

KITZINGEN/GEROLZHOFEN

Als der letzte Zug nach Etwashausen fuhr



Von unserem
Redaktionsmitglied
Norbert Finster

31. Mai 2011
15:53 Uhr

Aktualisiert am:
31. Mai 2011
15:59 Uhr

Freitag, 29. Mai 1981, gegen 14 Uhr im Bahnhof Gerolzhofen: Lokführer Ernst Belz setzt seine fast 2000 PS starke Diesellok der Baureihe 215 mit dem Handrad in Gang. Viel zu ziehen hat sie nicht. Nur ein Personen- und ein Güterwagen hängen an der Lok, ein ungewöhnliches, heute undenkbares Gespann. Der Personenwagen ist gut besetzt an diesem Tag vor 30 Jahren.

Wäre das immer so gewesen, wäre das vielleicht nicht die letzte Fahrt des Nahverkehrszugs Nummer 7813 von Gerolzhofen nach Kitzingen-Etwashausen gewesen.

Gegen 15 Uhr schlug dann im Bahnhof Etwashausen die letzte Stunde des Personenverkehrs auf dem rund 28 Kilometer langen Streckenabschnitt von der Steigerwaldstadt an den Main. Fahrplanmäßig sollte der Zug schon um 14.34 Uhr in der Kitzinger Gartenbauvorstadt angekommen sein, doch Lokführer Belz legte extra für Presse und Rundfunk einige Zwischenstopps ein, um noch einmal historische Aufnahmen machen zu können.



Am Bahnhof Prichsenstadt: Der letzte Personenzug macht Halt. Norbert Vollmann Foto: Foto:

Im Bahnhof Etwashausen ging eine 88-jährige Geschichte zu Ende, die am 17. November 1893 glorreich begonnen hatte. An diesem Tag verließ der erste Personenzug, gezogen von einer Dampflok mit gewaltiger Rauchfahne und lautem Pfeifen, den Kitzinger Bahnhof Richtung Gerolzhofen. An Bord war viel Prominenz aus dem ganzen Königreich Bayern. Man wollte dabei sein, als sich der Siegeszug des Verkehrsmittels Eisenbahn auch auf dem Land fortsetzte.

Gleich zu Beginn der Fahrt nach Gerolzhofen überquerte der Zug die Eisenbahnbrücke über den Main. Diese fünfbojige Brücke mit vier Pfeilern war damals eine technische Meisterleistung und wurde in nur 15 Monaten gebaut.

Eine Brücke als Sargnagel

52 Jahre danach wurde die Brücke – damals freilich noch nicht vorhersehbar – zum ersten Sargnagel für die Bahnstrecke. Am 4. April 1945 sprengten deutsche Soldaten den Flussübergang, um den heranrückenden Amerikanern die Überquerung des Mains zu erschweren. Viel genützt hat das nicht, aber die Brücke ist nie mehr aufgebaut worden. Die Strecke hatte ihr Verbindungsstück zum Kitzinger Bahnhof verloren und damit den Anschluss an die Hauptlinie Würzburg-Nürnberg. Sie wurde zur Sackgasse.

Vor dem Krieg aber ging es zunächst noch aufwärts. Die eingleisige Nebenbahn gewann an Bedeutung mit dem Bau des Kitzinger Flugplatzes Mitte der 30er Jahre durch die Deutsche Wehrmacht. Auch nach dem Krieg war die Strecke noch halbwegs wirtschaftlich, bevor der zweite dicke Sargnagel, das Automobil allmählich die Oberhand über das Dampfross gewann.

Bis 1975 war die Strecke ein Dorado für Freunde von Dampflokomotiven. Denn das Bahnbetriebswerk Schweinfurt war eines der letzten in Bayern, das noch so lange planmäßig solche Loks einsetzte. Noch einmal investierte die Deutsche Bundesbahn: Mit Halbschranken und Blinksignalanlagen sicherte sie Mitte der 70er Jahre zwölf schienengleiche Bahnübergänge zwischen Etwashausen und Gerolzhofen.

Am Ende nur noch ein Wagen

Im Laufe der Jahre aber ging es immer weiter zurück mit den Fahrgastzahlen. Das Auto machte die Menschen unabhängig von Fahrplänen. Die strich die Bahn für die Strecke Gerolzhofen-Etwashausen kontinuierlich zusammen. Erst verschwand der Sonntagsverkehr, bald gab es auch samstags keine Züge mehr. Am Ende fuhr noch ein einziger Personenzug am Werktag, bestehend aus einem einzigen Wagen. Der Weg von Etwashausen zurück führte auch nur noch über den Bus, denn der Zug fuhr als Güterzug ohne Personenbeförderung zurück.

Am 10. Dezember dann der Todesstoß: An diesem Tag erreichte die Stadt Gerolzhofen ein Schreiben der Deutschen Bundesbahn mit dem entscheidenden Satz: „Der Herr Bundesminister für Verkehr hat genehmigt, den Reisezugbetrieb der o. g. Teilstrecke (Gerolzhofen – Kitzingen-Etwashausen) ... dauernd einzustellen.“ Nach der Statistik der Bahn war der letzte Zug nur von zehn bis 15 Fahrgästen besetzt, wenn es hoch kam, einmal bis zu 25. Als Ersatz bietet die Bahn bis heute Busse an.

Sechs Jahre länger noch als nach Kitzingen währte der Personenverkehr in die andere Richtung, nach Schweinfurt. Ende Mai 1987 war auch hier Schluss. Dieser rund 20 Kilometer lange Abschnitt der Steigerwaldbahn, mit fast 50 Kilometern eine der längsten Nebenbahnen Deutschlands, war erst 1903 in Betrieb gegangen.

Lichtblick: Personenverkehr

Heute hat die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) die Strecke gepachtet. Den Bemühungen des 2007 gegründeten Fördervereins Steigerwald-Express, wieder Leben auf die Schiene zu bringen, wurden immer wieder Steine in den Weg gelegt. Einige Nostalgiefahrten und Fahrten zu Festen in Orte längs der Strecke machten Mut. Doch es gab immer wieder Rückschläge, wie zum Beispiel durch eine vermutete Bombe unter dem Gleiskörper nahe Kitzingen.

Ein Lichtblick: Fast auf den Tag genau 30 Jahre nach der Einstellung des Personenverkehrs soll die Strecke dafür wieder freigegeben werden.



📷 Der Anfang vom Ende: Wehrmachtssoldaten sprengten am 4. April 1945 die Eisenbahnbrücke über den Main in Kitzingen. Die Brücke wurde nie mehr aufgebaut, so dass die Nebenbahn Schweinfurt-Kitzingen seit Kriegsende keine direkte Verbindung mehr zur Hauptstrecke Nürnberg-Würzburg hatte. Foto:



📷 Aufbruch zur letzten Fahrt: Kurt Schlee, damaliger Leiter des Bahnhofs Schweinfurt, mit dem Kurschild, auf dem am 29. Mai 1981 zum letzten Mal der Name Kitzingen-Etwashausen stand. Foto: Norbert Vollmann

Förderverein Steigerwald-Express



📷 Aufgelockert bebaut: So sah der Eisenberg in Wiesentheid
1981 aus.Norbert Vollmann Foto: Foto: