitte des Überbaues gelegen hatte. (Aus: Zeitschrift für Bauwesen 1880, Atlas

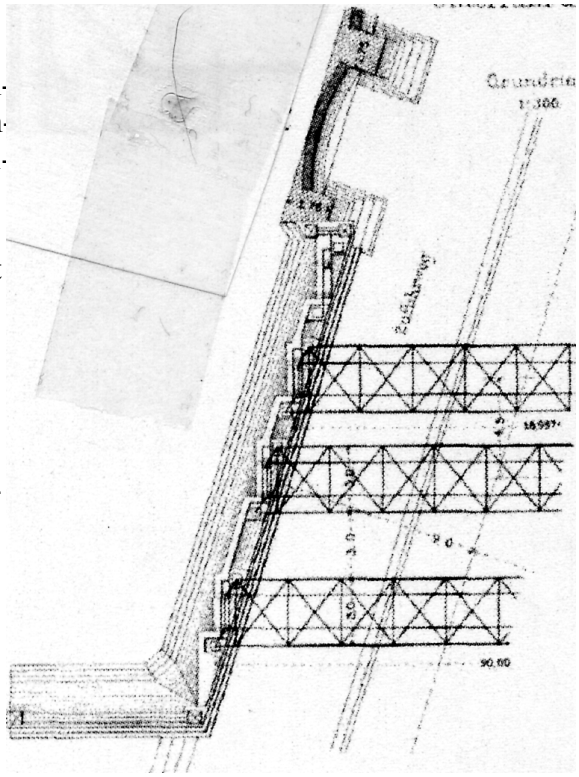


Ansicht der kompletten Stützmauer (Ausschnitt des Bauwerksplanes aus 1877 aus dem Betriebsamt Eschwege - Sammlung Salzmann)

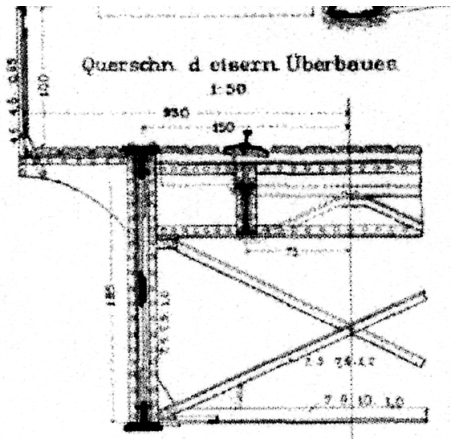


Grundriss der sich nach Norden verjüngenden Stützmauer (Ausschnitt vom Bauwerksplan aus 1877 aus dem Betriebsamt Eschwege - Sammlung Salzmann)

besteht aus senkrechten Pfeilern, die sich nach hinten fortpflanzen, zwischen die mehrere Gewölbe gesetzt wurden, damit der Druck des Berges voll auf die Pfeiler übergehen konnte. Unterhalb der Gewölbebögen wurden weitere Gewölbe eingebaut, die dann auch mit zur Entwässerung des Gebirges beitrugen. Dabei handelte es sich um insgesamt **8 Bögen** mit einer Breite von **5,80 m** und einem Radius von jeweils **6 m**.
Die Gesamtlänge des Bauwerks beträgt **61,50 m** und verjüngt sich von Süd nach Nord in einem Gefälle von **1:30** in der sichtbaren Höhe von **5,87 m** auf **3,54 m**.
Zur Entwässerung der Erdmassen, die hinter der Stützmauer liegen, wurden in Stein gepackte Sickergräben angelegt, die dann von oben her bis zur Stützmauer hin mit Erde aufgefüllt wurden, um den darüber liegenden Raum voll nutzbar zu machen. Diese Art der Errichtung einer Stützmauer erschien am Sinnvollsten, da die Kosten für den laufenden Meter Mauerwerk lediglich bei rund **114 Mark** lagen, während ein dickes durchgehendes Mauerwerk aus behauenen Bruchsteinen pro Meter auf etwa **160** bis **200 Mark** gekommen wäre.
Die Fundamente dieses Bauwerkes besitzen eine Stärke von **3,40 m**, die wegen des schlechten Baugrundes zusätzlich mit Spundwänden gesichert werden mussten. Unmittelbar vor den Fundamenten verläuft der Wasser-Abzugskanal, der aus Beton gefertigt wurde, dessen Bestandteile aus **0,0810 m^3** Zement, **0,569 m^3** Sand und **0,650 m^3** Kies per **1,3 m^3** fertigen Betons bestanden. Die Außenwand des Kanals besaß eine Breite von **2,15 m,** eine innere Höhe von **72 cm** und innen einen Durchmesser von **0,9 m^2**. Die Herstellung des Kanals in Beton kostete per laufenden Meter **16,48 Mark**, während ein gemauerter Kanal Kosten in Höhe von **35 Mark** per lfd. Meter verursacht hätte. Dieses Bauwerk nannte sich offiziell "Futtermauer beim Bahnhof Malsfeld", wurde im Jahre **1878** errichtet und steht am **Km 89,530**.
Der 3-gleisige Überbau besaß eine Besonderheit. Lag bei den anderen Überführungen am Streckenabschnitt das Gleisbett im Bezug auf die Überbauträger oben oder unten, so lag dieses aus Platzgründen in der Mitte. Der Überbau selbst bestand aus 3 Fachwerkträgern mit paralleler Gurtung. Das Gewicht eines eisernen Überbaus betrug **24.282 kg** Schmiedeeisen, **1.394 kg** Gusseisen sowie **80 kg** Stahl, woraus sich ein Gesamtgewicht pro Überbau von **25.756 kg** ergab. Für die 3 kompletten Überbauten ergab das eine Menge von **77.268 kg** an Eisen. Die



Draufsicht auf die Überführung mit den 3 Überbauten sowie dem Platz für ein 4. Gleis (Aus: Zeitschrift für Bauwesen 1880, Atlas)



Querschnitt durch einen eisernen Überbau (Aus: Zeitschrift für Bauwesen 1880, Atlas)

20 Meter langen Überbauten besaßen eine Gesamthöhe von **2,85 m**, wovon bereits das seitliche Geländer **1 Meter** in Anspruch nahm. Der Abstand zwischen den Gleisen lag bei **3 Metern**, wobei die einzelnen Überbauten mit Querverbindungen gesichert waren, um seitliche Schwankungen beim Befahren zu verhindern. Über den Auflagern war noch eine weitere Querverbindung zwischen den Hauptträgern eingebaut, an die auch die Endschwellen-Träger angeschlossen waren.

Blick vom Überbau auf den heutigen Haltepunkt Malsfeld am 13. 10. 2007

Das östliche Widerlager des Überbauwerks trägt noch die typischen Merkmale der Kanonenbahn-Brücken auf einer Aufnahme vom 13. 10. 2007

Der gesamte Überbau wurde im Laufe des Sommers im Jahre **1878** errichtet und kostete insgesamt **63.234 Mark**. Ein Foto von der ursprünglichen Brücke ist anscheinend nicht überliefert, jedoch wissen wir heute aus der **Zeitschrift für Bauwesen** vom **10. August 1880** wenigstens ungefähr, wie diese damals ausgesehen haben muss. Der alte Überbau hielt nur etwa **30** Jahre lang, dann hatte er ausgedient, da sich dieser vermutlich als zu schwach für die inzwischen gestiegenen Zuggewichte erwiesen hatte. Außerdem gab es bereits vor dem 1. Weltkrieg Pläne, die Malsfelder Fuldabrücke mit einem zweiten Streckengleis sowie mit einem Ausziehgleis vom Malsfelder Bahnhof her zu versehen. In diesem Zusammenhang ist der Umbau der Überführung zu sehen, der schon vor dem 1. Weltkrieg, vermutlich in den Jahren **1911-1913**, durch die heutige Beton-Version ersetzt wurde. Dabei wurden die alten Sandstein-Widerlager im oberen Bereich mit Stahlbeton verstärkt und teilweise erneuert, wobei die beiden Widerlager der Überführung bis heute in ihrer ursprünglichen Form weitgehend erhalten geblieben sind. An Stelle der alten Eisen-

Die Südseite der Brücke über die Friedrich-Wilhelm-Nordbahn am 13. 10. 2007

und die Nordseite am 11. 3. 2011 (Foto: R. Salzmann)

5 von 8 Bögen sind auf dem Foto zu sehen, dahinter macht die Mauer einen Knick (6. 2. 2016)

Die Nordseite des östlichen Widerlagers mit seitlichem Damm, das gesamte östliche Widerlager und die Ostseite vom Widerlager mit dem Damm am 6. 2. 2016

konstruktion trat nun eine in der Mitte durch einen starken konischen Betonpfeiler gestützte Stahlbetonbrücke, die die Stilllegung der Strecke nach Spangenberg noch überdauert hat und so heute noch steht. Inzwischen ist die Überführung nicht mehr zugänglich und der hölzerne seitliche Fußweg ist total marode.

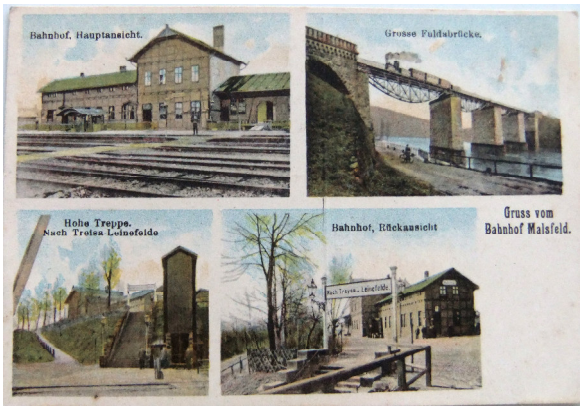
Der Umbau des Überbaus in der heutigen Form war nur möglich geworden, da im Jahre **1911** von Beiseförth aus ein neues Verbindungsgleis zwischen der Kassel-Bebraer Bahnstrecke und der Kanonenbahn in einer langen Kurve verlegt wurde, um an deren westlichen Ende in den Malsfelder Bahnhof einzumünden. Danach verschwand das dritte (Verbindungs)- Gleis vom Haltepunkt Malsfeld an der Kassel-Bebraer Bahn, der damals dadurch weitgehend sein heutiges Aussehen erhalten konnte.

Die Überquerung der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn von oben im Frühjahr 2005 und mit gesperrten Zugängen am 6. 2. 2016

Die Westseite mit dem im Jahre 1911-13 umgebauten Widerlager der Überquerung und die Ostseite am 6. 2. 2016

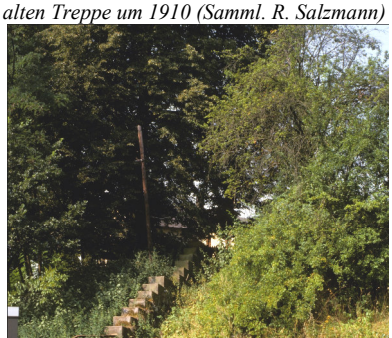
Auf dem neuen Überbau gab es nach wie vor drei Gleise, die dann auf den paar Metern zwischen dem Überbau und der Fuldabrücke in das Streckengleis einmündeten. Im Jahre **1928** wurde das Streckengleis von dem mittleren auf das südliche Gleis verlegt, während das Mittlere nun als Ausziehgleis vom Malsfelder Bahnhof diente. Ab dem Jahre **1948** mündete dieses Gleis dann in das südliche Gleis ein, da der zweite Überbau an der Fuldabrücke weggefallen war.

Vergrößerung des Postkartenausschnittes vom oberen Treppenende mit dem Malsfelder Bahnhof um 1915

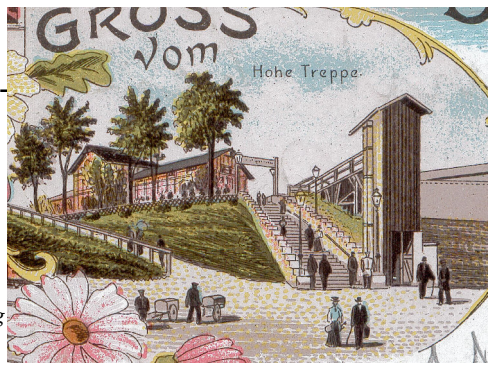


Postkarte vom Malsfelder Bahnhof mit der alten Treppe um 1910 (Samml. R. Salzmann)

Ursprünglich gab es an der Nord-Westseite des Haltepunktes Malsfeld an der Bergisch-Märkichen Eisenbahn für die Fahrgäste zum Umsteigen zwischen den beiden Bahnen eine Verbindungstreppe zum Kanonenbahnbahnhof Malsfeld. Rechts von der Treppe stand ein hoher Turm, in dem ein Fahrstuhl zum Transport der Gepäckstücke von den Fahrgästen sowie zum Umladen von Expressgut zwischen den beiden Bahnen eingebaut war. Der Lastenaufzug soll mit Wasser-



Die zugewachsenen Reste der Freitreppe am 6. 2. 2016 (Fr.) sowie noch gut sichtbar vor 2010 (Sg. Salzmann)



Rechts:
Postkartenausschnitt mit der Treppe und dem Lastenaufzug. Hier ist die Holzkonstruktion zum oberen Ausgang sichtbar
Ganz rechts:
Der obere Bahnhof mit der Freitreppe und Aufzug (beide Kartenausschnitte: (Sg. Below/Koch)

kraft gearbeitet haben, wobei das Wasser als Gegengewicht in die jeweils gegenüber liegende Kammer gepumpt wurde, wodurch der Aufzug herunter oder nach oben fuhr. Ähnliche Türme mit Aufzügen gab es an verschiedenen Verbindungsbahnhöfen entlang der Kanonenbahn, wie z. B. am Turmbahnhof **Güterglück,** wo es gleich zwei dieser Aufzüge gab, die erst in jüngster Zeit abgerissen wurden.

Einer der beiden Gepäckaufzüge am Bahnhof Güterglück (Quelle: TEAMDOCHNOCH.de)

Am Haltepunkt Malsfeld an der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gab es bereits seit dem Jahre **1876** einen eigenen Bahnhaltepunkt mit einem kleinen Stationsgebäude, das etwa dort gestanden hatte, wo sich heute der Eingang zur Unterführung befindet. An der Station wurde damals sogar Express- und Frachtgut abgefertigt, da die Malsfelder Brauerei seitdem ihr Bier an Kunden, die in der Nähe eines Bahnanschlusses lagen, seitdem mit der Bahn transportieren ließ.

Die Gleisseite vom ersten Stationsgebäude am unteren Haltepunkt bis 1913 wurde in der Chronik von Malsfeld aus 1997 als Bahnhofswirtschaft bezeichnet (Foto: Chronik Malsfeld,, Samml. Salzmann)

Das sollte sich in den Jahren **1910/11** ändern, als der breite Mittelbahnsteig am unteren Haltepunkt Malsfeld gebaut werden konnte, weil das nördliche Verbindungsgleis zum oberen Bahnhof durch die Anlegung der großzügigen Südverbindung nun überflüssig geworden war. So entstand in den Jahren **1913/14** unweit des Aufzugsturmes nahe der Gleise ein neues größeres Stationsgebäude, von dem aus eine Unterführung zum neuen Mittelbahnsteig hergestellt wurde. Außer dem Eingang zur Unterführung gab es im Gebäude, von der Straßenseite aus gesehen, einen langen Querflur. In der Mitte des Flurs befand sich der Fahrkartenschalter mit dem dahinter liegenden Dienstraum und links davon befand sich der Warteraum 1. und 2. Klasse, während sich der Warteraum 3. und (damals noch 4.) Klasse rechts vom Dienstraum befand.

Entwurfs-Zeichnungen vom neuen großzügigen Stationsgebäude am unteren Haltepunkt Malsfeld vom April 1913 (Quelle: DB AG, Historische Sammlung Berlin/ Sammlung Salzmann)

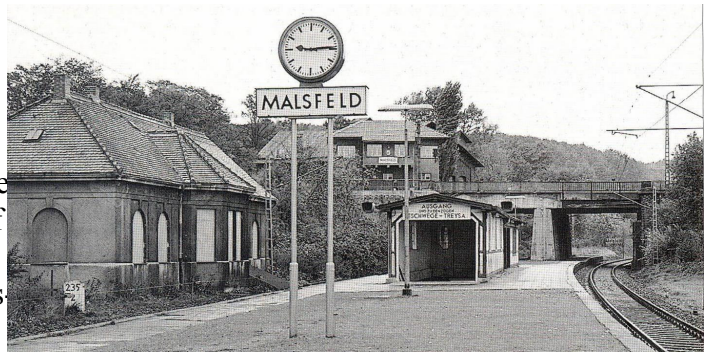
Außerdem gab es im Kellergeschoss außer dem Aufgang zur Unterführung, die schon reichlich Platz in Anspruch nahm, nur noch einen kleinen Kohlenkeller. Ein Bewirtungsraum, auf den der Bahnhofswirt vom oberen Bahnhof Malsfeld hoffte, war im Gebäude nicht vorgesehen. Der Bahnhofswirt hatte im Jahre **1913** auch die Bewirtschaftung vom unteren Haltepunkt beantragt, was aber von der Eisenbahnverwaltung abgelehnt wurde.

Der Aufgang zur Unterführung zum Mittelbahnsteig am 6. 2. 2016

Gleichzeitig mit dem neuen Empfangsgebäude wurde die Unterführung zum neuen Mittelbahnsteig gebaut, die auf einer Stirnseite des neuen Mittelbahnsteigs in einem extra dafür errichteten Fachwerkgebäude wieder das

Links:
Postkartenausschnitt um 1930 mit dem neuen Stationsgebäude, dem Mittelbahnsteig mit Wartehalle und dem Aufgang von der Unterführung sowie einem Gepäckschuppen (Sammlg. Below/Koch)

Tageslicht erreichte.
Im Jahre **1914** wurde ein Abort im Treppenaufgang des Stationsgebäudes geplant, was aber als problematisch angesehen wurde. Im gleichen Jahr gab es eine Planung für eine Bahnsteigüberdachung, für die aber im Etat kein Geld mehr vorhanden war und auf das kommende Jahr verschoben wurde.
Im Jahre **1915** gab es Klagen über den noch unbefestigten Bahnsteig am unteren Haltepunkt, da sich die Gepäckkarren nur schwerlich darauf bewegen könnten, der aber abgelehnt wurde. Am **6. April** wurde schließlich der Bau einer Bahnsteigüberdachung die **16.000 Mark** kosten sollte, genehmigt, aber schon am **19. April** kam die Meldung, dass deren Errichtung zurückgestellt sei.



Der untere Hp. Malsfeld im Jahre 1969 (Aus: MIBA Spezial Nr. 70, Sg. M. Meinhold)

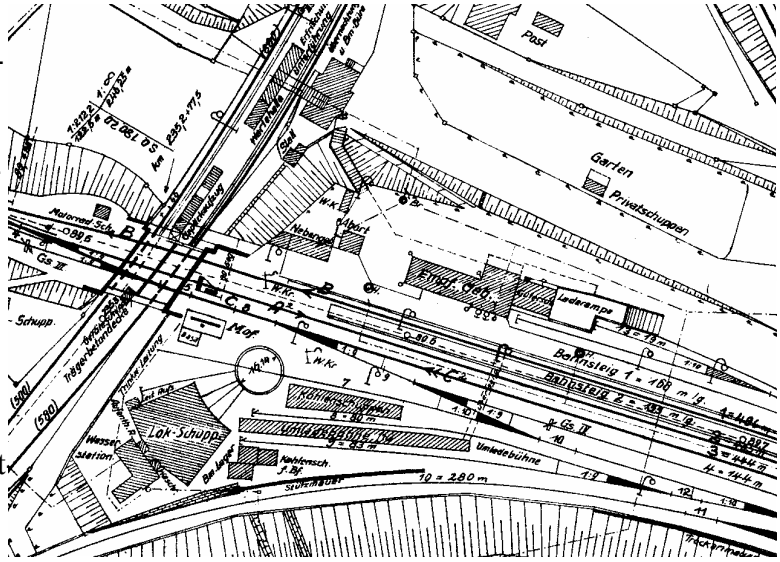
Im **August** des gleichen Jahres erfolgte dann die Mitteilung, dass der Bau einer Aborthalle, von der inzwischen die Rede war, bis auf Weiteres zurückzustellen sei.
Zwischen den Jahren **1917** und **1919** wurden die eingereichten Bauvorhaben in Anbetracht der derzeitigen Verhältnisse weiterhin zurückgestellt, bis es dann im Jahre **1920** hieß, dass diese bei den momentanen Verhältnissen nicht in Frage kämen.
Zu Beginn der **20-er Jahre** stellte man fest, dass das Empfangsgebäude am unteren Haltepunkt zu groß geraten sei und es eigentlich keinen Sinn mache, in Malsfeld zwei getrennte Fahrkartenschalter zu unter halten. Offensichtlich war schon länger geplant, den unteren Haltepunkt als Dienststelle zu schließen, da der Malsfelder Bürgermeister **Laus** sich am **17. Mai 1922** in einem Brief an die Königliche Eisenbahndirektion Cassel gegen die Aufhebung des Haltepunktes aussprach. In der Zwischenzeit kam es in dieser Angelegenheit hinter den Kulissen zu ständigem Schriftwechsel zwischen dem Eisenbahn-Verkehrsamt Göttingen, der KED Cassel sowie dem Betriebsamt Eschwege, wobei es auch um notwendige Veränderungen baulicher Art am oberen Bahnhof ging, wie z. B. der Fahrkartenschalter, der Güterabfertigung sowie einer Einfriedung des unteren Haltepunktes. Dadurch könnten 2-3 Köpfe an Personal bei Schließung des Haltepunktes in Malsfeld eingespart werden.

Der Haltepunkt Malsfeld am 6. 2. 2016. Dort steht links im Vordergrund noch der Kilometerstein Km 235,2, während das Empfangsgebäude verschwunden ist.

Im **Juni 1922** kam es dann vor Ort zu einer gemeinsamen Besichtigung der drei Parteien wegen eines möglichen Wegfalls des Fahrkartenverkaufs am unteren Haltepunkt und der gleichzeitigen Schließung der dortigen Sperre.
Am **16. 9. 1922** antwortete die KED Cassel dem Malsfelder Bürgermeister, dass es wegen Unwirtschaftlichkeit erforderlich wäre, den unteren Haltepunkt dem oberen Bahnhof zuzuteilen und ihm der Zeitpunkt der Schließung demnächst mitgeteilt würde. Zu diesem Thema teilte das Eisenbahnverkehrsamt Göttingen am **3. 11. 1922** mit, dass der Fahrkartenverkauf am Haltepunkt Malsfeld zum **1. 12.** des Jahres geschlossen würde.
Da der Zugang zum Haltepunkt bei der Schließung der Sperre für jedermann offen stand, musste das Gelände eingezäunt werden. Nach einer ersten Planung vom **18. 9. 1922** sollte eine Einfriedung des unteren Haltepunktes **15.000 Mark** kosten, bei einem weiteren Kostenvoranschlag am **12. 11. 1922** waren es bereits **480.000 Mark** und bei einer dritten Berechnung am **3. 1. 1923** waren daraus dann **700.000 Mark** geworden. Ob der Zaun doch noch irgendwann errichtet wurde, geht aus der Akte nicht hervor.
Obwohl die Eisenbahndirektion Cassel die vom Betriebsamt Eschwege am **22. 11. 1924** beantragte Übernahme

Die Bahnhofstraße in Malsfeld im Jahre 1936. Im Hintergrund ist das Gebäude der Bahnmeisterei am Mittelbahnsteig zu erkennen, weiter links an der Treppe ist die darüber herausragende Blechbude vom neuen Aufzug zu sehen. (Sammlung R. Salzmann)

des ehemaligen Empfangsgebäudes am unteren Haltepunkt am **31. 12. 1924** abgelehnt hatte, wurde diesem offensichtlich gestattet, im dortigen Gebäude das Büro der Malsfelder Bahnmeisterei unterzubringen oder der Wechsel kam später doch noch zu Stande.



Ausschnitt von einem Gleisplan vom Bahnhof Malsfeld aus dem Jahre 1942. Am unteren Haltepunkt ist deutlich die neue Treppe zu erkennen. (Sammlung Reinhold Salzmann)

Etwa zur gleichen Zeit wurde auf dem Mittelbahnsteig die neue Treppe zum oberen Bahnhof errichtet und die Unterführung, da diese nun nutzlos geworden war, mit Brettern verschlossen und im ehemaligen Eingang vom Treppenabgang ein Kiosk sowie ein geheizter Wartesaal untergebracht. Während des 2. Weltkriegs diente die Unterführung als Luftschutzkeller für das Gebäude der Bahnmeisterei.
Nach dem zweiten Weltkrieg diente das Gebäude der Bahnmeisterei auch zeitweilig zur Übernachtung. Nach der Auflösung der Malsfelder Bahnmeisterei im Laufe der **50-er Jahre** diente das Gebäude als Wohnhaus und wurde an einen Eisenbahner vermietet, bis es dann im Jahre **1970** schließlich der Abrissbirne zum Opfer fiel.

Die Verbindungstreppe zum oberen Bahnhof in den 60-er Jahren (Aus: MIBA-Spezial Nr.70, Sammlung Michael Meinhold)

Während der Geräte- oder Gepäckschuppen bereits im Jahre **1922** am Mittelbahnsteig auf den Plänen auftauchte, wurde der untere Haltepunkt in der Mitte der **20-er** Jahre umgestaltet. Zu dieser Zeit entstand auch am Mittelpfeiler der Streckenüberquerung die neue Verbindungstreppe zwischen den beiden Malsfelder Bahnstationen. Unter der Treppe war genügend Platz für eine Toilettenanlage vorhanden, außerdem entstand dort ein neuer Gepäckaufzug, der oberhalb der Treppe in einer Blechbude endete. Wie es aus dem Postkartenausschnitt vom Haltepunkt aus der Zeit um **1930** ersichtlich ist, muss sogar die Bahnsteigbefestigung während der Umbauphase realisiert worden sein. Ursprünglich war das Ein- und Aussteigen am Haltepunkt wohl sehr beschwerlich, da es keinen erhöhten Bahnsteigrand gab, wie es ein Postkartenausschnitt aus der Zeit um **1915** zeigt, sondern es waren der Bahnsteig und auch der Treppenvorplatz in der gleichen Höhe wie das Gleis gehalten und wohl nur mit Sand bedeckt. Das galt auch für das östliche Gleis, von dem aus das Gepäck ebenfalls mit Handkarren über die Schienen bis zum Aufzug gebracht werden musste. Es war sicher sehr beschwerlich, die Karren durch den tiefen Sand zu bewegen.

Ostseite vom Bahnsteig mit dem Stationsgebäude von Malsfeld unterer Haltepunkt und die westliche Ansicht am 13. 10. 2007

Mitte der **30-er** Jahre kam dann noch zwischen dem Wartehaus und aus dem ehemaligen Aufgang der Unterführung bestehenden Trinkhalle eine den Zwischenraum abdeckende Bahnsteigüberdachung hinzu. Unter der Überdachung wurde für die Fahrgäste auch noch ein Trinkbrunnen angelegt.

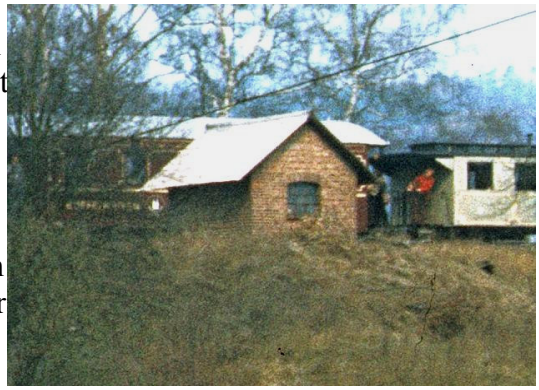
Postkartenausschnitt mit dem Bahnsteigrand um 1910. Bahnsteig und Gleis lagen in einer Ebene und waren mit Sand bedeckt (Sammlung Below/Koch)

Während der Aufzug bereits früher verschwunden war, musste die Verbindungstreppe um das Jahr **1966** abgebaut werden, als die Bahnstrecke zwischen Kassel und Bebra elektrifiziert wurde, da diese nicht weit genug vom Fahrdraht entfernt war. Dabei gab es auch Schwierigkeiten beim Verlegen des Drahtes unter dem Überführungsbauwerk hindurch. Dieser hängt dort etwas niedriger als auf freier Strecke, ähnlich wie es an der schiefen Brücke bei Eschwege-West auch der Fall war.

Ein Blick vom unteren Haltepunkt Malsfeld auf die rangierende V 36, das Stellwerk Mo und das Postengebäude. (Foto: H. Kühnhackl 24. 3. 1974)

Nun wurde die für viele Jahre nicht mehr benötigte Unterführung wieder geöffnet und das Gebäude der ehemaligen Bahnmeisterei abgerissen, da es dafür keine Verwendung mehr gab.

Am **24. 3. 1974** wurde im Rahmen einer Sonderfahrt des **Hessencouriers** mit der **V 36** in Richtung Waldkappel auch das Überführungsbauwerk überquert sowie dort auch rangiert. Es sollte eine der letzten Möglichkeiten sein, die Strecke über Spangenberg sowie dem Stölzinger Gebirge durch den Bischofferöder Tunnel bis nach Waldkappel zu befahren, denn am **25. Mai 1974** sollte der unweigerlich letzte Zug diesen Streckenabschnitt befahren.



Das Postengebäude von hinten im März 1974 (Vergrößerung von Foto Sonderfahrt H. Kühnhackl/Sg. Credè)

Das Postengebäude am Ausfahrtssignal im Jahre 1981 (Vergrößerung von Foto Salzmann nächste Seite links)

Nach der Stilllegung der Reststrecke zum Industriegebiet Pfieffe wurden die restlichen Gleise am Bahnhof Malsfeld sowie auf dem Überführungsbauwerk bis hin zur Fuldabrücke vermutlich im Jahre **2003** abgebaut.

Kommen wir zum Schluss noch auf die etwa **50 Meter** zwischen der Fuldabrücke bei **Km 89,36** und der Überquerung der Kassel-Bebraer Strecke bei **Km 89,41** zu sprechen. Dort gibt oder gab es noch ein paar Dinge zu sehen, die nicht alltäglich sind. Etwa in der Mitte stand vermutlich bis zum Rückbau der Gleise direkt am Ausfahrtssignal des Streckengleises in Richtung Waldkappel ein altes Postengebäude. Hierbei handelte es sich vermutlich um den **Posten 40**, der als Wärterbude für den Weichensteller an der Ostseite des Malsfelder Bahnhofes diente. Außerdem standen dort noch die Ausfahrtssignale vom Malsfelder Bahnhof in Richtung Waldkappel.

Rangierbetrieb am Stellwerk bis auf das Überbauwerk im April 1981. (Foto: R. Salzmann)

Während der letzten Betriebsjahre der Strecke nach Waldkappel und vermehrt vor der endgültigen Schließung des Bahnhofes Malsfeld waren immer wieder Eisenbahnfreunde zur Stelle, um die Nebenbahnromantik, wie sie dort anzutreffen war, nochmals auf ihren Fotos festzuhalten. Während dieser Zeit entstanden auch einige Fotos von **Reinhold Salzmann**, der damals gemeinsam mit **Rolf Gießler** an dessen Büchlein über den Streckenabschnitt Waldkappel-Malsfeld gearbeitet hatte. Das Buch trug den Namen:

Rangierbetrieb am Bahnhof Malsfeld bis auf das Überführungsbauwerk anlässlich einer Sonderfahrt am 18. Dezember 1988, wenige Tage vor Beendigung des Güterverkehrsverkehrs nach Oberbeisheim. (Foto: Reinhold Salzmann)

"**Kanonenbahn.....und zwischen den Gleisen wächst das Gras**" und ist heute nur noch mit viel Glück antiquarisch zu bekommen.

Zum Schluss gehen wir noch einmal in die Zeit des Zweiten Weltkrieges zurück, als auf dem Malsfelder Bahnhof zum Schutz der Eisenbahner mehrere Kleinbunker errichtet wurden, von denen sich einer auf dem kurzen Abschnitt zwischen den beiden Brücken stand. In diesen konnten sich bei Fliegerangriffen, die vor Allem in den letzten 2 Jahren des Krieges fast täglich stattfanden, bei Gefahr etwa zwei bis drei Personen stehend aufhalten. Die Fenster dieser Kleinbunker glichen eher Schießscharten und dienten der Licht und Luftzufuhr in den Bunkern.

Der Haltepunkt Malsfeld an der Kassel-Bebraer Strecke bei Km 235,2, im Hintergrund links vom Überführungsbauwerk ist das Stellwerk Mo zu sehen. (Foto: Reinhold Salzmann um1980)

Die Signale sowie das Postengebäude verschwanden beim Rückbau des Bahnhofs, nur die Kleinbunker erinnern noch bis heute an die Schrecken des Krieges.

Die Ostseite des Malsfelder Bahnhofs mit der Gleiszusammenführung am Überführungsbauwerk, den Ausfahrtssignalen, dem Stellwerk Mo (Malsfeld Ost)mit dem Kleinbunker aus dem Zweiten Weltkrieg davor. (Foto: Reinh. Salzmann 1981)

Rangieren an der Ostseite des Malsfelder Bahnhofs im Jahre 1981 (Foto: Reinhold Salzmann)

Neuerdings gibt es in Malsfeld Überlegungen, den Bahnhaltepunkt, der an gleicher Stelle bereits seit dem Jahre **1876** existiert, unweit der Lindenstraße näher zum Ortskern hin zu verlegen und den alten Haltepunkt zurückzubauen. Daher wurde dem Malsfelder Parlament am Donnerstag, den **18. Februar 2016** eine Machbarkeitsstudie vorgestellt, die von der Erfurter Planungsgesellschaft **Obermeyer** erstellt wurde. Wie die **HNA** in ihrer Lokal-Ausgabe von Melsungen am **19. 2. 2016** mitteilte, wurden dazu mehrere möglichen Varianten vorgestellt. Favorisiert wurde die Errichtung von einem **140 m** langen Bahnsteig beiderseits der Gleise, der von der Straße her mit Treppenbauwerken zu erreichen sei. Eingeschlossen wurde die Errichtung eines Fußgängertunnels, aber auch die Möglichkeit der Nutzung einer der beiden Straßenröhren mit einer Ampelregelung für den Autoverkehr wurde in Erwägung gezogen. Die Kosten für den Neubau einschließlich dem Rückbau des alten Haltepunktes belaufen sich auf einen Betrag zwischen **5,8** und **8** Mill. Euro, wovon die Gemeinde Malsfeld zwischen **1,6** und **2,2** Mill. Euro schultern müssten. Es gäbe aber noch die Möglichkeit der Sanierung des jetzigen Haltepunktes, die etwa bei **2,2 Mill.** Euro lägen, die dann allerdings die Bahn zahlen würde. Die dritte Möglichkeit wäre, dass die DB den für die Sanierung des Haltepunktes bis zum Jahr **2020** vorgesehenen Betrag in den neuen Haltepunkt stecken würde, was allerdings neu wäre. Nun muss sich Malsfeld bis zur Jahresmitte entscheiden, welcher der vorgeschlagenen Möglichkeiten gewählt wird.

Der jetzige Haltepunkt Malsfeld am 6. 2. 2016

Die Brücke der Nordbahn mit der Bücke der Verbindungsschleife am 13. 10. 2007