

24.01.2001 17:14 Uhr, Schweinfurt

BAHNSTATION LEITET ALITZHEIMS AUFSCHWUNG EIN

Von weit tragender Bedeutung für die Entwicklung Alitzheims im 20. Jahrhundert wurde der Bau der Eisenbahnlinie Gerolzhofen-Schweinfurt.

Als am 18. November 1893 die Lokalbahnstrecke Kitzingen-Gerolzhofen eingeweiht worden war, hatte man nicht geahnt, dass ihr Weiterbau bis Schweinfurt noch volle zehn Jahre auf sich warten lassen würde. Im wesentlichen standen zwei Projektierungsmöglichkeiten zur Debatte: Eine Osttrasse, die zwischen Alitzheim und Sulzheim verlaufen wäre, und die Linie am Westrand des Dorfes, die dann auch verwirklicht wurde. Alitzheim stellte sämtliche Gemeindegrundstücke, die in das Bahngelände fielen - und das waren nicht wenige - unentgeltlich für das große Projekt zur Verfügung.

Die Hauptarbeiten an der Strecke fielen in die Jahre 1902 und 1903. Erhebliche Bodenbewegungen mussten von den rund 30 angeworbenen Italienern in monatelanger Handarbeit bewältigt werden. Gleichzeitig gingen die Arbeiten am Alitzheimer Bahnhofsgelände so zügig voran, dass es noch vor der Montage der Gleise fertig gestellt werden konnte.

Zu einem großen Freudenfest für ganz Alitzheim wurde die feierliche Eröffnung der Bahnlinie am 24. November 1903. Der um 10 Uhr in Gerolzhofen abgegangene Sonderzug traf mit den geladenen Gästen von Gerolzhofen und der an der Bahnstrecke liegenden Gemeinden - in Alitzheim stiegen Bürgermeister Kaspar Heilmann, der gesamte Gemeinderat und einige andere besonders "eisenbahnfreundliche" Persönlichkeiten zu - kurz nach 11 Uhr im Hauptbahnhof Schweinfurt ein. Dort versammelten sich dieselben zu einem Frühstück im Hotel "Zum Deutschen Haus".

Um 14 Uhr traten die Festgäste die Fahrt nach Gerolzhofen an. Die Begrüßung durch die Schuljugend und die Einwohner der Zwischenstationen war begeistert.

In Alitzheim hatten sich zum Empfang des ersten Zuges Einwohnerschaft und Schuljugend mit Lehrer Joseph Eck, einem großen Förderer des Bahnbaus, am Bahnhof versammelt. Große Begeisterung und Feststimmung erfüllte alle. Beim Einlaufen des Zuges stimmten die Schulkinder das Deutschlandlied an. Festansprachen wurden gehalten und die Schuljugend mit Wurst und Brezen bewirtet. Der Zug fuhr nach Gerolzhofen weiter, wo er um 15³⁰ Uhr eintraf. Dass die am Einweihungstag wiederholt ausgesprochenen Wünsche, das neue Verkehrsmittel möge den beteiligten Städten und Gemeinden reichen Segen bringen, weitestgehend in Erfüllung gingen, dafür ist auch die Entwicklung Alitzheims ein Beweis.

Den Ersten Weltkrieg überstand der "Steigerwald-Express" verhältnismäßig glimpflich. Erst in den Krisenjahren ab 1919 beeinträchtigten Kohlenmangel, Transportschwierigkeiten und Inflation bisweilen den Bahnbetrieb. Umso angenehmer empfand man in dieser Notzeit, in der es ohnedies nur sehr wenig Individualverkehr gab, die Vorzüge einer zuverlässigen und schnellen Bahnverbindung nach Schweinfurt, wo sich Ende des 19. Jahrhunderts eine leistungsfähige Industrie niedergelassen hatte.

Die schwersten Eingriffe in den Bahnbetrieb brachte der Zweite Weltkrieg mit sich. So erlitten Fahrgäste bei Angriffen von Jagdbombern (Jabos) zum Teil tödliche Verwundungen. Gegen Ende des Krieges wurden in Kitzingen und Schweinfurt die Eisenbahnbrücken über den Main zerstört. Der Alitzheimer Bahnhof wurde am 5. April 1945 von amerikanischen Jagdbombern angegriffen und erheblich beschädigt. Fünf Tage später verbrannten dann bei den schweren Kämpfen um die Einnahme Alitzheims durch die Amerikaner noch die Holzteile des Gebäudes. 15 Jahre lang behalf sich die Bahn mit zwei armseligen Nissenhütten und zwei ausrangierten Güterwaggons als "Ersatzbahnhof".

Trotzdem wurden gerade in der entbehrungsreichen Nachkriegszeit die Vorteile einer Bahnverbindung nach Schweinfurt, Gerolzhofen und Kitzingen von jung und alt als große Wohltat empfunden. Es bedurfte steter Anstöße bei der Deutschen Bundesbahn (DB), bis man sich zu einem Bahnhofsneubau entschloss. So brachten die Schüler der dritten bis achten Jahrgangsstufe der Volksschule Alitzheim am 13. November 1956 anlässlich der Inbetriebnahme einer modernen Zuckerrübenverladeranlage (Hebebühne) auf dem hiesigen Bahngelände ihre Wünsche an die Bahn in Gedichtform zum Ausdruck.

Am 16. Oktober 1959 begannen endlich die Baggerarbeiten für den Neubau. 1960 setzte dann die Bundesbahn mit der Fertigstellung eines ansehnlichen Bahnhofsgeländes den Schluss-Stein unter den Wiederaufbau des stark kriegszerstörten Dorfes.

In den 60er und 70er Jahren wurde viel Geld für die Sicherung der zahlreichen unbeschränkten Bahnübergänge auf der ganzen Strecke von Schweinfurt nach Kitzingen ausgegeben. Auch ein Großteil des Schienenmaterials wurde erneuert. Leider waren diese Investitionen der DB weitgehend "in den Sand gebaut". Denn in der Folgezeit verlor die Bahnlinie mit der steten Zunahme des Individualverkehrs immer mehr an Bedeutung.

So benötigte die Bahn schon zwei Jahrzehnte nach dem Wiederaufbau des Bahnhofs diesen wegen der starken Reduzierung des Zugverkehrs und der Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene im Mai 1988 nicht mehr. Seitdem verbinden Busse der DB und des OVF Alitzheim mit Schweinfurt und Gerolzhofen. So vermietete die Bahn im Jahre 1982 den Bahnhof als "Salon Struwwelpeter" an Frisörmeister Karl-Heinz Malucha und 1987 an Frisörmeister Klaus Tievesch, der das Gebäude dann im Jahre 1995 käuflich erwarb.

Quelle: mainpost.de

Autor: zz

Artikel: <http://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Bahnstation-leitet-Alitzheims-Aufschwung-ein;art769,875714>

Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung