

150 Jahre Eisenbahn

Walter Dippel

Am 18. September 1848 fuhr schnaubend und fauchend der erste Eisenbahnzug in Beiseförth ein. Viele Schaulustige werden sich auf dem Bahnhofsgelände eingefunden haben, um den Anbruch einer neuen Zeit mitzerleben. Vielleicht befanden sich auch einige Malsfelder darunter, denn ihr Dorf besaß vorerst keinen Haltepunkt. Auch das Beiseförther Bahnhofsgelände stand noch nicht. Es wurde erst 1875 für rund 100 000 Mark gebaut.

Auf den Waggons prangte mit großen Buchstaben „K.F.W.N.B.“: Das war die Abkürzung für „Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“. Der Zug kam von Grebenau, wo am 1. Juli 1845 auch der erste Spatenstich durch einen Staatsrat und hohe „Offizianten“ erfolgt war.

An diese Stelle hatte man die in große Einzelteile zerlegte Lokomotive gebracht und auf der noch eingleisigen Strecke zusammengesetzt. Der Grund war die noch nicht fertiggestellte 27 Meter hohe Brücke bei Gunterhausen. Erst am 19. Dezember 1849 rollten die Züge mit einer Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern bis Kassel.

Für die „Weltreise“ von Gerstungen bis Karlshafen brauchte man 6 Stunden und 20 Minuten. 15 Stunden dauerte damals eine Fahrt von Kassel bis Berlin.

Der Tarif für die „Person und Meile“ in der 3. Klasse betrug 3,8 Pf. Darin waren 25 kg Freigepäck eingeschlossen. Es gab auch Sonntagsrückfahrkarten zum halben Preis. Das Drei-Klassensystem wurde als ungenügend empfunden, „weil zu viel verschiedene Elemente in der 3. Klasse durcheinander sitzen mußten.“

In Beiseförth hielten nach dem Fahrplan vom 15. Januar 1860 täglich je drei Personenzüge nach Kassel und Bebra.

Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn I. Hauptbahn (18 Meilen)							
Von Gerstungen nach Warburg				Von Warburg nach Gerstungen			
	früh	Mittags	Abends		früh	Mittags	Nachm. und Abds.
Beiseförth Abf.	6.26	11.52	8.56	Cassel Abf.	7.36	2.5	6.20
Cassel Ankft.	8.40	12.56	10.00	Beiseförth Abf.	8.42	3.14	8.15

Als die Züge fuhren, viele Menschen bei der Bahn eine neue Erwerbsmöglichkeit gefunden hatten und das neue Verkehrsmittel die Wirtschaft belebte, verstummten allmählich die Proteste gegen die Eisenbahn. Sie waren in den Orten des Fuldatales besonders heftig gewesen.

In Beiseförth und Melsungen wehrten sich vor allem die Schifferfamilien. Sie fürchteten ebenso wie die Fuhrleute und Postillione der „*Nürnberger Landstraße*“ um ihre Existenz. Ihre Sorge war begründet, denn das neue Verkehrsmittel brachte das Ende der Fuldaschiffahrt und der Postkutschen.

Auch die Bauern lehnten das „Feuerroß“ ab. Sie glaubten, die Lokomotiven würden ihre Getreidefelder in Brand stecken und die Kartoffeln auf den Äckern längs der Bahn schwarz werden lassen. Außerdem gaben sie nur ungern Land ab. Man versuchte, die Bahnlinie möglichst am Rande der Gemarkung vorbeizulegen.

Aber die Vorläufer unserer heutigen Bürgerinitiativen hatten im damaligen Obrigkeitsstaat keine Chancen. Am 1. November 1844 verfügte Landrat Heller: „*Bei der bevorstehenden Eisenbahn-Erbauung sind die Abmessungen zu unterstützen und nicht zu behindern.*“

Als die Bauarbeiten in Gang kamen, ließ der Widerstand nach, denn jetzt gab es, gerade in der Zeit des Sterbens der Leinweberei, neue und gute Verdienstmöglichkeiten für die hungernden Weber, aber auch für die Tagelöhner und Fuhrleute, die Handwerker und die Kies- und Sandgrubenbesitzer. Die Baukolonnen brachten Geld in die Dörfer. Doch jetzt klagten die Pfarrer und Bürgermeister über Ausschweifungen, Trunksucht und einen allgemeinen Verfall der Sitten.

Ein weiteres Problem bestand in den Spannungen zwischen den einheimischen Arbeitern und den ersten Gastarbeitern, die aus Belgien, Schlesien und Italien gekommen waren. 1845 kam es bei Guxhagen zu „*Exzessen*“. Gendarmerie und Bürgergarde mußten eingreifen. Als man 1848, einem Jahr allgemeiner sozialer und politischer Unruhen, erfuhr, daß die belgischen Maurer einen höheren Lohn als die einheimischen bekommen sollten, entstand wieder ein Aufruhr. Man drang in die Wohnungen der Belgier ein und mißhandelte sie.

An den Gerüsten wurde u. a. folgender Drohbrief gefunden:

Rewellgon (Revolution) gegen die Franzhosen

So ihr uns Arbeiter der Tunell nicht mehr bezahlen wollt, so wird das ganze Biero (Büro) und die Bulferparack (Pulverbaracke) zu der Luft nein flamen mit Feuer und die Franzhosen Aufseher werden geschlagen und sollen nicht wieder aus Hessenland Gesund und Heilsam nach eurem Vaterland zurückkehren.

Anlaß zu heftiger Kritik hatte zuvor schon die Berufung eines Belgiers für die technische Oberleitung des gesamten Eisenbahnprojekts gegeben. Die Direktion der Nordbahngesellschaft hatte diesen Posten dem belgischen Ingenieur

1. Kl. für den Brücken- und Straßenbau François Spingard übertragen. Er hatte Erfahrungen beim belgischen Eisenbahnbau gesammelt.

Diese brauchte er auch, denn das hessische Bergland stellte ihn vor beträchtliche Schwierigkeiten. Eine davon war der südwestliche Ausläufer des Wildsbergs und die Fulda bei Beiseförth, die sich der Trasse in den Weg stellten.

Wegen des großen Fuldahochwassers am 18. Januar 1841 hatte die Wasserbauverwaltung einen größeren Durchflußquerschnitt für die Eisenbahnbrücke gefordert. Sie einigte sich schließlich mit Spingard auf „4-Supplementar-Öffnungen“ (Ergänzungsöffnungen) zu je 7,20 m l. W., die im anschließenden Damm als Flutbrücken errichtet wurden. Diese sind gerade in der heutigen Zeit für den ungehinderten Abfluß des Fuldawassers sehr wichtig.

Die Schwierigkeiten beim Bau des Tunnels bestanden in den ungünstigen Gebirgsverhältnissen. Die Voruntersuchung ergab, daß die Ton- und Sandschichten glatte, seifige Oberflächen hatten, die sich nach beiden Tunnelenden neigten. Es bestand die Gefahr, daß der aufliegende Rotsandstein in Bewegung kommen könnte, sobald die Rutschflächen im Zuge des Baufortschritts angeschnitten würden.

Tatsächlich setzten sich beim Bau des Richtstollens im nördlichen Voreinschnitt riesige Erdmassen in Richtung Tunnelmund in Bewegung. Es gelang aber, den Stollen vor dem Einsturz zu bewahren, indem man die Auflast durch stufenförmigen Abtrag verminderte und das Tunnelportal mit hervortretenden Pfeilern besonders stark ausbildete. Die seinerzeit durchgeführten Abtragungen sind heute noch deutlich zu erkennen.

Am 7. Februar 1846 war mit dem Tunnelbau von beiden Öffnungen aus begonnen worden. Bereits am 22. September 1846 trafen die beiden Stollenteile „unter dem großen Jubel der Bergleute paßgenau zusammen“ (Zeitungsbericht vom 4. Oktober 1846), obwohl die Tunnelachse in einem Bogen verlief. Man arbeitete im Tag- und Nachtbetrieb.

Im Januar 1847 entstand noch einmal eine gefährliche Situation. Beim nördlichen Tunnelportal hatte sich eine Gebirgsabsonderung gebildet und drückte so fest auf das gemauerte Gewölbe, daß es sich senkte und die aus Eichenbohlen zusammengefügte Lehrbogen zum Einknicken brachte. Sehr vorsichtig ging man daran, das belastete Stück herauszunehmen und durch ein neues Gewölbe, das in Zementmörtel hergestellt wurde, zu ersetzen.

Trotz aller Schwierigkeiten sind bei diesem Tunnelbau keine ernststen Unfälle passiert. Als Anerkennung für die sorgsame und gelungene Bauleitung bekam François Spingard vom Kurfürsten persönlich ein Ölgemälde geschenkt, das Beiseförth mit der Eisenbahnbrücke, dem Tunnelleingang und dem Wildsberg darstellt. Das spätromantische Gemälde von Eduard Stiegel hängt heute im Stadtmuseum Kassel. Einige Reproduktionen hat der Heimat- und Verkehrsverein Beiseförth beim Weihnachtsmarkt 1996 verkauft.

Unter der Leitung Springards war der Bau der Eisenbahnlinie zügig fortgeschritten. Bis zu 7000 Mann arbeiteten auf den verschiedenen Baustellen. Für die Gleise waren 10 370 Tonnen T-Schienen, die aus Belgien geliefert wurden, und 770 000 Schiennägel nötig. Mit Schubkarren wurden ungezählte Kubikmeter Erde bewegt.



Ölgemälde von Eduard Stiegel. Geschenk des Kurfürsten an den Ingenieur François Springard. Stadtmuseum Kassel

Nach einem Bericht der Eisenbahnzeitung bestand bei den Bauarbeitern wenig Neigung, in Baracken zu wohnen und sich aus örtlichen „Menagen“ verpflegen zu lassen. So nahmen die Arbeiter morgens lieber einen zwei- bis dreistündigen Anmarschweg in Kauf, um zu Hause schlafen und morgens einen warmen Kaffee trinken zu können. Um acht Uhr war Frühstückspause, in der sie ihr Brot mit ein wenig Fleisch („Zugebröde“) aßen und etwas Branntwein tranken. Mittags wurde nicht gegessen, sondern geschlafen. Erst zur Vesperzeit um 16 Uhr konnte der Rest des Frühstücks verzehrt werden. Um 18 Uhr war Feierabend. Die eigentliche warme Mahlzeit nahmen die Arbeiter abends im Kreis ihrer Familie ein.

Es meldeten sich mitunter mehr Frauen als Männer. Manchmal waren ganze Familien am Bau beschäftigt. Gearbeitet wurde trotz Proteste der Pfarrer auch sonntags. Wer sich weigerte, wurde entlassen. Es gab aber schon bemerkenswerte Ansätze einer sozialen Fürsorge. So wurde eine Unterstützungskasse eingerichtet, die in Krankheitsfällen Zuschüsse gab, und zu der die Arbeiter jede Woche einen Silbergroschen beisteuern mußten.

Probleme gab es nicht erst bei den Bauarbeiten. Schon bei der Vorplanung mußten erhebliche Schwierigkeiten überwunden werden. 1822, drei Jahre vor der ersten Bahnlinie der Welt in England, hatte der Oberbergrat Karl Anton Henschel, der älteste Sohn des Gründers der weltbekannten Kasseler Firma, gefordert, eine Eisenbahnlinie von Hamburg über Hannover, Kassel nach Frankfurt zu bauen. Aber der Kurprinz und Mitregent Friedrich Wilhelm hatte sich jahrelang dem widersetzt. Er verfügte nicht über die nötigen Geldmittel und scheute eine Kreditaufnahme. Er war stolz darauf, daß Kurhessen als einziger deutscher Staat keine Schulden hatte!

Am 2. Oktober 1844 erteilte er schließlich den Bankiers du Fay, Leisler, Bethmann und Schmidt die Konzession zur Gründung einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von acht Millionen Talern (24 Mill. RM). Die Aktien waren

**Von Gottes Gnaden Wir Friedrich
Wilhelm, Kurprinz und Mitregent
von Hessen, Erbgroßherzog von Fulda,
Fürst zu Hersfeld, Hanau, Friglar und Sfenburg,
Graf zu Sagenelobogen, Diez, Ziegenhain, Nidda und
Schaumburg u. c.**

thun hiermit kund:

Nachdem Wir die Erbauung einer Eisenbahn unter der Benennung

Friedrich Wilhelms Nordbahn,

welche an die Thüringische Eisenbahn sich unmittelbar anschließend, von dem Anschlußpunkte aus über **Hönebach, Rotenburg und Melsungen** nach **Cassel** und weiter zur Preussischen Grenze bei **Haneda** führen soll, und zwar durch eine Actien-Unternehmung, gnädigst beschloffen, auch die Banquiers Franz Bernus du Fay (Eigenthümer der Handlungsfirma du Fay, Leisler und Comp. in Hanau), Gebrüder Bethmann und Philipp Nicolaus Schmidt, zu Frankfurt a. M., mit der Bildung der deshalbigigen Actiengesellschaft beauftragt haben und diese Gesellschaft durch Zeichnung des zum Bau und Betriebe der genannten Eisenbahn als erforderlich vorläufig festgestellten Capitals zu Stande gekommen ist; so ertheilen Wir dem hier angefügten **Statut der Gesellschaft für die Friedrich Wilhelms Nordbahn** hierdurch Unsere landesherrliche Bestätigung.

Urkundlich Unserer höchst eigenhändigen Unterschrift und des beigedrückten Staatsiegels
gegeben zu Cassel am 2ten October 1844. **Friedrich Wilhelm.**

Die kurfürstliche Bestätigung des Statuts der damaligen Bahn-Gesellschaft.

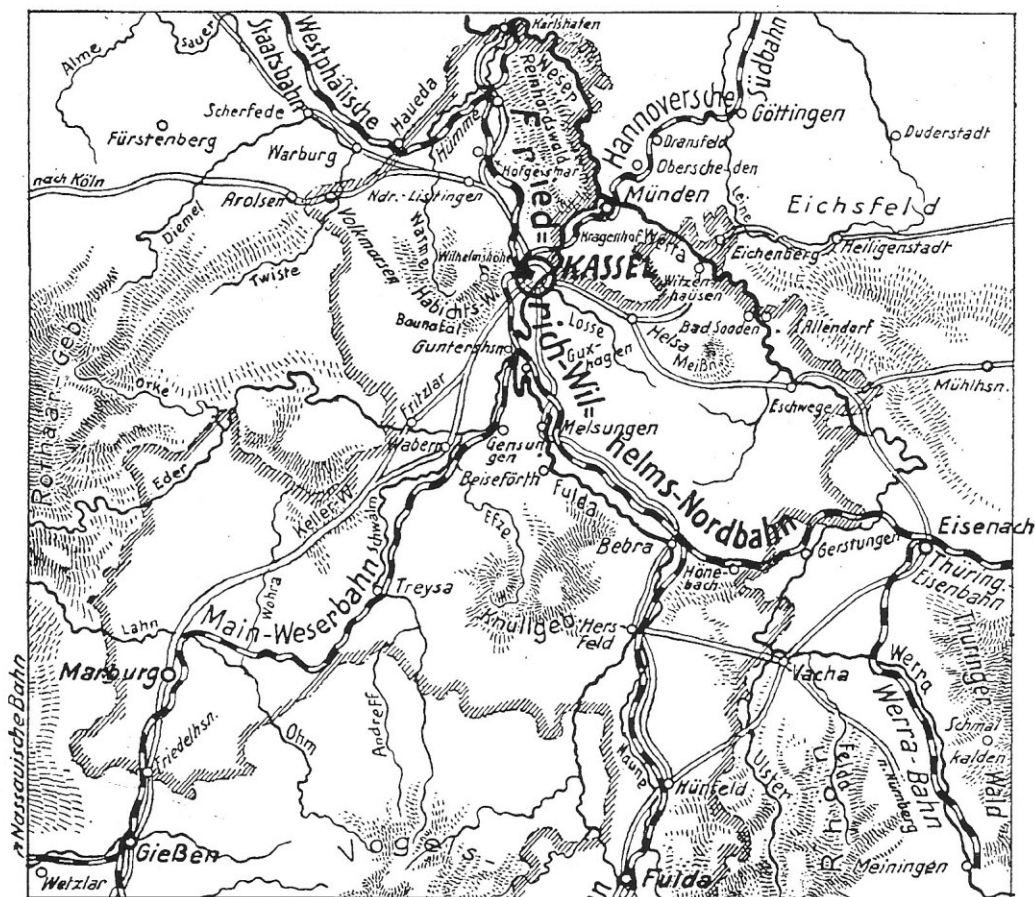
Bestätigung des Statuts der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft

Bundesbahn, die die Strecke von 1968 bis 1973 elektrifizierte, wird sie heute von der Deutschen Bahn-AG betrieben. Der Streckenabschnitt Kassel-Bebra hat wie zu Beginn wieder eine Brückenfunktion zwischen Hessen und Thüringen und darüber hinaus als „Mitte-Deutschland-Schienenverbindung“ zwischen Dortmund und Dresden.

bereits innerhalb einer Woche überzeichnet. Am 13. Oktober 1844 gab der Fürst endlich die Bestätigung für die Erbauung der „Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“. Sie sollte an die thüringische Eisenbahn anschließen und über Gerstungen, Bebra, Rotenburg, Melsungen nach Kassel und weiter zur preussischen Grenze bei Haueda führen.

Zwanzig Jahre fuhr die Bahn unter seinem Namen. 1868, Kurhessen war inzwischen preussisch geworden, wurde sie in „Hessische Nordbahn-Gesellschaft“ umgetauft und 1888 im Zuge der Verstaatlichung der großen Privatbahnen von der Preussischen Staatsbahn übernommen.

Nach der Reichsbahn und der Deutschen



Der geplante Ausbau dieser Strecke für Geschwindigkeiten bis 200 km/h erfordert größere Kurvenradien. Diese sind aber in dem engen Fuldatale nur mit einschneidenden Geländeingriffen zu verwirklichen, was allgemein abgelehnt wird. Deshalb erwägt man jetzt den Einsatz von Neigezügen. Sie erreichen die gleiche hohe Geschwindigkeit bei einem umweltschonenderen Streckenausbau. Im Gespräch ist auch der Bau einer Verbindungsspanne bei Altmorschen, die von der Schnellbahnstrecke Hannover-Würzburg auf die Strecke Kassel-Bebra führen soll. Sie würde auch eine Überlastung der bisherigen Strecke vermindern, die durch den Containerbahnhof eine zusätzliche Bedeutung bekommen hat.

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 Bahnhofs-länge 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-

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.



Fahrdienstleiter-Stellwerk bis 1940

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 m³ 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 m³ und eine Güterzuglokomotive 26 m³ 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.

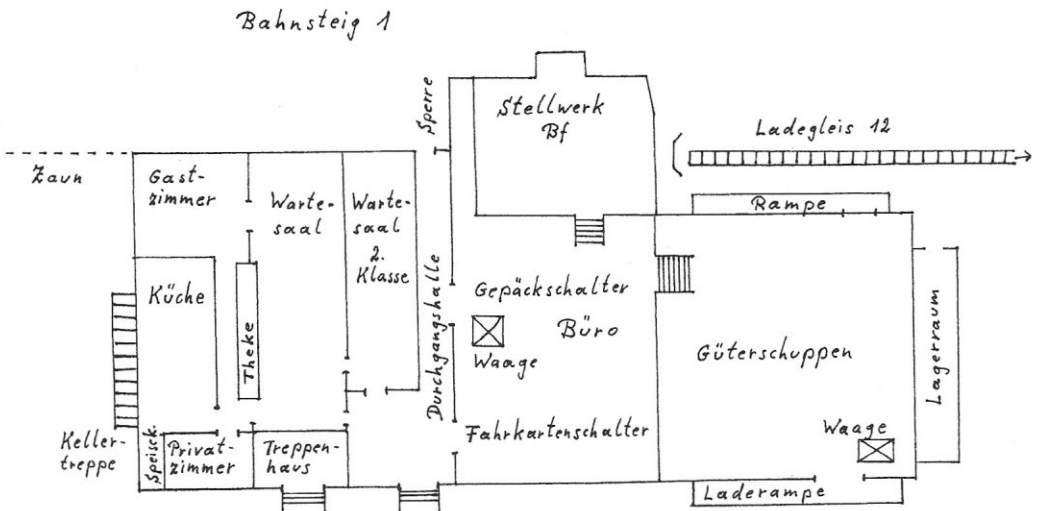
Die meisten Pendler der typischen Arbeiterwohnsitzgemeinde Beiseförth fahren heute mit dem Auto zum Arbeitsplatz, nur wenige benutzen noch die Bahn.

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 Bahnhofsgelände. Der Güterschuppen an seiner Nordseite wurde abgerissen. Er hatte eine Bodenfläche von etwa 100 m² 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 m² 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.