

## Der Bahnhof Beiseförth und seine Anlagen

Ernst Klebe

Die Bahnhofsgebäude in Beiseförth wurden 1875 mit einem Kostenaufwand von 100 000 Reichsmark erbaut.

Im Laufe der Zeit ist der Bahnhof Beiseförth für besondere Funktionen ausgebaut worden. In der Mitte zwischen den großen Rangierbahnhöfen Kassel und Bebra gelegen, erhielt er 15 Überhol-, Abstell- und Ladegleise. Sie haben mit den beiden Hauptgleisen eine Nutzlänge von 7147 Metern. Die Bahnhofslänge von der Weiche 1 südlich der Fuldabrücke bis zur Weiche 30 in Höhe der Brauerei beträgt 2265 Meter.



*Bahnhofsgebäude Beiseförth. In dem erkerartigen Vorbau links befand sich das Fahrdienstleiter-Stellwerk. Die große Tür in der Mitte war die „Sperr“.*

Diese Gleisanlagen ermöglichen es, daß in Beiseförth im Gegensatz zu anderen Bahnhöfen, die nur ein Überholgleis haben, gleichzeitig mehrere Güterzüge abgestellt werden können. Dadurch kann bei Betriebsstörungen oder stärkerem Güteraufkommen der Zulauf zu den Rangierbahnhöfen reguliert werden, ohne den Zugbetrieb der Strecke zu blockieren. Das war auch der Grund, warum der Sonderzug mit dem damaligen Bundeskanzler Willy Brandt in der Nacht vom 18. zum 19. März 1970 im Bahnhof Beiseförth abgestellt wurde. Der Bundeskanzler reiste am nächsten Morgen zu Gesprächen mit dem Staatsratsvorsitzenden der ehemaligen DDR, Stoph, nach Erfurt.

Die Überholmöglichkeiten im Bahnhofsbereich Beiseförth waren auch die Voraussetzungen für die Verbindung der Strecke Kassel-Bebra mit der „Berlin-Coblenzer-Eisenbahn“. Diese wurde nach dem deutsch-französischen Krieg (1870-1871) aus militärischen Gründen gebaut, deshalb nannte man sie im Volksmund Kanonenbahn.

Sie kam aus Richtung Spangenberg und überquerte bei Malsfeld die Fulda, die Straße und die Eisenbahnstrecke Kassel-Bebra. Am Westrand von Beiseförth vorbei führte sie weiter durch das Beisetal nach Treysa. 1879 wurde sie fertiggestellt. Von dieser Strecke zweigte im Bahnhof Malsfeld eine eingleisige Verbindungsstrecke ab, die im Nordkopf des Bahnhofs Beiseförth in das Gleis vier der Fuldatalbahn mündete. Diese sogenannte Hochbahn konnte 1905 in Betrieb genommen werden. 1981 wurde der Personenverkehr zwischen Malsfeld und Treysa eingestellt. Nachdem auch der Güterverkehr im Abschnitt Malsfeld-Beisheim zum Erliegen kam, erfolgte der Rückbau der Gleisanlagen.

An die ehemalige Bahnstrecke erinnern in unserer Gemarkung nur noch der Bahndamm, die Brücken und Wasserdurchlässe sowie die Stützmauern am verhältnismäßig steilen Abhang der Steegers, die zur Schaffung des Planums für die in diesem Bereich zweigleisige Bahnstrecke nötig waren.

Solange diese Bahnstrecke noch im Betrieb war, bestand ein lebhafter Rangierbetrieb von und zu der Strecke Kassel-Bebra. Um auf ihr trotzdem den Durchgangsverkehr in beide Richtungen befahrbar zu halten, waren drei-



*Fahrdienstleiter-Stellwerk bis 1940*

ßig Weichen notwendig, von denen einige als Kreuzweichen ausgelegt waren. Bedient wurden sie von zunächst drei Stellwerken über Drahtseilzüge. Das Mittelstellwerk wurde wegen seiner überholten Technik schon bald stillgelegt. Nachdem es über Jahrzehnte als Wohnhaus für die Familie Wagner gedient hatte, ist es im Zuge der Elektrifizierung der Strecke (1968-1973) abgerissen worden.

Das Fahrdienstleiter-Stellwerk war zunächst dem Bürotrakt des Empfangsgebäudes zur Bahnsteigseite vorgebaut, wurde dann aber in den Jahren 1939/40 durch einen Neubau gegenüber dem Empfangsgebäude ersetzt. Dies war wie sein Vorgänger ein mechanisches Stellwerk mit Strecken- und Bahnhofsblokkung. Das Wärterstellwerk stand gegenüber der Brauerei Malsfeld.

Im Rahmen der Rationalisierung wurde 1987 mit dem Bau eines „Drucktasten-Relais-Stellwerks“ (DR) in Beiseförth begonnen. Es steht südlich vom Empfangsgebäude. Seit 1989 wird von hier aus die Strecke zwischen Melsungen und Heinebach ferngesteuert. Die bisherigen Stellwerke in Beiseförth und Altmorschen wurden stillgelegt.

Auf dem Stellpult des DR-Stellwerks sind von den ehemals 30 Weichen nur noch 18



*Das neue Stellwerk (Bf) wurde 1989 in Betrieb genommen*

angeschlossen. So wurde unter anderem das Ladegleis 15 abgebaut, und die Brauerei Malsfeld gab ihren Bahnanschluß auf. Einige Weichen werden noch von Hand bedient wie z. B. im Gleis 9. In dieses mündet das Bedienungsgleis für den Containerbahnhof. Das Gleis 9 wurde wie die Gleise 6 und 7 in Stumpfgleise umgewandelt. Sie sind nur noch von Süden her befahrbar.

In der Zeit der Dampflokomotive war der Bahnhof Beiseförth auch als Wasserstation eingerichtet. Das Wasserbassin aus verzinktem Stahlblech mit etwa 200 m<sup>3</sup> Wasserinhalt stand am Stollrain, dort, wo sich heute das Haus von Frau Hos, Grüne Straße 16, befindet. Das Bassin wurde aus dem Leitungsnetz der Gemeinde Beiseförth gespeist. Die Wasserabgabe war für die Gemeinde ein lohnendes Geschäft, wenn man bedenkt, daß eine Schnellzuglokomotive 34 m<sup>3</sup> und eine Güterzuglokomotive 26 m<sup>3</sup> Wasser aufnehmen konnten. Je zwei Wasserzapfstellen mit schwenkbaren, großen Auslegerohren befanden sich schräg gegenüber dem Stationsgebäude und bei dem Wärterstellwerk an der Brauerei. Das Auftanken des Tenders dauerte nur wenige Minuten.

In dieser Zeit, in der die Eisenbahn von den vier Verkehrsmöglichkeiten Schiene, Landstraße, Wasserweg und Luftraum noch über 90 % des gesamten Verkehrsaufkommens bestritt, war der Bahnhof Beiseförth noch voll für den Personen- und Güterverkehr ausgerüstet. Man konnte Fahrkarten am Schalter kaufen und Expreßgut, Reisegepäck, Frachtstückgut, Eilstückgut und Wagenladungen von und nach Beiseförth versenden.

Im Wagenladungsverkehr wurden neben Getreide häufig Düngemittel, Kohlen, Koks, Schwemmsteine, Dachziegeln, Gemüse und Korbweiden am Bahnhof entladen. Zum Versand kamen u. a. lebende Tiere und vor allem Grubenholz. Das Langholz, meist Fichtenstämme, brachten Bauern aus der Umgebung zu dem Holzlagerplatz am Weg nach Malsfeld. Dort wurde es von einer Arbeiterkolonne aus Beiseförth auf Länge gesägt und in offenen Wagen zum Transport in das Ruhrgebiet verladen. Zum Wiegen der Wagenladungen befand sich eine amtliche Gleiswaage im Ladegleis 15.

Um den wachsenden Gütertransport vom und zum Bahnhof zu verbessern, wurde 1892 die Bahnhofstraße gebaut. Man nannte sie damals „Neue Straße“. Vorher lief der Verkehr zwangsläufig über die Bergstraße. Für die schweren Pferdewagen der Mühlenwerke Kaufmann, die Getreide vom Bahnhof holten und Mehl zum Bahnhof brachten, wurde der Transport durch die neue Straße wesentlich erleichtert.

Inzwischen hat sich die Struktur des Güterverkehrs geändert. Der ehemalige Bahnhof Beiseförth ist dafür geschlossen.

Auch der stark zurückgegangene Personenverkehr wird in dem ehemaligen Bahnhofgebäude nicht mehr bedient. Fahrkarten kann man dem Automaten entnehmen oder beim Fahrdienstleiter im Stellwerk kaufen.

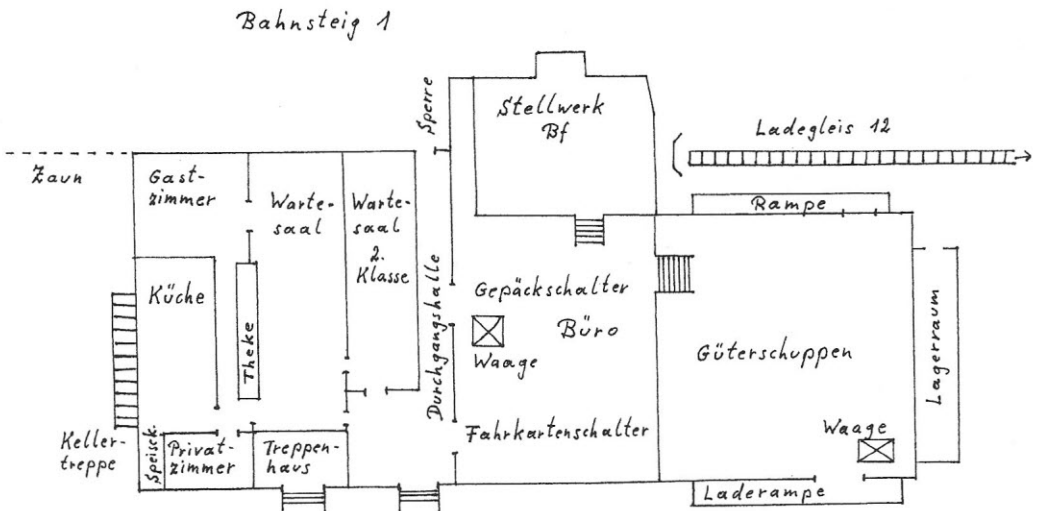
Die meisten Pendler der typischen Arbeiterwohnsitzgemeinde Beiseförth fahren heute mit dem Auto zum Arbeitsplatz, nur wenige benutzen noch die Bahn.

Das war in den fünfziger Jahren noch anders. Eine damalige Zählung ergab, daß etwa 150 Pendler mit den beiden Arbeiterzügen um 17.15 Uhr und 18.00 Uhr aus Kassel in Beiseförth ankamen.

Zu dieser Zeit war der Bahnhofsvorsteher in Beiseförth Dienstvorgesetzter von 15 Bediensteten, die im Schichtdienst rund um die Uhr arbeiteten. Es handelte sich um Fahrdienstleiter, Weichenwärter und Aufsichtsbeamte, die gleichzeitig in der Fahrkartenausgabe, der Güterabfertigung und als Sperreschaffner arbeiteten. Im Rahmen der Rationalisierungsmaßnahmen wurden alle Dienstposten bis auf den des Fahrdienstleiters im Stellwerk abgeschafft.

Diese Maßnahmen veränderten auch das ehemalige Bahnhofsgebäude. Der Güterschuppen an seiner Nordseite wurde abgerissen. Er hatte eine Bodenfläche von etwa 100 m<sup>2</sup> und besaß in seiner ganzen Länge je eine überdachte Rampe zur Straße und zum Ladegleis 12.

Alle Räume im Erdgeschoß sind heute verschlossen und werden nicht mehr genutzt. Hier befand sich einmal an der Südseite die Bahnhofsgaststätte. Nach Norden schloß sich die Durchgangshalle an, die zu den Bahnsteigen führte. Sie konnte der Reisende nur betreten, wenn der Sperreschaffner an der Zugangstür, die erst wenige Minuten vor Abfahrt oder Ankunft eines Personenzuges geöffnet wurde, den Fahrschein gelocht hatte. Wer den Bahnsteig nur zur Begleitung eines Reisenden betreten wollte, mußte eine Bahnsteigkarte für 10 Pfennig am Fahrkartenschalter lösen.



Bahnhofsgebäude Beiseförth  
Erdgeschoß

Dieser sowie der Gepäckschalter befanden sich auf der nördlichen Seite der Durchgangshalle. Sie stellten die Verbindung zum Großraumbüro dar, das einen Zugang zum Bahnsteig, zu dem vorgebauten Stellwerk und zum Güterschuppen hatte.

Im ersten Stockwerk befand sich auf der Südseite die Dienstwohnung des Bahnhofsvorstehers und über dem Büro eine weitere Dienstwohnung. Im Dachgeschoß wohnte die Familie des Bahnhofswirts.

Im ganzen Gebäude befanden sich keine Toiletten. Deshalb wurde etwa fünfzehn Meter südlich je ein separates Abortgebäude für die Reisenden, Bediensteten und Wohnungsinhaber errichtet. Nachdem später Toiletten in das Bahnhofsgebäude eingebaut wurden, hat man das Abortgebäude abgerissen.

Ebenfalls beseitigt wurde ein Ölbunker, der sich gegenüber dem Bahnhof befand, wo heute die Einfahrt zur Firma Stransky führt.

Nördlich davon stehen noch zwei Wohngebäude, die ursprünglich als Dienstwohnungen für eine ehemals bestehende Bahnmeisterei gebaut wurden. Zu ihr gehörte auch eine Schmiede, an deren Stelle heute das Haus Krefeld steht.

Der Rückgang des Personen- und Güterverkehrs führte dazu, daß das gesamte ehemalige Bahnhofsgebäude keine Funktion mehr für die Eisenbahn hat. Die umfangreichen Gleisanlagen haben aber durch den Containerbahnhof Beiseförth an Bedeutung gewonnen. Die Zulieferung und Verladung der Container erfolgt zwar in der Gemarkung Malsfeld, die Schienenanbindung führt aber in das Gleis 9 des Bahnhofs Beiseförth, und das hiesige neue „Druckta-  
sten-Relais-Stellwerk“ regelt den Bahnbetrieb.

Im November 1993 wurden die ersten Container verladen. Zunächst war die Firma B. Braun Melsungen AG der einzige Kunde. Er lieferte 60 Container pro Tag an. Um die Wirtschaftlichkeit des Bahnhofs zu garantieren, sind aber 100 Container erforderlich. Inzwischen wurden die Dienstleistungen verbessert und heute werden täglich über 170 Container von 80 Firmen aus der näheren Region abgefertigt. Bis zu 800 Container können im Depot zwischengelagert werden. Der Umsatz beträgt 20 Millionen DM. 11 Vollzeitkräfte arbeiten auf dem 20 000 m<sup>2</sup> großen Gelände.

Die Container werden per LKW am Umschlagbahnhof angeliefert. Dort lädt sie ein riesiger Portalkran auf die Güterwaggonen. Gegen Abend verläßt der Containerzug Beiseförth Richtung Bebra, wo die Wagen an die weiterführenden Züge angekoppelt werden. Am nächsten Morgen erreichen sie ihren Bestimmungsort.

Die umweltschonende Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene verzeichnet in Beiseförth eine steigende Tendenz.

Quelle:  
Beiseförth, Geschichte eines Dorfes  
Chronik zur 650-Jahr-Feier 1998