

24.05.2007 15:30 Uhr, Schweinfurt

KITZINGEN–SCHWEINFURT IN SATTEN VIER STUNDEN

83 und ein halbes Jahr lang diente der 20 Kilometer lange Schienenstrang zwischen Gerolzhofen und Schweinfurt der Beförderung von Menschen. Vor 20 Jahren, am 29. Mai 1987 exakt um 16.35 Uhr war damit Schluss. Die Straße hatte wieder einmal den Sieg über die vermeintlich unflexiblere Schiene davon getragen. Seitdem gibt es nur noch Nostalgie-Fahrten auf der Strecke.



Der erste Fahrplan für den neuen Teilbereich – die Trasse nach Kitzingen war bereits 1893 eröffnet worden – stammt vom 24. November 1903, einen Tag nach der Streckeneinweihung. Bertram Schulz, Leiter des Gerolzhöfer Stadtmuseums, hat ihn ebenso griffbereit wie das letzte Zuglaufschild von 1987 und eine Fülle von Details rund um die Bahnlinie. Er hat sich sein fundiertes Wissen aus Anlass des 100-jährigen Bestehens der Strecke vor einigen Jahren angeeignet und zahlreiche Bilder und Dokumente 2003 zu einer Ausstellung arrangiert.

Drei Zugpaare verkehrten 1903 auf der nunmehr rund 50 Kilometer langen Nebenstrecke. Der erste Zug fuhr früh um 6.39 Uhr in Kitzingen ab, erreichte um 8.29 Uhr Gerolzhofen. Hier wurde Kohle und Wasser für die Lok gefasst, bevor es um 9.43 Uhr weiter nach Schweinfurt ging. Dort kam der Zug um 10.44 Uhr an. Vier Stunden also für 50 Kilometer – sogar die heutigen auf Tempo 30 beschränkten Nostalgie-Züge sind da schneller.

Bauliche Prunkstücke auf der neuen Strecke waren die Bahnhöfe in Gerolzhofen und Gochsheim, während an den Haltestellen in Sennfeld, Grettstadt, Sulzheim eher kümmerliche Schuppen standen, in Alitzheim nach der Zerstörung des Bahnhofs im Krieg bis Anfang der 60er Jahre gar nur eine Behelfs-Baracke.

Adel verpflichtet

Vergleicht man die Bahnhöfe in Gerolzhofen und Gochsheim mit denen an der Strecke Richtung Kitzingen mit ihrer einfachen Konstruktion und flachen Dächern, fällt sofort der Zeitunterschied von zehn Jahren auf. Nur Wiesentheid hat hier ein etwas größeres Gebäude aufzuweisen. Eine Besonderheit wies auch die Haltestelle Feuerbach-Rüdenhausen auf: Hier hatte die Gräflin Castell'sche Standesherrschaft einen eigenen, pompös ausgestatteten Warteraum mit Tapeten, Parkettfußboden und separater Toilette. Für die 3,5 Kilometer lange Strecke bis Rüdenhausen gab es einen exklusiven Kutschenverkehr und in den Zügen hatte die adelige Familie fest reservierte Abteile. Die Haltestelle wurde im Sommer 1976 abgerissen (der Personenverkehr Richtung Kitzingen kam übrigens schon Ende Mai 1981 zum Erliegen).

Einen ersten Nagel in den Sarg für die gesamte Strecke schlug die Deutsche Wehrmacht in der Nacht vom 4. auf 5. April 1945, als sie die Kitzinger Brücke in die Luft jagte. Auch die Eisenbahnbrücke in Schweinfurt sank am 11. April 1945 beim Herannahen der Amerikaner in den Main, so dass bis 1946 Zugverkehr nur zwischen Sennfeld und Etwashausen möglich war. In Schweinfurt stand aber bereits 1946 wieder eine Behelfsbrücke. Sie wurde drei Jahre vor Einstellung des Personenverkehrs noch im großen Stil erneuert. Die überflüssig gewordene Kreuzwertheimer Eisenbahnbrücke wurde auf Pontons 175 Kilometer mainaufwärts nach Schweinfurt transportiert und in einer technischen Großleistung anstelle der Behelfsbrücke über den Main gelegt

In Kitzingen und Gerolzhofen bemühten sich die Stadtverwaltungen bis 1970 bei der damaligen Deutschen Bundesbahn um einen Wiederaufbau der Brücke, doch dann kam das endgültige Nein.

Gerade in Gerolzhofen hatte die Eisenbahn schnell auch Einfluss auf andere Lebensbereiche. Längs der Strecke nördlich der Frankenheimer Straße gab es die Eisenbahner-Gärten. Anfang der 60er Jahre existierte eine Bahnbetriebssportgruppe mit eigener Fußballmannschaft. Und heute noch heißen die Quellen nahe den Nützelbachseen Eisenbahnerquellen, weil von hier aus 1898 eine Rohrleitung zum Bahnhof gebaut wurde, um die Loks mit Wasser zu versorgen.

Der Bau der Bahnlinie Gerolzhofen–Schweinfurt hatte auch Auswirkung auf den Stellenmarkt. Gesucht wurden per Anzeige „tüchtige Erdarbeiter“. Es fanden sich aber nicht genug, so dass sogar 16 italienische Gastarbeiter am Streckenbau beteiligt waren.

Zehn Zugpaare

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs ging es stetig aufwärts mit der Steigerwaldbahn. 1939 verkehrten schon zehn Zugpaare auf der Strecke nach Schweinfurt, auch wenn der Fahrpreis stattliche zwei Reichsmark und die Fahrzeit immer noch eine knappe Stunde betrug.

Im Krieg ging der Personenverkehr immer mehr zurück, weil die Strecke in den letzten Kriegsjahren immer stärker unter Beschuss der Alliierten stand. Gegen Kriegsende kam er ganz zum Erliegen, wurde jedoch schon am 21. Juni bis Sennfeld wieder aufgenommen. Mitfahren durften aber zuerst nur Arbeiter, die bei der Militärregierung einen Arbeitsplatz in Schweinfurt nachweisen konnten.

Seit den späten 60er Jahren gingen die Fahrgastzahlen dann spürbar zurück. Trotzdem dauerte es noch bis 1987, ehe der letzte Nahverkehrszug mit der Nummer 7819 auf dem besonders in Arbeiterkreisen legendären Gleis 83 den Schweinfurter Hauptbahnhof Richtung Gerolzhofen verließ.

Quelle: mainpost.de

Autor: Von unserem Redaktionsmitglied Norbert Finster

Artikel: <http://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/5spalten;art763,3999595>

Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung