

120 Jahre Eisenbahnlinie Seckach – Walldürn

Vortrag am 01. Dezember 2007 in Buchen

(von Thomas LUDWIG, Seckach)

PROLOG

Folie 1 Titelblatt M.s.v.D.u.H., der heutige 01. Dezember ist für die Region, welche in älteren Publikationen häufig als „hinterer Odenwald“ bezeichnet wird, ein wichtiges Datum, denn genau heute vor 120 Jahren gelang es dem Raum Buchen – Walldürn endlich, einen einigermaßen adäquaten Verkehrs- sprich: Eisenbahnanschluss an die weite Welt zu erhalten. Warum ich mit der Formulierung „einigermaßen adäquat“ gleich zu Beginn meiner Ausführungen jeglicher Euphorie eine Absage erteile, werden Sie im Laufe des Abends noch hören.

Der 120. Jahrestag dieser Streckeneröffnung ist aus meiner Sicht aber nicht nur ein historisches Datum. Betrachtet man sich nämlich die Bedeutung der Mobilität für unsere heutige Gesellschaft, so stellt man sehr schnell fest, dass der Eisenbahn aus volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und ökologischen Gründen eine nicht zu unterschätzende Rolle zukommt bzw. zukommen kann. Und ich füge an dieser Stelle gleich an, dass ihre Rolle gerade in einem ländlichen Raum wie dem unsrigen eine ganz besondere ist.

Und so danke ich dem Verein Bezirksmuseum e.V. Buchen sehr herzlich, dass er dieses Thema aufgegriffen hat. Überrascht war ich allerdings schon, dass man gerade auf mich – einen kommunalen Wahlbeamten und Hobbyeisenbahner – als Referenten gekommen ist, hätte es doch mit Sicherheit genügend Historiker und Volkswirtschaftler gegeben, die diesen Part genauso gut hätten übernehmen können.

Aber trotzdem oder gerade deswegen war es für mich keine lange Überlegung, diese Anfrage Ihres Vorsitzenden Dr. Wolfgang Hauck positiv zu bescheiden, zumal die Anfänge meines tiefer gehenden Interesses an der Verkehrsgeschichte unserer Region mit dem Verein Bezirksmuseum und diesen Räumlichkeiten auf das engste verwoben sind. Es dürfte nämlich so Mitte der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts gewesen sein, als mich der damalige Kämmerer der Gemeinde Seckach, Ihr heutiger Hauptsamtsleiter und Schatzmeister des Vereins Bezirksmuseum, Herr Manfred Killian, immer Mittwoch Abends mit in die Räumlichkeiten des Vereins nahm. Eine klein gewachsene, aber äußerst agile und kenntnisreiche Persönlichkeit begegnete mir als Leiter und, wenn ich es so sagen darf, Hüter der Heimatbücherei: es war Gymnasialprofessor i.R. Helmut Brosch. Tief beeindruckt von der fast schon andächtigen Atmosphäre, die einen umfing, begann ich, mich in die literarischen Schätze dieser Sammlung vorzuarbeiten und so fand ich erste Unterlagen für meine Publikationen zur Verkehrsgeschichte, welche 1985 und 1987 im Heimatheft des Heimatvereins Seckach sowie 1988 im Seckacher Heimatbuch erschienen. Bezüglich dem Verein Bezirksmuseum e.V. Buchen und meiner Person beginnt somit heute Abend keine neue Verbindung sondern es erfährt vielmehr eine schon vor vielen Jahren begonnen Liaison eine schöne Fortsetzung.

Was sich bei mir gegenüber den 80er Jahren natürlich geändert hat, ist die Sichtweise, mit der ich an die Thematik heran gehe. Spätestens durch meine Wahl zum Bürgermeister der Gemeinde Seckach im Jahre 2002 kam nämlich die kommunalpolitische Brille hinzu, ja, der Blick auf die Erfordernisse des Jetzt und Heute sowie vor allem der Zukunft rückte unversehens in den Mittelpunkt. Selbstverständlich wird die Geschichte der Bahnstrecke Seckach – Walldürn im Mittelpunkt meiner Ausführungen stehen, aber der Blick soll sich eben auch auf die heutige Situation einschließlich der Zukunftsaussichten dieses Schienenstranges richten – die ein oder andere Parallele zu aktuellen Diskussionen und Themen wird Ihnen hierbei sicherlich nicht verborgen bleiben.

Geschichte, oder History, wie es neudeutsch bei Guido Knopp im ZDF heißt, ist bekanntlich eine unendliche Abfolge von Ereignissen. Alles hat irgendwo seine Ursachen und seine Folgen und auch die Geschehnisse des 21. Jahrhunderts werden durch unsere Nachfahren irgendwann einmal eine Erkundung, Erforschung sowie Aus- und Bewertung erfahren. Daher steht es einem Verein wie dem Verein Bezirksmuseum e.V. Buchen gut zu Gesicht, wenn er auch die Istzeit in seine Aktivitäten mit einbezieht. Ich bin mir ganz sicher, dass Ihr Verein mit der heutigen Veranstaltung einen wichtigen Beitrag zur Bewusstseinsbildung in unserer Raumschaft leistet.

„Wo kommen wir her ?, Wo gehen wir hin ?“ sind Fragen, über die sich in unserer schnelllebigen Zeit leider immer weniger Menschen Gedanken machen. Gerade die jüngere Generation wächst automatisch in einen Wohlstand hinein, wie er noch vor wenigen Jahrzehnten unvorstellbar war. Alles wird als selbstverständlich hingenommen, die Erwartungshaltung an die öffentliche Infrastruktur und die privaten Konsummöglichkeiten sind hoch. Daher tut gerade in unserer Zeit ein Innehalten und sich rück besinnen auf die Anstrengungen und Mühen, die es all überall gekostet hat, die heute üblichen Standards zu erreichen, Not.

Doch damit genug der Vorrede. In Teil 1 meines Vortrages werde ich mich jetzt mit den Anfängen der Verkehrsgeschichte unseres Raumes bis zur Eröffnung der Strecke Seckach – Walldürn am 01. Dezember 1887 beschäftigen

TEIL 1

– bis zur Eröffnung der Strecke Seckach – Walldürn am 01. Dezember 1887 –

Tauchen wir also ein in die Verkehrsgeschichte des hinteren Odenwaldes – alleine dieser Begriff gäbe schon Anlass zu ausufernden Diskussionen. Ich verwende ihn aber ganz einfach deshalb, weil er gerade im 19. Jahrhundert für die östlichen Ausläufer des Odenwaldes, und damit auch die Region Buchen – Walldürn stand. Daneben gibt mir diese Bezeichnung die Möglichkeit, auf eine noch unvorteilhaftere Bezeichnung unseres Landstriches zu verzichten – Sie wissen schon, was gemeint ist.

Als Einstieg soll mir die Zeit um die Mitte des 19. Jahrhunderts dienen, zu welcher es nun endlich auch in Deutschland bzw. den Staaten, die man damals hierzu zählt, rasche Fortschritte bei der Industrialisierung gibt. Diese korrespondieren bekanntlich in allen anderen Ländern Europas sowie in Nordamerika unzertrennlich mit dem Aufbau eines weit verzweigten Eisenbahnnetzes. Die Eisenbahn pulverisiert die seither üblichen Reisezeiten für Menschen sowie die Transportzeiten für Güter und sie erweitert vor allem die zur Verfügung stehenden Kapazitäten beträchtlich. Die Welt kommt sich näher, man kann sagen: eine erste Globalisierung rollt über unseren Globus – die Eisenbahn als Katalysator der industriellen Revolution.

Sehr rasch wird klar: die Postkutsche wird in Kürze ausgedient haben und ein Relikt der alten Zeit sein. Handel, Wandel und Wachstum werden sich zukünftig dort abspielen, wo ein Schienenstrang liegt.

Doch apropos Postkutsche: welche Kurse gab es da eigentlich in früheren Zeiten in unserer Gegend ? Die erstmals für das Jahr 1686 nachgewiesene Hauptlinie führte seinerzeit von Heidelberg nach Würzburg und hatte Stationen in Mosbach-Neckarelz, Adelsheim, Boxberg-Schweigern und Grünsfeld, Reisezeit z.B. 1718: 21,5 Stunden. Diese Route folgte übrigens der schon aus der Zeit der fränkischen Könige bekannten „Sachsenstraße“ von Straßburg und Metz bis nach Magdeburg.

Außerdem tangierte unseren Raum damals noch der internationale Durchgangskurs Brüssel – Regensburg, welcher über Hundheim und Tauberbischofsheim führte. Ende des 18. Jahrhunderts entwickelte sich Adelsheim zu einem regionalen Verkehrsknoten, denn dort liefen die Posten aus Rothenburg o.d.T., Öhringen, Künzelsau und Heilbronn zusammen. Ein weiterer Knoten war Miltenberg mit Posten über Amorbach nach Neckarelz, über Tauberbischofsheim nach Mergentheim sowie über Walldürn, Rosenberg, Ballenberg, Krautheim und Künzelsau nach Schwäbisch Hall.

Sollte dies alles schon Vorzeichen für die spätere Trassierung von Eisenbahnlinien sein ? Nun – bis dahin sollte es noch eine Weile dauern, wir werden später noch hiervon hören.

Die Posthoheitsrechte lagen übrigens seit dem Jahre 1563 bei den Fürsten von Thurn und Taxis, welche diese bis 1811 innehatten. Von da an ging das Postwesen auf die Länder über, in unserem Fall also auf das ja wenige Jahre zuvor erst durch Napoleons Gnaden neu zugeschnittene Großherzogtum Baden. Für das Jahr 1819 ist nachgewiesen, dass der Kurs Mannheim – Heidelberg – Würzburg auf zwei Wegen bedient wurde: neben der bereits erwähnten Route über Adelsheim gab es jetzt auch zwei mal die Woche einen Kurs, der ab Oberschefflenz seinen Weg über Buchen – Hardheim und Tauberbischofsheim nahm. In den Folgejahren wurde die Frequenz sukzessive immer mehr erhöht. Ab 1835 gab es wöchentlich drei Eil- und zwei Packwagen auf dem Kurs Heidelberg – Würzburg – Leipzig – Dresden und ab 1840 einen täglichen Briefpostkurs Karlsruhe – Heidelberg – Tauberbischofsheim – Würzburg mit Anschluss nach Dresden und Schlesien.

Aber wie gesagt: die Postkutsche war im 19. Jahrhundert allen neu eingerichteten Kursen zum Trotz schon auf dem absteigenden Ast. Das Jahr 1840 ist diesbezüglich auch im Großherzogtum Baden ein wichtiges Datum, denn just in diesem Jahr wurde die erste badische Eisenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg eröffnet. Der Schienenanschluss bedeutete eben den unbegrenzten Anschluss an die weite Welt – und eröffnete insbesondere Handel, Gewerbe und Industrie bisher ungeahnte Möglichkeiten, ihre Produkte zu verbreiten. Das war – wie bereits ausgeführt – so revolutionär wie vielleicht in den beiden letzten Jahrzehnten unserer Tage das Internet.

M.s.v.D.u.H., der Verlauf der Bahnstrecken im Hinteren Odenwald und dem Bauland erscheint dem einen oder anderen von Ihnen, aus heutiger Sicht betrachtet, vielleicht unlogisch. Um dies zu verstehen, ist es an dieser Stelle daher unverzichtbar, auf die Anfänge der Eisenbahn im Großherzogtum Baden im Allgemeinen und auf die Entstehungsgeschichte der Badischen Odenwaldbahn im Speziellen einzugehen.

Zunächst hatte der badische Staat, und dies dürfte kaum überraschen, bezüglich der Erschließung mit Eisenbahnen andere Regionen im Blick: an erster Stelle stand das Ziel, den badischen Stiefel in seiner größten Längsausdehnung – also von Mannheim bis zum Bodensee – mit der Eisenbahn, genauer gesagt: der Badischen Hauptbahn durchfahren zu können, ehe man sich der Ost-West-Richtung widmete.

In Ost-West-Richtung wäre man nämlich immer schon nach relativ kurzer Entfernung in das benachbarte Ausland gefahren. Ausland ? Ja natürlich. Die deutsche Kleinstaaterei des 19. Jahrhunderts brachte es mit sich, dass Eisenbahntrassen zu jener Zeit auch und vor allem aus politischen Erwägungen ausgewählt wurden, getreu dem Motto: Möglichst lange im eigenen Land bleiben.

Warum erwähne ich das ? Nun, weil sich dieses Thema auch durch die Eisenbahngeschichte des nordöstlichsten badischen Landesteils – also jenem von Heidelberg bis vor die Tore des bayerischen Würzburg – wie ein roter Faden zieht und weil es für die Frage, welche Orte an der Badischen Odenwaldbahn zum liegen kamen und welche nicht, die entscheidende Rolle spielt.

Doch zunächst die wichtigsten Stationen der frühen badischen Eisenbahngeschichte in Kürze:

- 1833 nimmt als zweiter deutscher Staat nach dem Herzogtum Braunschweig die Planung und den Bau von Eisenbahnlinien durch den Staat selbst in die Hand,
- 1840 – ich sagte es bereits – Eröffnung der ersten badischen Eisenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg, 1843 erreicht man Karlsruhe, 1844 Offenburg und 1845 Freiburg,
- unterbrochen durch die Wirren der 48er Revolution und wegen langwieriger Verhandlungen mit der Schweiz betreffs der Trassenführung in den Bereichen Basel und Schaffhausen dauerte es bis zum Jahre 1863, ehe der Schienenstrang Konstanz erreichte,
- dazwischen behob Baden in den Jahre 1854/ 55 noch einen teuren Irrtum, im dem es alle bis dahin gebauten Strecken von der badischen Breitspur auf die in allen anderen mitteleuropäischen Staaten übliche Normalspur, also 1.435 mm, umspurte.

Als die Badische Hauptbahn im Jahre 1855 Basel erreicht hatte und damit die Nord-Südachse fertig gestellt war, konzentrierte man sich beim weiteren Netzausbau auf West-Ost-Verbindungen. Die Schwarzwaldbahn zählte hierzu ebenso wie die Strecken von Karlsruhe über Pforzheim sowie von Bruchsal über Bretten nach Mühlacker, dem Anschlussort an das württembergische Netz.

(Mühlacker war damals übrigens ein unbedeutender Weiler, der seine heutige Größe ausschließlich der Eisenbahn verdankt. Die in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Gemeinde Dürrmenz wollte nämlich ihren Namen nicht für den Bahnhof preisgeben, was nun nicht gerade von Weitsichtigkeit zeugte, denn heute ist Mühlacker ein Mittelzentrum mit 26.000 Einwohnern, die einzige große Kreisstadt des Enzkreises, und Dürrmenz – ein Stadtteil von ihr.)

Folie 2 Karte 1 Ja und das dritte große West-Ost-Projekt war eben die Anbindung des Odenwaldes und Tauberfrankens mit dem Ziel: Würzburg. Oder vielleicht auch Ochsenfurt !? Aber auf welchem Weg dort hinkommen und dabei alle außenpolitischen, innenpolitischen, militärischen, verkehrsgeografischen und technischen Gesichtspunkte berücksichtigen ? Wie würde man wohl mit dem Königreich Bayern einig werden, welches unter Umgehung Württembergs eine Verbindung zu seinen Landesteilen westlich des Rheins, also der Pfalz, wünschte ? Und wie könnte man wohl die Württemberger am wirkungsvollsten ärgern, in dem man ihnen den Weg zum Rhein oder ganz generell nach Westen und Norden verbaute ?

Auch die hiesigen politischen Vertreter blieben nicht untätig. Sie erhoben ab den 1850er Jahren immer lautere Forderungen, wonach Baden die – wie man es zu dieser Zeit ausdrückte – ärmlichen Gebiete im südlichen Odenwald, im Bauland und im Taubertal ebenfalls an das Eisenbahnnetz anschließen sollte. Zwar ließ eine Bahnstrecke durch diese Gegend, wenn überhaupt, nur eine kleine Rendite erwarten, doch führte man an, dass der Eisenbahnbau neben dem verkehrlichen Nutzen auch eine Investition sei, welche diesen strukturschwachen Landstrich fördern könne.

Fortan entwickelte sich eine wahre Flut von Resolutionen von Bürgerkomitees, Beschlüssen von Bürgervertretungen und Anträgen an die Großherzogliche Regierung, in denen jede Kommune darlegte, weshalb die neue Bahnlinie ausgerechnet durch ihre Gemarkung führen müsse. Einzugsgebiete mit ihren Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze in Landwirtschaft, Handel und Gewerbe, historische verbürgte Routen usw. wurden angeführt und die Presse hatte schon damals ihre helle Freude, dies alles zu verbreiten. Am Ende gab es weit über 40 (!) Trassenvorschläge, wie man wohl am besten von Heidelberg oder Wiesloch nach Würzburg oder Ochsenfurt käme.

Und Erwartungen hatte man an die Eisenbahn ! Eine Kostprobe gefällig ? Schon 1857 kam ein gewisser Dr. Huhn in seiner in Mannheim erschienen Denkschrift mit dem Titel „*Die Odenwaldeisenbahn*“ und dem Untertitel „*ein Teil der europäischen West-Ostbahn vom Kanal bis zur unteren Donau*“, heute also in etwa vergleichbar mit der geplanten europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Bratislava, zu dem Schluss (ich zitiere): „*Unsere West-Ostbahn ist die große Welttrasse von dem Atlantischen Meere nach dem Oriente und bis Indien und ihre Bedeutung muss nur fortwährend sich steigern in dem Maße als die Länder Asiens mehr und mehr für die Kultur gewonnen werden*“. Zitat Ende.

Es wäre köstlich, noch weitere Zitate aus dieser Denkschrift zu zitieren. Ich möchte an dieser Stelle allerdings nur den Kern der Botschaft heraus arbeiten, der für uns aus heutiger Sicht wichtig ist. Er besteht in der Erkenntnis, dass eine Eisenbahnstrecke für ihr Überleben stets auch darauf angewiesen ist, überregionalen Durchgangsverkehr auf sich zu ziehen. Gerade in einem ländlichen und damit dünn besiedelten Raum hat es eine reine Lokalbahn immer schwer.

Auch unter diesem Aspekt können wir aus heutiger Sicht fernab von jeglichem Lokalkolorit, ohne die großpolitische Brille und nüchtern betrachtet nur zu zwei brauchbaren Trassenvarianten kommen, die immer von Heidelberg nach Würzburg führen:

- zum einen über Eberbach – Amorbach – Miltenberg – Wertheim nach Würzburg, weil dies doch zahlreiche größere Orte sind und nur eine Wasserscheide zu überwinden gewesen wäre, was übrigens auch Dr. Huhns Meinung war, oder
- zum anderen über Eberbach nach Mosbach und von hier aus weiter entlang der heutigen B 27, also über Buchen, Walldürn, Hardheim und Tauberbischofheim nach Würzburg – hier hätte man es dann zwar mit zwei Wasserscheiden zu tun gehabt, aber der Erschließungsauftrag für unsere Region wäre besser erfüllt worden.

Folie 3 Karte 2 Doch: keine dieser Trassen wurde gebaut, denn:

- der Weg nach Eberbach hätte schnurstracks durch das hessische Ausland (Neckarsteinach und Hirschhorn) in das bayerische Ausland (Amorbach und Miltenberg) geführt - im Deutschland des 19. Jahrhunderts einfach undenkbar – und
- eine Streckenführung ab Mosbach entlang der heutigen B 27 hätte es Württemberg erlaubt, eine Bahn auf eigenem Terrain über Mergentheim bis fast vor die Tore Würzburgs zu führen, womit den Badenern wichtige Fahrgeldeinnahmen und Frachtgebühren abhanden gekommen wären.

Ja – würde man heute sagen – „Wo ist da das Problem ?“, aber in den 1860er Jahren wäre das unmöglich gewesen.

Folie 4 Jahreszahl 1866 Und so musste die Eisenbahnverwaltung mit der Eröffnung der Badischen Odenwaldbahn in den Jahren 1862 und 1866 dauerhafte betriebliche Schwierigkeiten in Form von vier Wasserscheiden und unzähligen Metern toter Steigung – Würzburg liegt nämlich an und für sich nur 63 m höher als Heidelberg – sowie das Außenvorlassen der genannten Orte in Kauf nehmen. Man baute nämlich um das teilweise hessische Neckartal herum über Meckesheim und Aglas-

terhausen nach Mosbach und von dort aus die südöstlichste aller zur Auswahl stehenden Routen nach Würzburg. Damit lag die allermeiste Wegstrecke, nämlich 135 der insgesamt 160 km, auf badischem Hoheitsgebiet und Württemberg war auf dem Weg von Heilbronn nach Würzburg gezwungen, die badische Strecke zu einem Großteil, nämlich ab Osterburken, mit zu benutzen.

Ausschließlich übergeordnete politische Interessen des badischen Staates sorgten also dafür, dass Osterburken, aber später auch Seckach, im Eisenbahnnetz größere Bedeutung erlangen konnten – die genannten Orte selbst hatten hierzu im Grunde genommen gar nichts beitragen können und ihre Konstitution spielte – um es nochmals zu betonen – bei der Entscheidung in keinsten Weise eine Rolle.

Lediglich bezüglich Osterburken kann noch ein örtlicher Fakt angeführt werden: ursprünglich sollte die Bahnlinie nämlich durch Adelsheim hindurch nach Osterburken geführt werden. Doch die Adelsheimer Fuhrleute sahen hierin ihr Geschäft bedroht und wehrten sich vehement gegen einen Bahnbau durch ihr Städtchen. Darauf hin wurde der Bahnhof Adelsheim weit außerhalb des Stadtgebietes auf Zimmerner Gemarkung angelegt und die Bahn durch das Rinschbachtal sowie mittels Tunnel durch den Eckenberg ins Kirnautal nach Osterburken geführt. Als sich dann 1869 die Bahnstrecke von Heilbronn und Möckmühl den Weg das Seckachtal hinauf bahnte, erhielt Adelsheim zwar einen zweiten Bahnhof, das heutige Adelsheim Ost, aber Knotenpunkt wurde Osterburken – aus meiner Sicht ein Pendelausschlag mit Folgen bis in unsere Tage.

Betrieblich hat die Badische Odenwaldbahn übrigens bis heute mit ihrer ungünstigen Topographie zu kämpfen. Schon bald nach der Eröffnung stellte sich nämlich heraus, dass die Betriebsführung teurer als z.B. jene der Schwarzwaldbahn war und so tut sich die Bahn trotz der stark überlasteten Spessartroute bis zum heutigen Tage schwer, Güterzüge auf die Relation Würzburg – Heidelberg zu legen. Die Stilllegung des Heidelberger Rangierbahnhofs Ende 1998, wodurch nun alle Güterzüge durch den Hauptbahnhof fahren müssen, hat die Situation natürlich auch nicht verbessert.

M.s.v.D.u.H., Sie mögen vielleicht der Meinung sein, dass dies eine sehr lange Vorrede war, bevor ich jetzt endlich zum eigentlichen Thema – der Bahnstrecke Seckach – Walldürn komme. Aber die Erläuterungen sind einfach notwendig, um zu verstehen, warum Orte wie Buchen, Walldürn, Hardheim, Tauberbischofsheim, Wertheim, Freudenberg, Miltenberg oder Amorbach bei der Verteilung des Kuchens letzten Endes nur die Brosamen abbekamen. Einzig bezüglich Eberbach erfolgte 1879 eine Korrektur: man hatte eingesehen, dass der Anachronismus über Meckesheim – Aglasterhausen auf Dauer keinen Bestand haben konnte und einigte sich mit Hessen und Württemberg auf den Bau der Bahnlinie von Neckargemünd durch das Neckartal bis nach Bad Friedrichshall-Jagstfeld.

Der Markt war also an und für sich schon verlaufen und die Filetstücke weg, wobei als zusätzliches Problem noch hinzu trat, dass eine Eisenbahn zur damaligen Zeit grundsätzlich eine Rendite abzuwerfen hatte. Wie aber sollte dies den noch zu erbauenden Strecken in dem dünn besiedelten und strukturschwachen Raum gelingen, wo doch die erwähnte Magistrale den Rahm abschöpfte, sprich: den überörtlichen Verkehr auf sich zog ?

Auch anhand des Zeitraums, welcher bis zur Eröffnung der Strecke Seckach - Walldürn noch vergehen sollte, lässt sich dieses Problem festmachen: während die Badische Odenwaldbahn trotz vieler politischer Rangeleien um die Streckenführung acht Jahre nach dem ersten diesbezüglichen Gesetz in Gänze fertig gestellt war, sollte es noch weitere 21 Jahre dauern, bis der erste Zug nach Buchen und Walldürn fuhr. Auf die vielfältigen Gründe werde ich gleich eingehen.

Zunächst hatte die Eröffnung der Badischen Odenwaldbahn aber vor allem weit reichende Auswirkungen auf die bereits vorgestellten Postkurse. Die Fernposten waren ja nun von der Eisenbahn ersetzt worden und den verbliebenen Postkursen verblieb fortan die Rolle von Zubringern zu den jeweils nächstgelegenen Bahnstationen. Im Falle von Walldürn und Buchen war dies jetzt Seckach. Täglich gab es drei Verbindungen in jede Richtung, eine davon war schon 1870 bis Tauberbischofsheim durch gebunden. Zwei Stunden brauchte die Postkutsche von Walldürn nach Seckach und 70 Minuten waren es von Buchen nach Seckach. Der Zug benötigte sodann eine Fahrzeit von Seckach nach Heidelberg von rd. 2,5 h, womit sich jeder die Gesamtfahrzeit selbst ausrechnen kann. Gegenüber der Postkutschenzeit war das jedenfalls ein gewaltiger Fortschritt, wobei neben

der Geschwindigkeit natürlich auch noch der deutlich verbesserte Reisekomfort und die Möglichkeit, viel größere Menschenmassen und größere Mengen an Gütern zu befördern, beachtet werden muss. Folie 5 Fahrplan 1880

Allein – dies konnte natürlich kein Dauerzustand sein und so gab es schon im Jahre 1868 neue lokale Initiativen mit dem Ziel, doch noch zu einem Bahnanschluss zu kommen. Konkreter Anlass hierzu war, dass sich bayerischerseits eine Bahnlinie von Aschaffenburg nach Miltenberg in der Planung befand. In dem Wissen, dass eine reine Lokalbahn wegen der dünnen Besiedelung und dem geringen Wirtschaftsbesatz unseres Raumes kaum Chancen auf eine Realisierung haben würde, regte die Amtsstadt Buchen als Vorreiter zusammen mit weiteren Gemeinden Folie 6 Titelblatt am 05. März 1868 in einer „*Allerunterthänigsten Vorstellung und Bitte an den Durchlauchtigsten Großherzog, gnädigen Fürsten und Herren*“ an, die Aschaffenburg – Miltenberger Bahn doch „*über Amorbach – Buchen nach Seckach bzw. Adelsheim zum Anschluss an die badische Odenwald- und die württembergische Jaxttalbahn*“, also in Richtung Heilbronn - Stuttgart, fortzusetzen und eventuell der hessischen Ludwigsbahngesellschaft die Konzession hierzu zu erteilen. Man kann nur den Hut ziehen vor den Altvorderen, die in neuen Verkehrswegen mit Durchgangscharakter nicht nur Probleme sondern vor allem Chancen für unseren abseits der großen Routen liegenden Raum sahen. Erkennen Sie übrigens die Parallelität zu den aktuellen Diskussionen um ein bestimmtes Straßenbauprojekt ? M.s.v.D.u.H., was für eine Alternative hätte es damals schon gegeben und welche hätten wir heute ? Klare Antwort: gar keine.

Und jetzt möchte ich den Nachweis führen, in welchem Ausmaße sich die deutschen Staaten in Fragen des Eisenbahnbaues und –betriebes tatsächlich beharkten. Zunächst seit jedoch angemerkt, dass die Stadtgemeinde Buchen der erwähnten gemeinsamen Initiative schon am 21. März 1868 eine eigene weitere Eingabe an den Großherzog folgen ließ. Hierin befanden sich, in mehreren Varianten ausgearbeitet, Längen- und Höhenkarten der gesamten Strecke von Aschaffenburg bzw. Stockstadt bis Seckach samt technischem Gutachten und einer Schätzung der Baukosten. Der Weg sollte über Hettigenbeuern führen und zwischen Buchen und Bödigheim war ein Tunnel vorgesehen. Einschließlich des für einen reibungslosen Betrieb als notwendig erachteten zweigleisigen Ausbaus der Strecke Seckach – Adelsheim rechnete man mit Gesamtbaukosten von 7 Mio. Gulden. Da damals ein Gulden 1,71 Mark entsprach, bedeutete dies erwartete Baukosten in Höhe von knapp 12 Mio. Mark. Folie 7 Schreiben Handelskammer

Mit diesen Avancen wurde Buchen aber nicht nur beim eigenen Landesherren in Karlsruhe sondern auch bei der Handels- und Gewerbekammer zu Heilbronn und beim Königlich Württembergischen Ministerium des Innern, Centralstelle für Gewerbe und Handel, in Stuttgart vorstellig. Damals wie heute musste man sich eben Verbündete suchen und wenn einem die Württemberger vielleicht helfen können, dann nehmen wir sogar die ! Folie 8 Gleisdreieck – erklären !!

An der Antwort der Handels- und Gewerbekammer zu Heilbronn soll deutlich werden, worin das Problem Württembergs bestand. Zunächst wird von dort voll bestätigt, dass eine Verlängerung der Jagsttalbahn zum Main höchst wünschenswert wäre. Und weiter: „*Es versteht sich von selbst, dass unsere gewerblichen Interessen durch eine solche in hohem Grade gefördert würden und nicht minder die Frequenz der württembergischen Bahnen und somit die Erträgnisse. Einen weiteren Gesichtspunkt jedoch glauben wir hier noch besprechen zu sollen: Baden umfaßt mit seinen Bahnen Württemberg fast von drei Seiten und hindert seine freie Bewegung wo es kann; so z.B. ließ es bis jetzt weder einen direkten Verkehr mit Holland noch billige Tarifierung der Steinkohle zu. Dieses unglückliche Verhältnis wird fort dauern, so lange es nicht gelingt, Württemberg in den fraglichen Richtungen einen directen Anschluß an eine Bahn zu erschaffen, welche nicht vom badischen Staate betrieben wird. Bei der in Rede stehenden Bahn von Aschaffenburg zur badischen Odenwaldbahn scheint nun Baden nicht die Absicht zu haben, sie zu einem wesentlichen Theile selbst zu bauen, sie wird vielmehr vermutlich vom baierischen Staate ganz oder teilweise, wahrscheinlich aber theilweise von Baiern und theilweise von einer Actiengesellschaft hergestellt werden und dann hoffentlich das Mittel für Württemberg werden, sich von den eisernen Armen Badens im Verkehr mit dem Main und Rhein zu befreien und ihm ungehinderte Bewegungen in diesen so wichtigen Richtungen zu verschaffen.* (Zitat Ende)

Im weiteren Verlauf beschäftigt sich die Antwort mit dem genauen Streckenverlauf, welcher badisches Territorium möglichst wenig tangieren sollte, was eben bei der Trasse über Seckach und Buchen nach Miltenberg viel besser als über Wertheim gegeben sei und dass alle Gruppierungen, die in irgend einer Weise Interesse an dieser Bahn hätten, zumindest bis zu deren Realisierung ein Zweckbündnis bilden müssten.

Ich denke, wir haben verstanden um was es geht. Auch den Württembergern war es relativ gleichgültig, aus welchem Land die Partner, welche ihnen bei der Durchsetzung ihrer Interessen behilflich sein könnten, nun kommen würden.

Und die Erfolgsstory um die Aschaffenburg – Heilbronner Bahn ging zunächst sogar noch weiter: am 23. November 1871 schlossen Baden und Bayern einen Staatsvertrag, wonach binnen zehn Jahren eine Bahn von Miltenberg nach Seckach oder Osterburken erbaut werden sollte, welche eine Verbindung mit dem mittleren Neckar darstellen sollte.

Aber war das jetzt in Karlsruhe ein Umdenken zugunsten des hinteren Odenwaldes ? Tätigte die großherzogliche Regierung diesen Vertragsabschluss in erster Linie wirklich mit dem Ziel, den Raum Buchen – Walldürn aus dem eisenbahnseitigen Abseits zu holen ? Klare Antwort: nein ! Vielmehr ging es Baden vor allem darum, den Bau der sog. Mümlingbahn, also der heutigen hessischen Odenwaldbahn von Hanau über Erbach nach Eberbach, und der Bahnlinie Lohr – Wertheim zu torpedieren und mittels der Durchgangsbahn Aschaffenburg – Seckach – Heilbronn zusätzliche Verkehrsanteile zu ergattern. Partikularismus pur kann ich da nur sagen.

Aber jetzt ging es erst richtig los, denn nach Bekannt werden des Staatsvertrages gingen bei der Zweiten Kammer in Karlsruhe bis zum Frühsommer 1872 elf Petitionen aus dem hinteren Odenwald ein, die neben dem einheitlichen Wunsch nach einer baldigen Verwirklichung dieser Bahnverbindung vor allem in der genauen Trassenführung die unterschiedlichsten Varianten beantragten. Welch Überraschung: jeder der Petenten wollte die Bahn durch sein Gemeindegebiet geführt wissen. Buchen und Walldürn richteten getrennte Petitionen an die Kammer, die jeweils unter Aussparung der Nachbarstadt den Anschluss bei Seckach bzw. Osterburken vorsahen. Aber auch Kommunen, von denen man eigentlich nicht erwarten musste, dass sich in das Petitionsgeschäft einmischen würden, meldeten sich zu Wort und schlugen Streckenführungen vor, die sowohl Buchen als auch Walldürn außen vor gelassen hätten. Zum einen war das die Gemeinde Mudau, welche eine Trasse von Oberschefflenz über Waldhausen nach – natürlich – Mudau und von dort weiter nach Amorbach ins Spiel brachte, und zum anderen die Gemeinde Rosenberg, welche von ihrer Station an der Badischen Odenwaldbahn über Sindolsheim und östlich an Walldürn vorbei in Richtung Bayern fahren wollte.

In den folgenden Jahren drehte sich die Sache nunmehr im Kreis. Die zweite Kammer, deren volkswirtschaftliche Kommission, das zuständige Handelsministerium und die Großherzogliche Regierung insgesamt nahmen Stellung, forderten Berichte an, gaben unterschiedliche Empfehlungen ab und so verging Jahr um Jahr. Dabei waren im Budget 1874/ 75 sogar schon Mittel für den Bau der Bahn eingestellt und dies, ohne dass der genaue Streckenverlauf schon klar gewesen wäre. Ein weiteres Problem war aber auch, dass unser Landstrich in jenen Jahren nicht mit einer Zunge sprach. Jeder Gockel war der Meinung, sein Misthaufen sei der Größte und Wichtigste. In gewisser Weise lieferte dieser Umstand der Regierung ein perfektes Alibi für das Ausbleiben des Baubeginnes gemäß dem Motto: *„Ihr da draußen vor Ort wisst ja selbst nicht, was Ihr wollt !“* Und der Wirrwarr wurde sogar noch getoppt, als sich die Petitionen in den 1880er Jahren aus Rentabilitäts- und volkswirtschaftlichen Gründen vom Streckenabschnitt Walldürn – Amorbach abwandten und stattdessen eine Weiterführung über Hardheim nach Tauberbischofsheim ins Spiel brachten.

Aber das war zu jener Zeit schon vergebliche Liebesmüh', denn die Geschäftsgrundlage für den Staatsvertrag von 1871 war de facto entfallen, weil erstens die Zehnjahresfrist abgelaufen war, zweitens die genannten konkurrierenden Parallellinien zwischenzeitlich erbaut waren und drittens Bayern den Abschnitt Miltenberg – Amorbach im Jahre 1880 in einfacher Bauweise nach den Normen für Sekundärbahnen eröffnet hatte.

Nach der Badischen Odenwaldbahn war also auch die zweite Chance, nämlich eine Durchgangsbahn aus Richtung Aschaffenburg mit dem Ziel Mittlerer Neckarraum, für den Raum Buchen – Walldürn vertan. Da spielt es auch keine Rolle mehr, dass bereits 1876 und 1877 Spezialuntersuchungen für die Linie von Buchen bis zur Landesgrenze in Angriff genommen worden waren und dass diese Trasse per Ministerialverfügung vom 11. Februar 1876 ihren Weg über Hettigenbeuern und somit an Walldürn vorbei hätte nehmen sollen. Aus heutiger Sicht würde ich sagen: die Chance, diese Durchgangslinie zu bekommen, war real vorhanden, aber nur während eines ganz kurzen Zeitraums von ein bis zwei Jahren nach Abschluss des Staatsvertrages. Im selben Maße allerdings, wie der lokale Meinungsbildungsprozess immer verworrenere Züge annahm und immer mehr Parallellinien ihrer Vollendung entgegen sahen, schwanden diese Aussichten und reduzierten sich sehr rasch auf Null. Außerdem geriet die Badische Staatseisenbahn in den 1870er Jahren in eine schwere wirtschaftliche Krise, in deren Folge der Bahnbau ab 1874 weitgehend eingestellt wurde. Dass während einer solchen Phase bei den Verantwortlichen die Lust auf teure Neubauprojekte – 10 Mio. Mark sollte diese Bahn kosten – mit vergleichsweise vagen Gewinnaussichten, sehr gering war, ist nur allzu verständlich.

Aber als alles fast schon zu spät war, geschah plötzlich etwas fast schon Sensationelles: die Städte und Gemeinden Bödighheim, Buchen, Hainstadt, Seckach und Walldürn schafften es anno 1883, einen gemeinsamen Nenner zu finden. Im folgenden Jahr schlugen sie nach dem Beispiel des von Bayern ausgebauten Teilstücks Miltenberg – Amorbach den Bau einer Kosten sparenden Sekundärbahn bis Walldürn und damit unter Ausklammerung des grenzüberschreitenden Streckenabschnittes Walldürn – Amorbach, vor. **Folie 9 Technische Eckdaten**

Jetzt hatte die badische Regierung leichtes Spiel. Sie ging auf diese Steilvorlage ein und stellte den Bau einer normalspurigen Sekundärbahn einfachster Konstruktion mit starken Steigungen und Gegengefällen bis zu max. 1:50, eng an das Gelände angelegter Trassenführung – siehe den Streckenabschnitt vom heutigen Sansenheckengelände bis nach Buchen Ost – und einem Mindestradius von 200 m auf einem Drittel der Strecke in Aussicht. Da der Lokalbahnbetrieb nur eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h zuließ, sah man diese Einschränkungen als tolerierbar an. Das war zwar mehr als nichts, aber jetzt kam der Knackpunkt: die Regierung verlangte, dass sich die Gemeinden zumindest an der Stellung des Geländes beteiligen würden. **Folie 10 Buchen Süd – erklären !!**

Welch bittere Pille für diese nun mit größeren Reichtümern beim besten Willen nicht gesegneten Kommunen ! Da soll die kommunale Seite doch tatsächlich eine Baumaßnahme, nämlich die Errichtung einer staatlichen Eisenbahnlinie, mitfinanzieren, die nun wahrlich nicht im typischen kommunalen Aufgabenindex enthalten ist. Das erinnert mich stark an die Ertüchtigung der Bahnstationen zwischen Neckarburken und Osterburken für die S-Bahn RheinNeckar im Jahre 2003, als die Kommunen sogar als Bauherren auftreten und der Deutschen Bahn AG neue Stationen errichten mussten – und das bei 0 € Beteiligung der Bahn.

Aber was will man machen ? Entweder so oder gar nicht, hieß es 2003 und hieß es auch in der 1880er Jahren. Das Konnexitätsprinzip lautet eben: „*Wer bestellt, bezahlt.*“, und wenn Ihr die Eisenbahn haben wollt – Bitte, das sind die Bedingungen. **Folie 11 Finanzierung** Und von wegen – um endgültig wieder in die Historie zurück zu kehren – der badische Staat würde sich nicht beteiligen: neben Baukosten von 1,6 Mio. Mark prognostizierte man jährliche Einnahmen aus der Linie von 72.000 Mark. Bei Ausgaben von 62.850 Mark bliebe ein Überschuss von 9.150 Mark, was aber bei einem erwarteten Zinssatz von 4 % nur für ein Kapital von 230.000 und somit bei weitem nicht für 1,6 Mio. Mark ausreichte. Die restlichen 1.370.000 Mark konnten also nur unter der Voraussetzung bereitgestellt werden, dass der Staat hier jährlich einen Zuschuss für den Zinsdienst in Höhe von 54.000 Mark beisteuerte. In einem zeitgenössischen Text können wir zu den Motiven der Regierung lesen: „*Die Regierung ging jedenfalls von der Überlegung aus, dass dieses Opfer ausgeglichen oder überwogen würde durch die Vortheile, welche aus dem Unternehmen für die Landwirtschaft und das Gewerbe der Gegend hervorgehen würden. Immerhin hatte die Staatskasse zu Gunsten lokaler Interessen eine bleibende Last auf sich zu nehmen und es erschien daher wie im Höllental durchaus gerechtfertigt, dass die Lokalinteressenten zu den Baukosten einen ihren Kräften entsprechenden Beitrag leisteten.*“ (Zitat Ende) Dann heißt es weiter, dass sich die Regierung im vor-

liegenden Falle auf die Forderung nach einer unentgeltlichen Bereitstellung des Geländes beschränken wolle, da sich die beteiligten Gemeinden außer Stande erklärten, einen finanziellen Beitrag aufzubringen. Auch die weitere Begründung ist meisterhaft formuliert: *„Wie bei der Höllentalbahn lag also auch hier der Gedanke zu Grunde, die Bewohner eines größeren Landesteils aus ihrer Abgeschlossenheit herauszureißen, sie konkurrenz- und steuerfähig zu erhalten. Ebenso stand nicht nur keine Rente, sondern eine regelmäßige Einbuße in Aussicht. Wenn diese nun bei der vorhandenen Unzulänglichkeit der Eisenbahnrente auch als ein schweres Opfer betrachtet wurde, so waren die Stände doch der Ansicht, dass die Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Landes höher stehe als die der finanziellen und dass durch die Annahme des bezüglichen Gesetzesentwurfes eine Pflicht der Billigkeit und Gerechtigkeit gegen die Bevölkerung des Odenwaldes erfüllt würde, da ihr in dem früheren Verträge die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Odenwald und Maintal in noch vollkommenerer Weise, als dies jetzt der Fall sein sollte, in nahe Aussicht gestellt worden war“*.

Die Karlsruher waren also der Meinung, dass sie dem Hinterland mit dem Bau dieser Bahn eine wahrlich großherzige Wohltat würden zuteil werden lassen und auf einmal wurde auch der volkswirtschaftliche Nutzen in den Vordergrund gestellt. Dass sie aber beim Bau der Badischen Odenwaldbahn in den 1860er Jahren die außenpolitischen und fiskalischen Interessen ganz klar über die Bedürfnisse ihrer eigenen Bevölkerung gestellt hatten, wollte niemand mehr wissen. Einzig wegen der nicht zustande gekommenen Durchgangsbahn von Aschaffenburg zum Mittleren Neckarraum plagte die Großherzogliche Regierung offensichtlich das schlechte Gewissen.

Natürlich war der Bau dieser Bahn für den damaligen Amtsbezirk Buchen von existentieller Bedeutung, denn die Eisenbahn war zu jener pre-automobilen Ära der einzige leistungsfähige Verkehrsträger, der für unseren Raum in Frage kam. Jedes Jahr ohne Eisenbahn bedeutete im Prinzip ein Zurückfallen hinter die allgemeine Entwicklung und bis in die 1880er Jahre waren in Deutschland eben schon tausende von Kilometern an Eisenbahnen in Betrieb. Aber es muss auch gesagt werden, dass die Bereitstellung des Geländes, welche im Gesetz vom 07. Juni 1884 *„die Erbauung einer Eisenbahn von Seckach über Buchen nach Walldürn betreffend“* penibel geregelt wurde, einen echten Kraftakt für alle Gemeinden darstellte. Im Klartext: für den Grunderwerb waren Kredite aufzunehmen, die die Gemeindekassen auf Jahrzehnte hinaus belasteten und so manch anderes wichtiges kommunales Investitionsvorhaben musste auf Jahre hinausgeschoben werden.

Aber Hauptsache sie kam, die Eisenbahn. Zunächst war der Grunderwerb zu klären. Selbstverständlich gab es, wie zu allen Zeiten, einige besonders hartnäckige Zeitgenossen, die partout nicht einsehen wollten, weshalb sie ihr Land hergeben sollten. Darüber hinaus schürten die Fuhrleute, welche um ihre seit 1866 gut gehenden Geschäfte auf der Strecke Seckach – Walldürn fürchteten, das Feuer gegen die Bahnlinie. Doch nachdem die letzten Unklarheiten beim Grunderwerb im September 1886 per Expropriationstagfahrt, zu Deutsch: mittels Vor-Ort-Terminen zum Zwecke der Enteignung, beseitigt waren, ging es im Oktober los mit den Bauarbeiten. Die gesamte Strecke war in vier Abschnitte unterteilt, den Zuschlag für die Tiefbauarbeiten hatte die Fa. Philipp Holzmann aus Frankfurt übertragen bekommen, die Vergabe der Hochbauten erfolgte in Einzelgewerken. Schon jetzt veränderte sich das Leben in unseren Städten und Dörfern erheblich, denn für den Bahnbau wurden natürlich jede Menge Fremdarbeiter, vor allem Italiener, benötigt. Da hatten sowohl das Beherbergungsgewerbe und die Gastronomie, aber auch die Gendarmerie, welche vom Landeskommisariat Mannheim wegen gewisser Erfahrungen verstärkt worden war, alle Hände voll zu tun. **Folie 12 Ausfahrt Buchen** Kurz vor Toresschluss gelang es der Stadt Buchen übrigens noch, die totale Durchschneidung des Musterplatzes durch die Bahn zu verhindern. Konsequenz dieser Änderung: die Strecke verlässt den Buchener Bahnhof in einem sehr engen Bogen, welcher die Anlage weiterer Bahnhofsgleise zumindest auf dieser Seite nicht mehr zuließ.

Am 01. Dezember 1887 ist die Strecke dann ja endlich mit ihren Stationen Seckach, Bödighheim, Buchen, Hainstadt und Walldürn in Betrieb gegangen, was bedeutet, dass sich die gesamte Bauzeit auf lediglich 14 Monate belief – und dies trotz eines schneereichen Winters. Der rasche Baufortschritt ist ganz einfach auf den bereits erwähnten Umstand zurück zu führen, dass die Bahnstrecke

praktisch ohne Kunstbauten auskam und –kommt. Brücken, Tunnels, Dämme und Einschnitte – das sind die Bauteile, welche viel Zeit in Anspruch nehmen würden, doch sie kommen hier nur in unterdurchschnittlichem Maße vor.

Folie 13 Streckendaten Nun noch einige wenige Zahlen zur Bahnlinie Seckach – Walldürn: sie hat eine Gesamtlänge von 19.552 m und von Seckach bis Walldürn werden 140 m Höhenunterschied überwunden. Das größte Bauwerk, die Brücke über den Hainsterbach, hat 10,79 m Lichtweite. Die Baukosten beliefen sich übrigens auf knapp 1,5 Mio. Mark und blieben somit erfreulicherweise hinter der Kostenschätzung zurück. Gleichwohl macht aber gerade die Betrachtung des Anlagevermögens pro Kilometer deutlich, nach welchen einfachen Standards die Bahn gebaut worden war: dieses lag nämlich lediglich bei rd. 76.000 Mark, während sich dieser Wert bei einer gestandenen Durchgangsbahn wie z.B. der Badischen Odenwaldbahn auf das mehr als vierfache belief !

Folie 14 Jahreszahl Am 01. Dezember 1887 gab es also einschlägige Eröffnungsfeiern. Der erste planmäßige Personenzug wurde mit Böllerschüssen und Blasmusik begrüßt, die „Jungfernfahrt“ mündete in ein Festessen im „Ochsen“ in Walldürn, es wurden jede Menge Reden gehalten und die Schuljugend bekam ihre Wurst mit Wecken. Von der Generaldirektion der Staatsbahn und von der Großherzoglichen Familie war übrigens niemand da. Der Großherzog Friedrich I. bedauerte, mit Rücksicht auf die Jahreszeit sein Kommen nicht zusagen zu können, erklärte sich jedoch gerne bereit, eine Abordnung der Gemeinderäte von Buchen und Walldürn in Audienz zu empfangen. Die örtliche Tageszeitung aber fasste den ganzen Kampf um die Eisenbahn noch einmal zusammen, indem sie u.a. schrieb: *„Mit dem heutigen Tage sind wir dem Weltverkehr um ein Bedeutendes näher gerückt. (...) Wie heiß ist dieser Tag schon seit 30 Jahren herbeigesehnt; wie oft haben wir gehofft und wieder gezweifelt ? Endlich ist er da ! Mühelos ist uns die Bahn freilich nicht in den Schoß gefallen, sie hat uns ernste Arbeit und bedeutende Opfer gekostet (...).“*

Teil 2

- von der Inbetriebnahme bis heute -

M.s.v.D.u.H., im zweiten Teil meines Vortrages möchte ich mich mit der Geschichte der Bahnstrecke Seckach – Walldürn von der Inbetriebnahme bis heute beschäftigen. Hierbei ist es mir allerdings unmöglich, so wie im ersten Teil meiner Ausführungen jedes Detail penibel aufzuzählen. Vielmehr sollen schlaglichtartige Momentaufnahmen genügen, um Ihnen einen Eindruck vom weiteren Schicksal unserer Jubilarin zu vermitteln, was übrigens auch für den zeitgeschichtlichen Rahmen gelten soll.

Folie 15 Fahrplan 1897 Endlich war sie also da, die Eisenbahn. Der erste Fahrplan sah täglich vier Personenzüge in jeder Richtung vor. Mindestens zehn Jahre blieb dieses Zugangebot unverändert, wobei ein Zugpaar als kombinierter Personen- und Güterzug gefahren wurde. Aus heutiger Sicht scheint dieses Zugangebot sehr dürftig zu sein. Allein, an dieser Stelle muss einmal eingefügt werden, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in unserem Raum zu jener Zeit vergleichsweise gering waren. Der überwiegende Teil der Bevölkerung lebte ja bekanntlich von der Landwirtschaft, womit sich der Aktionsradius im Alltag auf die eigene Gemarkung beschränkte. Eine Auspendlerquote von 75 %, wie wir sie heute in vielen Orten haben, gab es damals nicht. Eine Reise machte man in der Regel nur aus besonderem Anlass: ein Verwandtenbesuch, eine Geschäftsbesorgung, ein Behördengang, der Weggang aus Studien-, Ausbildungs- oder Berufsgründen in eine Stadt und – für die damalige Zeit nicht zu unterschätzen – der Militärdienst waren solche Gelegenheiten. Es kann aber auch festgestellt werden, dass die Verkehrsbedürfnisse bis zum Ausbruch des I. Weltkrieges stetig zugenommen haben; dies ergibt sich sowohl aus dem langsam wachsenden Wohlstand als im speziellen Falle des Amtsbezirkes Buchen auch aus dem Umstand, dass unmittelbar vor dem I. Weltkrieg mehr Menschen aus diesem Amtsbezirk in Mannheim lebten als in dem Amtsbezirk selbst; um eine ungefähre Vorstellung von der diesbezüglichen Zahl zu bekommen sei angemerkt, dass sich die Einwohnerzahl des Amtsbezirks Buchen z.B. im Jahre 1910 bei knapp über 27.000 Menschen bewegte.

Während also der Personenverkehr nur langsam zunahm, konnte das Wachstum beim Warenverkehr sofort einsetzen. Endlich war die Chance gekommen, die Produkte der Region wie Milch, Getreide, Vieh, Holz und Steine konkurrenzfähig auf dem Markt zu bringen und umgekehrt Waren bequem entgegen nehmen zu können. Quasi als Startpackung erhielten alle Stationen mindestens ein Ladegleis mit Güterschuppen, Buchen und Walldürn darüber hinaus je eine Brückenwaage und Walldürn schließlich auch noch einen Verladeplatz für Langholz. Jedoch entwickelte sich die Holzverladung auch in Buchen und Bödighheim sehr rasch, weshalb diese Stationen schon ein Jahr nach der Betriebseröffnung zusätzlich eine Stirnverladerampe erhielten und in Buchen sogar ein weiteres Verladegleis hergestellt wurde.

Darüber hinaus wurde der Post- und Telegrafendienst in den Bahnstationen untergebracht. Zusammen mit der Betriebsamkeit des Bahnbetriebes selbst entstanden somit neue Zentren des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens und bei der Bahn gab es neue Arbeitsplätze. Ganz genau gezählt waren es am Anfang 16 Stück: in Walldürn vier, in Buchen drei, in Seckach zu den vorhandenen der Odenwaldbahn ebenfalls drei, in Bödighheim und Hainstadt je zwei und dazu noch zwei Ambulante, also das Fahrpersonal.

Und apropos fahren: die Fahrzeit von Walldürn nach Seckach betrug nun zwischen 50 und 60 Minuten und zwischen Buchen und Seckach ziemlich genau eine halbe Stunde. Mit anderen Worten: sie hatte sich gegenüber der Postkutsche glatt halbiert. Folie 16 Ausflug nach Heidelberg Fuhr man beispielsweise 1892 um 7.11 Uhr in Walldürn und um 7.33 Uhr in Buchen los, war man mit Umsteigen in Seckach um 10.46 Uhr in Heidelberg, Gesamtdauer: 3 h 35. Zurück konnte man dann zum Beispiel Heidelberg ab 16.14 Uhr fahren und war um 19.38 Uhr bzw. 20.01 Uhr wieder in Buchen respektive Walldürn, Gesamtdauer also 3 h 47.

Bevor ich allerdings darauf zu sprechen komme, wie sich der Betrieb weiter entwickelt hat, muss ich zunächst noch einmal auf Bauangelegenheiten zu sprechen kommen, denn die Schienenstränge im hinteren Odenwald waren noch nicht vollendet. Erinnern sie sich ? Im badisch-bayerischen Staatsvertrag von 1871 war der Bau einer durchgehenden Verbindung zwischen dem Main und der Badischen Odenwaldbahn vereinbart worden. Der Lückenschluss zwischen Walldürn und Amorbach harrte allerdings auch mehr als zwei Jahrzehnte später noch seiner Vollendung. Ganze 15 km fehlten und wenn auch der Gedanke an eine Transitbahn längst verworfen war, so blieb doch der Wunsch, die in vielen Jahrhunderten gewachsenen Handelsbeziehungen zu Miltenberg und dem Maintal wieder aufleben zu lassen. Es galt, ein zusätzliches Absatzgebiet zu erschließen, zumal die Kettenschiffahrt auf dem Main zwischenzeitlich bis nach Miltenberg möglich war. Diesmal sprachen die interessierten Kommunen, es waren insgesamt 32, unter Führung von Amorbach, Miltenberg und Walldürn sofort mit einer Zunge und starteten noch 1887 eine Gemeinschaftsaktion. Sowohl den badischen wie den bayerischen Kammern wurden Denkschriften übergeben, in welchen auf die wirtschaftliche Notwendigkeit dieser Verbindung hingewiesen wurde. Daneben wurden aber auch das Verkehrsaufkommen durch die Walldürner Wallfahrt und die strategische Bedeutung der Bahn zum schnelleren Transport badischer und württembergischer Verbände nach dem Westen angeführt. Württemberg ? Da war doch was ? Nein, 1887 nicht mehr, denn durch die Gründung des Deutschen Kaiserreiches unter Führung Preußens im Jahre 1871 gehörte die deutsche Kleinstaaterei zumindest in dieser Dimension Gott sei Dank der Vergangenheit an.

Doch zurück zu der Denkschrift der 32 badischen und bayerischen Kommunen. Im Wissen um die Vorgänge rund um den Bau der Strecke Seckach – Walldürn bot die letztgenannte Kommune für den Bau der Strecke nach Amorbach gleich an, für die auf ca. 7 km Länge durch Gemeindewald führende Trasse das Gelände kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Der badische Staat sah ein, dass der Bau dieser Verbindungsbahn früher oder später kommen müsste und stand dem Vorhaben daher aufgeschlossen gegenüber. Allerdings wollte Baden hierfür unbedingt einen neuen Staatsvertrag mit Bayern abschließen, denn das alte Vertragswerk von 1871 hatte Baden auferlegt, die Strecke bis Miltenberg zu betreiben und Bayern den Betrieb von der Grenze bis dahin mit 4 ½ % zu verzinsen. Also wurde 1894 in München ein neuer Staatsvertrag abgeschlossen und hierbei vereinbart, dass jeder Staat die auf sein Gebiet entfallende Strecke selbst zu bauen und zu betreiben habe. Dennoch

gelangte man aber auch zu der Einsicht, dass der Betrieb auf der Gesamtstrecke einheitlich mit Natural- oder finanziellem Ausgleich durchgeführt werden soll.

Da diese Strecke nicht zum eigentlichen Besprechungsgegenstand dieses Vortrages zählt, soll auf die detaillierte Baugeschichte nicht weiter eingegangen werden. Wichtig ist an dieser Stelle nur, dass die Betriebsaufnahme am 20. September 1899 erfolgte. Die Sackbahn Seckach – Walldürn hatte somit 12 Jahre nach ihrer Eröffnung einen nördlichen Anschluss an das bayerische Eisenbahnnetz erhalten. 28 Jahre nach Abschluss des Staatsvertrages von 1871 war die knapp 43 km lange Gesamtstrecke von Seckach nach Miltenberg endlich fertig gestellt, wenn auch nicht als Hauptbahn. Dass es hierfür zwei Staatsverträge, eine Regierungsvereinbarung und zwei Gesetze zweier Staaten gebraucht hatte, dürfte auch für das Zeitalter der deutschen Kleinstaaterei ein ziemlich rekordverdächtiger Vorgang sein.

Aber noch immer gab es keine Ruhe an der Baufront. Hatte sich Walldürn in der Abwägung, für welche Schienenstrecke es sich nach 1887 einsetzen sollte, vordergründig für die Amorbacher Linie ausgesprochen, so blieben die Kommunen zwischen Walldürn, Wertheim und Tauberbischofsheim im Kampf um ihren Eisenbahnanschluss nicht untätig. Eine Verbindungsbahn von Walldürn über Hardheim nach Tauberbischofsheim stand auf dem einen Wunschzettel, eine solche ab Hardheim über Kilsheim nach Bronnbach auf dem anderen. Letzten Endes setzte sich 1895 die Forderung nach einer Linie von Walldürn nach Tauberbischofsheim durch, wobei man hinterher schob, dass es hilfsweise vorerst auch der Abschnitt bis Hardheim tun würde. Nach einem langwierigen Hickhack um die Ausführung des Projektes durch eine private Gesellschaft wurde endlich im Jahre 1906 das „*Gesetz, die Erbauung einer Nebenbahn von Walldürn nach Hardheim betreffend*“, verabschiedet. Aufwendige Kunstbauten, ein Wechsel bei der ausführenden Baufirma und Probleme mit dem Untergrund machten für diese nicht einmal zehn Kilometer lange Stichstrecke eine fünfjährige Bauzeit von Nöten. Quasi als Weihnachtsgeschenk wurde sie dann am 23. Dezember 1911 eröffnet; die Weiterführung in Richtung Königheim, welches der Schienenstrang im Dezember 1914 von Tauberbischofsheim her erreichte, kam jedoch nie zur Ausführung.

Und schließlich muss noch ein drittes Projekt Erwähnung finden, nämlich die Anbindung Mudaus an das Eisenbahnnetz. Nachdem Mudau beim Bau der Badischen Odenwaldbahn ja ebenfalls leer ausgegangen war, gab es spätestens seit 1895 ernsthafte Bemühungen, eine Bahn von Eberbach über den Winterhauch und Mudau nach Buchen zu bauen. Nahezu zeitgleich projektierte der damals noch in Limbach tätige Hauptlehrer Karl Trunzer die Linie Mosbach – Mudau. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, das jahrelange Tauziehen und die verqueren Debatten um dieses Projekt näher zu beleuchten, zumal dies Herr Dietmar Weber in dem 1999 erschienen Heft 29 der Schriftenreihe „Zwischen Neckar und Main“ des Vereins Bezirksmuseum Buchen e.V. mustergültig beschrieben hat. Für das Thema des heutigen Vortrages ist jedenfalls nur wichtig, dass Mudau 1905 in Richtung Mosbach angeschlossen wurde und damit das Kapitel „Eisenbahnbau“ für Buchen und die gesamte Bahnstrecke Seckach – Walldürn beendet war.

Somit können wir uns nunmehr der weiteren Entwicklung des Bahnbetriebs zuwenden. Ich sagte bereits, dass die Bahnstrecke Seckach – Walldürn in den Anfangsjahren täglich von vier Personenzugpaaren befahren wurde. Erst der Lückenschluss nach Amorbach wie auch die Zweigstrecke nach Hardheim brachten in den letzten Jahren vor Ausbruch des I. Weltkrieges zusammen mit dem stetig steigenden Wohlstand und den hieraus resultierenden wachsenden Reisebedürfnissen eine spürbare Hebung der Nachfrage und damit des Angebotes. Folie 17 Fahrplan 1914 Betrachten wir, um nicht in zu viele Einzelheiten zu verfallen, am besten gleich den letzten Friedensfahrplan vom 01. Juli 1914. Nicht nur, dass sich die Reisezeit auf unserer Geburtstagsstrecke zwischenzeitlich auf rd. 40 Minuten reduzierte. Nein. Bemerkenswert ist vor allem auch die eindrucksvolle Entwicklung des Fahrtenangebotes: es hatte sich seit 1897 mehr als verdoppelt. Fast alle Züge befuhren die Gesamtstrecke bis Miltenberg durchgängig, ein Zugpaar beschränkte sich ganzwöchig auf den Zuglauf Seckach – Walldürn und zurück und ein weiteres, das nur samstags, oder, wie es damals hieß: sonn-

abends, verkehrte, auf die Teilstrecke Seckach – Buchen und zurück. Bis auf ein Zugpaar hatten alle Züge in Walldürn Anschluss von und nach Hardheim, genau so gut sah es in Miltenberg nach und aus Richtung Aschaffenburg aus.

Aber auch um gute Anschlüsse an den Fernverkehr bemühte sich die Eisenbahnverwaltung zu dieser Zeit noch. Folie 18 Fahrzeiten Metz Beispielsweise konnte man frühmorgens per Umsteigen in Seckach den Berliner Nachtschnellzug nach dem damals deutschen Metz erreichen. Die Fahrzeiten: Walldürn ab 5.25 Uhr, Buchen ab 5.43 Uhr, Metz an 12.41 Uhr. Die Gegenrichtung hatte fast identische Fahrzeiten: Metz ab 5.03 Uhr, Buchen an 12.15 Uhr, Walldürn an 12.31 Uhr. Auch die Tagesreise nach Berlin und Dresden klappte mit nur einmal umsteigen: Folie 19 Fahrzeiten Berlin/Dresden Abfahrt in Walldürn und Buchen gegen 11.00 Uhr morgens, in Seckach umsteigen, Ankunft in Berlin Anhalter Bf. um 22.40 Uhr sowie in Dresden um 22.47 Uhr; in der Gegenrichtung war ebenfalls ein Angebot vorhanden.

Und jetzt kommt der Clou: Treffen der heimkehrenden weltgereisten Odenwälder jeden Samstag und Sonntagabend auf dem Osterburkener Bahnhof. Warum in Osterburken? Ich erkläre es Ihnen: der Nachtzug von Metz und Saarbrücken nach Berlin hatte zu jener Zeit keinen Halt in Seckach. Um den Anschluss in Richtung Buchen und Walldürn aber trotzdem sicherstellen zu können, setzte die Bahn schon damals einen durchgehenden Zug von Osterburken nach Walldürn ein. Folie 20 Fahrzeiten Metz/ Mailand Folgende Szene spielte sich auf dem Osterburkener Bahnhof ab: es ist 23.14 Uhr. Es fahren parallel ein: der D 37 aus Mailand ab 9.25 Uhr über Zürich und Stuttgart sowie sein Flügelzug aus Metz ab 16.11 Uhr über Saarbrücken und Heidelberg mit Kurswagen aus Basel, gemeinsam zur Weiterfahrt um 23.29 Uhr über Würzburg – Erfurt und Halle nach Berlin Anhalter Bf., Ankunft am nächsten Morgen um 9.05 Uhr. Wer mit diesen Zügen in Osterburken ankam, konnte in einen Personenzug umsteigen, der um 23.24 Uhr abfuhr und dann Seckach um 23.35 Uhr, Buchen genau um Mitternacht und Walldürn um 0.18 Uhr erreichte. Ja und mit nochmaligem Umsteigen gelangte man sogar bis nach Hardheim, Ankunft um 0.45 Uhr.

Auch in der Gegenrichtung funktionierte dies, und zwar an Montagen und Samstagen: Hardheim ab 4.39 Uhr, ab Walldürn fuhr der bereits erwähnte Frühzug an diesen Tagen 14 Minuten früher: Walldürn ab 5.11 Uhr, Buchen ab 5.29 Uhr, Seckach ab 5.55 Uhr, Osterburken an 6.05 Uhr; dort umsteigen in den Gegenzug D 38 und um 20.35 Uhr war man in Mailand.

An all diese Fernreisezüge war die Strecke Seckach – Walldürn damals unmittelbar angebunden; ob man hierzu jetzt in Seckach oder Osterburken umsteigen musste, spielt angesichts dieses komfortablen Angebotes nur eine untergeordnete Rolle. Man sieht: das damalige Zugsangebot war vielseitig und durchdacht: Es war eben noch die Zeit, wo die Eisenbahn die unumstrittene Nr. 1 im Personen- aber natürlich auch im Güterverkehr war.

Folie 21 Fahrplan 1913 Ach übrigens: die Idee der Durchgangslinie von Aschaffenburg nach Seckach geisterte noch viele Jahre in den Köpfen der Menschen herum: Ein Beweis hierfür ist Henschels Telegraph, ein bis 1930 existierendes Kursbuch. In der Ausgabe von Oktober 1913 findet sich die Tabelle 1750, welche den gesamten Streckenverlauf abbildet – lediglich die Grenze der beiden beteiligten Bahnverwaltungen ist auszumachen.

Soweit also einige Ausführungen zu dieser zweifelsohne Blütezeit des Verkehrs auf der Strecke Seckach – Walldürn, welche ich noch kurz mit einem Blick auf die Eisenbahnorganisation ergänzen möchte: gemäß dem Hof- und Staatshandbuch des Großherzogthums Baden von 1910 gehörte die Strecke Seckach – Walldürn zu jener Zeit zur Maschineninspektion Heidelberg, zur Betriebsinspektion Lauda und zur Bahnbauinspektion Eberbach – unseren modernen Gehirnen kommt doch da sofort der Gedanke an eine Verwaltungsreform in den Sinn. Folie 22 + 23 Die Stationen Der Bahnhof Walldürn war damals ein Stationsamt II. Klasse mit einem Vorsteher, vier Bureau- und Abfertigungsbeamten sowie zwei Weichenwärtern. Buchen war ein Stationsamt III. Klasse mit zwei Bureau- und Abfertigungsbeamten sowie zwei Weichenwärtern, Hainstadt war ein Stationsamt IV. und Bödigheim eines V. Klasse. Und der Vollständigkeit halber noch Seckach: es war damals ein Stationsamt II. Klasse mit einem Vorsteher, drei Bureau- und Abfertigungsbeamten und drei Weichen-

wärtern. **Folie 24 Einwohnerzahlen** Und schließlich noch schnell die Einwohnerzahlen von 1910: Walldürn 3.587, Buchen 2.105, Hainstadt 1.020, Seckach 835 und Bödighheim 751.

Doch nun kam mit dem I. Weltkrieg ein übergroßer Einschnitt. Was mit Hurrastimmung begann, endete bekanntlich in der Niederlage Deutschlands und dem Ende der Monarchie, mündete in die Weimarer Republik mit ihren angeblich zwar goldenen, vor allem aber unruhigen 20er Jahren, und führte letzten Endes nahtlos in das Dritte Reich, den II. Weltkrieg und die zweite, jetzt aber totale Niederlage Deutschlands. Kein Wunder, dass dies natürlich auch spürbare Auswirkungen auf die Eisenbahn hatte. Zunächst diente die Bahn der Mobilisierung – für diese Zeit gab es einen universell einsetzbaren Aushangfahrplan für ganz Baden – er hatte kein eingedrucktes Datum. Sodann kam zwar auch der zivile Verkehr wieder in Gang, aber natürlich bei weitem nicht in dem Umfange, wie es zu Friedenszeiten der Fall war. Die Bahn bildete das Rückgrat der Versorgung der Truppen an den Fronten, sie hatte die Nachschubeinheiten in ihre Einsatzgebiete zu transportieren wie auch die Verwundeten und die Heimaturlauber zurück zu transportieren. Dies alles wurde von der Bahn zwar mit Bravour geleistet, aber gleichzeitig waren das Schienennetz und der Fuhrpark in diesen Jahren einem großen Verschleiß ausgesetzt.

So richtig kritisch wurde es allerdings erst gegen Ende und nach dem Krieg, denn nun machte sich bei der zwischenzeitlich als Deutsche Reichsbahn, ab 1924 als Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, firmierenden Bahn das Fehlen wichtiger Rohstoffe und Verbrauchsgüter an allen Ecken und Enden bemerkbar. 1917 weist der Fahrplan daher gerade einmal fünf Zugpaare aus, nur eines mehr als zum Zeitpunkt der Eröffnung im Jahre 1887. Vom 26. Oktober 1919 bis Ostern 1920 wird der Personenverkehr in Baden an Sonntagen wegen Kohlenmangel gar komplett eingestellt.

Folie 25 Fahrplan 1925 Aber auch in den Folgejahren erholt sich die gesamtwirtschaftliche Lage bekanntlich nicht und so bleibt auch das Fahrtenangebot bis weit in die 30er Jahre hinein unverändert dürftig. Ein Unikat an Personenzug taucht allerdings in den 20er Jahren auf. Es ist ein Zugpaar, das nur montags und donnerstags Hardheim gegen 4.20 Uhr verlässt und, an jeder Station haltend, Seckach gegen 5.30 Uhr erreicht. Dort besteht punktgenau Anschluss an den „333er“, den ersten morgendlichen Personenzug nach Würzburg, welcher die Mainmetropole über viele Jahre genau um 8.37 Uhr erreicht. Unser zweimal wöchentlich verkehrendes Hardheimer Zügler verlässt derweil postwendend wieder Seckach und erreicht seinen Ausgangspunkt Hardheim ohne Halt in Bödighheim und Hainstadt gegen 6.40 Uhr, ehe von dort aus gegen 8.00 Uhr der erste täglich verkehrende Zug nach Walldürn startet. Was für eine Bedeutung mag dieser Zug wohl gehabt haben? Die einzige Vermutung, welche ich habe, ist die, dass montags und donnerstags eben irgendwo irgendetwas Besonderes gewesen sein muss: ein Viehmarkt zum Beispiel. Oder waren es die alten Beziehungen zu Würzburg? Fakt ist: diesen Zug gab es bis zum Ausbruch des II. Weltkrieges am 01. September 1939, lediglich eine Beschleunigung auf dem Gesamtlaf von rd. 40 Minuten ist während dieser Zeit zu vermelden.

Aus den 20er Jahren liegen auch zwei Zeitungsnotizen vor, welche von der damaligen Bedeutung der Eisenbahn für Großereignisse wie die Walldürner Wallfahrt oder den Buchener Schützenmarkt zeugen. So heißt es am 11. Juni 1927: *„Während der Wallfahrtszeit verkehrt der Personenzug Walldürn ab 13.29 Uhr auch an Sonn- und Feiertagen. Außerdem verkehrt der Personenzug, der um 9.25 Uhr werktags von Seckach abgeht, auch am Sonntag, den 12. Juni. Die Reisenden, die diese Strecke benutzen, seien auf diese Verbesserung aufmerksam gemacht.“* Und am 12. September 1929 heißt es: *„Aus Anlass des Schützenmarktes verkehren am Sonntag, den 15. September, auf der Strecke Seckach – Buchen – Seckach die sonst nur werktags verkehrenden Züge: Seckach ab 12.25, Buchen an 12.54 und Buchen ab 17.39, Seckach an 18.02. Dadurch wird eine unmittelbare Verbindung nach Adelsheim und Osterburken geschaffen.“*

Folie 26 Güterzugkursbuch 1938/ 39 Aus der zweiten Hälfte der 30er Jahre stammt auch das einzige Dokument zum Güterverkehr, welches ich Ihnen präsentieren kann. Es ist ein Auszug aus dem Reichsgüterkursbuch Winter 1938/ 39. Abgesehen davon, dass auch diese Tabelle wieder auf

Aschaffenburg – Seckach lautet und sich unser Schienenstrang hier in illustrierter Gesellschaft mit den Strecken München – Salzburg und Weiden – Eger befindet, lässt sich an der vierstelligen Nummer erkennen, dass damals in Richtung Seckach täglich einer und in Richtung Walldürn zwei reine Nahgüterzüge fuhren. Alle anderen Züge waren Personenzüge, in denen Güter mit befördert wurde: die mit Rauten und Strichen gekennzeichneten dienten ganz besonders der Beförderung von Eilgut und Vieh, wobei der Stern bei der Zugnummer „4“ aussagt, dass dieser Reisezug zur Viehbeförderung nur gegen 50 % Frachtzuschlag freigegeben war – das müssen dann also schon ganz besonders wertvolle Rindviecher gewesen sein, die da transportiert wurden. Seckach wurde damals übrigens täglich von 21 Güterzügen bzw. Personenzügen mit Güterbeförderung angefahren, sodass dort für ausreichend Rangier- sowie Be- und Entladbetrieb gesorgt war.

Doch bevor wir wieder zum Personenverkehr zurückkehren, möchte ich zunächst für den Odenwald und Umgebung eine Zwischenbilanz ziehen und die Frage stellen: welchen Nutzen hatte die Eisenbahn in den ersten Jahrzehnten ihrer Existenz entfalten können? Albert Kuntzemüller hat hierfür in seinem Buch „Die badischen Eisenbahnen 1840 – 1940“ die Zahlen der Jahre 1835 und 1933 heran gezogen. Folien 27 – 30 Einwohnerzahlen

Ort	Ew. 1835	Ew. 1933	in %	Bemerkung
Mannheim	20.584	275.163	1336,78	
Heidelberg	11.811	84.641	716,63	
Karlsruhe	20.487	159.926	780,62	
Weinheim	4.969	17.486	351,90	an der Eisenbahn
Schwetzingen	2.481	10.016	403,71	-,,-
***	***	***		***
Lauda	1.031	2.819	273,42	Bahnknotenpunkt, Werkstätten, Bahnbehörden
Mosbach	2.516	4.658	185,14	an der Eisenbahn
Eberbach	3.106	6.793	218,71	-“-
Tauberb.heim	2.338	3.672	157,06	Zunahme geringer
Boxberg	621	736	118,52	Zunahme geringer
Freudenberg	1.629	1.373	84,28	Abnahme trotz Eisenbahn (Opfer der Linienführung der Odenwaldbahn)
Wertheim	3.693	3.673	99,46	-,,-
Buchen	2.331	2.252	96,61	Nebenbahn Seckach – Miltenberg hat wenig genützt
Krautheim	1.134	726	64,02	typisch für viele Orte an der Landesgrenze
Külsheim	2.139	1.652	77,23	ohne Eisenbahn abgenommen (Kraftpost kein gleichwertiger Ersatz)

So sieht es also Albert Kuntzemüller. Natürlich wäre die Entwicklung der Einwohnerzahl von Buchen und auch Walldürn, wenn sie an der Badischen Odenwaldbahn zum Liegen gekommen wären, vielleicht so in etwa wie jene von Mosbach und Eberbach verlaufen, aber andererseits traf es manch anderes Städtchen eben noch härter.

Die strukturpolitische Essenz des Ganzen lautet jeden Falls nach Meinung Kuntzemüllers, dass die Eisenbahn alleine niemals ein Wirtschaftswunder auslösen kann. Und ich füge hinzu: bis zum Ende des II. Weltkrieges hat sich der Abstand in der Entwicklung eher noch vergrößert.

Folie 31 Fahrplan Sommer 1939 Doch werfen wir jetzt auch im Bezug auf den II. Weltkrieg einen Blick auf den letzten Friedensfahrplan vor Beginn dieser weltumspannenden Katastrophe. Er datiert vom 15. Mai 1939 und zeigt, dass das Zugsangebot eigentlich noch immer jenem von 1914 hinter her hinkt. Ganze vier durchgehende Züge nach Miltenberg gibt es da, zwei weitere Zugpaare von und nach Hardheim sowie drei Zugpaare von und nach Walldürn. Außerdem fuhr der letzte Personenzug ab Seckach 1939 schon um 21.18 Uhr in Ri. Walldürn, während dies 1914 unter der Woche um 22.40 Uhr und am Wochenende gar erst um 23.37 Uhr der Fall war. Einen nächtlichen Anschluss aus Mailand gab es somit eben so wenig wie einen akzeptablen Anschluss an den Berliner Nachtschnellzug. **Folien 32 + 33 Wien** Dafür gelang jetzt aber dank großdeutscher Expansion die Fahrt nach Wien mit nur einmaligem Umsteigen in Seckach. Die Fahrtzeiten: Walldürn ab 17.43 Uhr, Buchen ab 17.57 Uhr Seckach an 18.17 Uhr. Von dort aus um 18.54 Uhr weiter mit dem D 115 nach Dresden mit Kurswagen nach Wien Westbf, Ankunft am nächsten Morgen um 7.45 Uhr. Umgekehrt Wien Westbf ab 22.40 Uhr, Seckach an 11.02 Uhr, Seckach ab 11.54 Uhr, Buchen an 12.15 Uhr, Walldürn an 12.26 Uhr.

Folie 34 Fahrplan Dezember 1939 Wie schon bei Ausbruch des I. Weltkrieges wurde das Zugsangebot auch anno Herbst 1939 sogleich drastisch eingeschränkt. Der Fahrplan vom 01. Dezember 1939 zeigt, dass zwischen Seckach und Walldürn resp. Miltenberg täglich vier Zugpaare verkehrten, was dem Angebot im Eröffnungsjahr 1887 gleichkommt. In geringem Umfang wurde dieses Angebot in den weiteren Kriegsjahren wieder ausgeweitet; **Folie 35 Fahrplan Juli 1944** das letzte Kursbuch vor dem totalen Zusammenbruch, welches vom 03. Juli 1944 datiert, weist neben den vier durchgehenden Zugpaaren auch noch drei Zugpaare Seckach – Walldürn und zurück auf, wobei man natürlich dazu sagen muss, dass das Gesamtsystem Eisenbahn zu dieser Zeit natürlich schon sehr empfindlichen Störungen durch Luftangriffe und die damit einhergehende Zerstörungen von Bahnanlagen sowie Lokomotiven und Wagenmaterial verbunden war. Von daher war ein Fahrplan gegen Kriegsende immer nur mit Vorsicht zu genießen. Speziell für unseren Raum kann man ja sagen, dass er mit geringen Ausnahmen wie z.B. dem erst jüngst in einem Buch beschriebenen Luftangriff auf Walldürn sowie einigen Jaboangriffen auf fahrende Züge vom Luftkrieg relativ unbehelligt blieb. Das soll jetzt nicht die Folgen dieser Angriffe verniedlichen, aber gerade in den größeren Städten und Wirtschaftszentren waren die Zerstörungen nun einmal unendlich viel größer. Letztere hatten aber auch Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb der Badischen Odenwaldbahn und der Strecke Seckach – Walldürn – Miltenberg, denn immer mehr Zugleistungen, die die großen Fernstrecken wegen Überlastung oder aufgrund von Zerstörungen nicht mehr bewältigen konnten, wurden auf unsere Strecken umgelegt.

Was gibt es sonst noch aus dieser Zeit zu berichten: zum einen wurden an allen Strecken der Seckach – Walldürner Bahn zum 01. Februar 1940 die dort bisher noch nicht bestehende Bahnsteigsperrung eingeführt und zum zweiten liegen uns aus dem Jahre 1942 die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vor: sie betragen zwischen Seckach und Bödigheim 50 km/h, zwischen Bödigheim und Buchen 40 km/h und ab da wieder 50 km/h bei einem einheitlichen Bremsweg von 400 m; bis heute haben sich diese Werte nur um 10 km/h erhöht.

Folie 36 Bahnhofsklassen 1944 Dass die Bahnverwaltung auch während des Krieges reibungslos funktionierte, zeigt uns das rd. 1.100 Seiten starke Amtliche Bahnhofsverzeichnis vom 01. Juni 1944. Hierin ist Walldürn als Bahnhof II. Klasse, Buchen als Bahnhof III. Klasse, Hainstadt als Bahnhof IV. Klasse und Bödigheim als ein mit einem Agenten besetzter Haltepunkt ausgewiesen. Für die beiden letztgenannten Stationen wird noch darauf hingewiesen, dass sie über keine Kopframpe verfügen. Alle Stationen gehörten zum Betriebsamt Mosbach sowie zum Maschinen-

und Verkehrsamt Mannheim. Wussten Sie eigentlich, dass es damals auch ein Buchen in Niederschlesien gab ? Auch das steht im Amtlichen Bahnverkehrsverzeichnis von 1944.

Der totale Zusammenbruch des deutschen Staates und die Besetzung ganz Deutschlands hatten natürlich auch auf den Eisenbahnbetrieb gravierende Auswirkungen. Viele Strecken waren unterbrochen, Bahnhöfe glichen infolge der Bombenangriffe einer Mondlandschaft und ein Großteil der Lokomotiven und Wagen war ebenfalls zerstört. Hinzu kam natürlich ein eklatanter Kohlenmangel, weshalb die Wiederaufnahme des Verkehrs nach strengen Prioritäten zu erfolgen hatte; neben den Bedürfnissen der Besatzungsmächte stand hier natürlich die Versorgung der Bevölkerung mit den allernotwendigsten Gütern des täglichen Bedarfs ganz oben auf der Liste. Der allgemeine Personenverkehr auf einer Nebenbahn wie jener zwischen Strecke Seckach und Walldürn war da nicht ganz so wichtig und für die Fortsetzung nach Miltenberg sah man diese Notwendigkeit wohl überhaupt nicht. Folie 37 Fahrplan 1946 Der Fahrplan vom 01. Januar 1946 liefert uns einen Eindruck, was hierunter zu verstehen ist: werktags verkehrten zwischen Seckach und Walldürn zwei und an Sonn- und Feiertagen ein Zugpaar, alle anderen Züge, darunter auch der einzige zwischen Walldürn und Miltenberg verkehrten nur auf besondere Anordnung.

Und noch etwas ist erwähnenswert: die Aufteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen hatte zur Folge, dass die Grenzen der Eisenbahndirektionen an deren Grenzen angeglichen wurden. Folglich kamen alle nordbadischen Strecken, also auch Seckach – Walldürn, am 05. August 1945 zur Reichsbahndirektion Stuttgart. Das war also eisenbahnseitig quasi schon ein Vorgeschmack auf die 1952 stattgefundene Gründung des neuen Bundeslandes Baden-Württemberg. Im Gegenzug erstreckte sich der Bezirk der Direktion Karlsruhe seinerzeit auf den rechtsrheinischen Teil der französischen Besatzungszone, welcher bis kurz vor Oberstaufen im Allgäu reichte. Bahnseitig wurden die alten Direktionsgrenzen übrigens zum 01. Januar 1953 wieder hergestellt, womit auch die Strecke Seckach – Walldürn wieder zur, nunmehr mit dem Vornamen Bundesbahn firmierenden, Direktion Karlsruhe gehörte. Dies blieb so bis zur Auflösung der Direktionen im Zuge der Bahnprivatisierung 1994– eine Landeshauptstadt Karlsruhe gab und gibt es hingegen nicht mehr.

M.s.v.D.u.H., begeben wir uns nun in eine neue Ära, nämlich jene der Bundesrepublik Deutschland. Was wir heute in der Rückschau als Wirtschaftswunder bezeichnen, konnte am 23. Mai 1949, dem Tag der Verkündung des Grundgesetzes, natürlich niemand ahnen. Trotzdem machte man sich allerorten an die Arbeit, um die Trümmer zu beseitigen und das Land wieder aufzubauen. Eine gehörige Portion Lebensmut gehörte nach alledem, was die Menschen erlebt hatten, hier dazu und ich frage mich oft, ob das heute noch einmal so möglich wäre ? Auch die Deutsche Bundesbahn baute ihr Schienennetz und ihr Zugangebot nach besten Kräften wieder auf und aus – allein, so wie früher sollte es nicht mehr werden, denn ein neuer, starker Konkurrent machte sich immer mehr breit: das Automobil. Der eigene Pkw wurde zum Markenzeichen für Wachstum und Wohlstand und der Motorisierungsgrad stieg rasant an. Sich ein Auto leisten und mit ihm überall hin fahren zu können, galt als „in“ und stellte die Krönung allen Strebens und Schuftens dar. Freilich zielte auch die Werbebranche auf diese Attribute ab, die Automobilindustrie wurde zur Wachstumsbranche Nr. 1 und der Staat baute immer mehr neue Straßen, vor allem Autobahnen. Mit anderen Worten: Der Straßenverkehr hat in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Eisenbahn als wichtigsten Verkehrsträger abgelöst – es war politisch und gesellschaftlich so gewollt. Viel zu gering stattete man nämlich die mit der Beseitigung der Kriegsschäden beschäftigte Bundesbahn mit Kapital aus; das Gros floss in den Straßenverkehr.

Kennzeichnend für die Deutsche Bundesbahn war also ein auf Grund der Massenmotorisierung immer schärfer werdender Wettbewerb mit dem Individualverkehr um die Anteile am Verkehrsmarkt. Um dem Kostendruck zu entgehen, legte die Staatsbahn unrentable Nebenbahnen in großem Rahmen still; Rationalisierung lautete das Zauberwort jener Tage. Andererseits gab es auch Versuche, den Betrieb auf Nebenbahnen zu attraktivieren, um eine Stilllegung verhindern zu können. Beides, also Stilllegungen und neue Angebote, gab es auch bei uns schon in den 50er Jahren. Zunächst weitete man das Zugangebot enorm aus. Folie 38 Fahrplan 1953 Der Fahrplan vom Sommer

1953 zeigt, dass der Personenverkehr damals fast rund um die Uhr lief. In Buchen z.B. von 4.35 Uhr – kurioserweise nur an Sonn- und Feiertagen – bis 23.27 Uhr. Dann aber kam der erste Tiefschlag, denn am 23. Mai 1954 endete der Personenverkehr auf der Strecke Walldürn – Hardheim. **Folie 39 Bild Hardheim** Das war vor allem aus zwei Gründen bitter: erstens hatte diese Strecke bis zuletzt einen regen Verkehr mit acht Zugpaaren werktags und gar zehn an Sonn- und Feiertagen. Zum zweiten aber wirkt sich eine Stilllegung auch immer auf die benachbarten Strecken aus. So wie der Stamm eines Baumes ohne Wurzeln, Äste und Blätter nicht leben kann, so ist auch eine von Anschlussstrecken abgeschnittene Bahnstrecke auf die Dauer nicht überlebensfähig; jede Einstellung des Personenverkehrs schwächt also stets das gesamte Gefüge, egal wie viele Omnibusse man als Ersatzverkehr einsetzt. Aber es war nun einmal nicht zu ändern. **Bilder 40 + 41 Schienenbus** Zu dem genannten Fahrplanwechsel 1954 gab es jedoch auch positive Nachrichten, denn just an jenem 23. Mai begann auf der Strecke Seckach – Walldürn – Miltenberg der Einsatz der als „Retter der Nebenbahnen“ bezeichneten roten Dieseltriebwagen: zunächst die einmotorigen Gefährte der Baureihe VT 95 (später 795) und ab 1966 auch der Baureihe VT 98 (später 798). Sie übernahmen fortan alle Personenzugleistungen. Dampflok waren nur noch vor Güterzügen zu sehen, **Folie 42 letzter Dampfzug** die letzte am 26. Mai 1974 vor einem Güterzug von Hardheim nach Seckach. Dass der Ersatz von Dampflokomotiven durch dieselbetriebene Fahrzeuge Kosten und Personal in immensum Umfang einsparte, brauche ich an dieser Stelle nicht näher zu erläutern. Tatsächlich gelang es hierdurch, den Verkehr weiter aufrecht zu erhalten und sogar die eine oder andere Fahrplanverbesserung einzubauen. Gleichwohl setzte sich der bereits beschriebene Trend hin zum Individualverkehr in unserer Gesellschaft bis in die 80er Jahre (oder vielleicht sogar bis heute ?!), ununterbrochen fort. Auch auf den Güterverkehr trifft dies zu. Vermutlich jede Gemeinde unserer Region dürfte in ihrem Archiv eine Akte haben, in welcher es um die Aufgabe der Stück- und Expressgutannahme an ihrem Bahnhof geht. Da wurde hin und her gerechnet mit eingehenden und abgehenden Sendungen und der Untergang der heimischen Wirtschaft herauf beschworen, aber der Trend zur Straße war auch hier nicht aufzuhalten. Die Bundesbahn konnte auf diese Entwicklungen nur mit einem Abbau der nicht mehr im notwendigen Maße nachgefragten Angebote reagieren. Das jährliche Defizit kostete den Steuerzahler Jahr für Jahr hunderte von Millionen DM und die Bundesregierung schmiedete schon bald Pläne für einen radikalen Schrumpfkurs. Andererseits hatte und hat es aber jeder einzelne Bürger und jeder Betrieb in der Hand, wie sich das Defizit bzw. das Verkehrsangebot entwickelt. Bis zum heutigen Tage geschieht dies über die Abstimmung per Fahrkarte bzw. Frachtschein. Freilich kann man jetzt sagen: Ja, aber das Angebot war zu schlecht. Dies mag zwischen Seckach und Walldürn für die letzten 20 – 30 Jahre vielleicht zutreffen, aber in den 50er und 60er Jahren wurde ein absolut konkurrenzfähiges Angebot vorgehalten.

Folie 43 Güterzug in Bödighheim Verfolgen Sie mit mir nunmehr am Beispiel des Güterverkehrs im Schnelldurchlauf, wie ein dereinst als selbstverständlich erachtetes Angebot der Grundversorgung aufgelöst wurde:

1976 führte die Bundesbahn ein so genanntes Knotenpunktsystem; Knotenpunktbahnhöfe im Neckar-Odenwald-Kreis waren schon damals nur noch Mosbach (in Neckarelz) und Walldürn. 1988 wurden diese beiden Knotenpunktbahnhöfe mit dem Bereich Eberbach in Mosbach zusammengelegt. 1991 bezog man den Knotenpunktbahnhof Mosbach in den Knotenpunktbahnhof Heidelberg Rbf ein und Mosbach wurde zum Satelliten mit eigenen Rangiermitteln. 1997 erfolgte die Aufhebung des Knotenpunktbahnhofes Heidelberg Rbf und dessen Eingliederung in den Cargo-Bahnhof Mannheim Rbf, den Satelliten in Neckarelz aber ordnete man gleichzeitig dem Cargo-Bahnhof Heilbronn zu. 1992 waren Buchen, Seckach, Walldürn mit Ldst Höpfingen und Hardheim noch Tarifpunkte. Zum Zeitpunkt der Privatisierung der Bundesbahn, also am 01. Januar 1994, gab es noch eine tägliche Bedienungsfahrt von Neckarelz bis nach Hardheim und zurück, im Rahmen welcher u.a. auch Walldürn, Buchen und die neue Anst. Sansenhecken regelmäßig sowie Hardheim bei Bedarf bedient wurden. Doch auch dieser kümmerliche Rest an Güterverkehr wurde von der zwischenzeitlich privatisierten Bahn Anfang dieses Jahrtausends kaputt gemacht – und zwar mit sauber deklinierten betriebswirtschaftlichen Argumenten: Wikipedia schreibt hierzu: „Das Marktorientier-

te Angebot Cargo (abgekürzt als MORA C) war ein Sanierungsprogramm der DB Cargo AG, der Güterverkehrs-Sparte der Deutschen Bahn AG, welches im Jahr 2001 angekündigt und von 2002 bis 2004 umgesetzt wurde. Kern des Programms war die Kündigung aller Gleisanschlüsse, deren Bedienung höhere Kosten als Einnahmen verursachte und damit als nicht wirtschaftlich angesehen wurde. (Anmerkung: Ich erinnere an meine Worte vom Baumstamm.) Nach eigenen Angaben erwirtschaftete die Bahn bis dato mit ca. 70 % ihrer Kunden lediglich 5 % aller Einnahmen. Durch MORA C sollten insgesamt rund 250 Mio. € jährlich eingespart werden. Betroffen waren dadurch insbesondere kleinere Kunden mit einem geringen Verkehrsaufkommen und solche entlang von Nebenstrecken, insbesondere im ländlichen Raum. Insgesamt handelte es sich dabei um ca. 1.000 von insgesamt ca. 2.100 Tarifpunkten.“

Ja – und so geschah es also auch bei uns. Die Deutsche Bahn AG und ihre einschlägigen Töchter haben sich in dem o.g. Zeitraum im Güterverkehr aus dem Odenwald und dem Raum zwischen Neckar, Main und Jagst vollständig zurück gezogen. Folie 44 Sansenhecken Die Tatsache, dass die Anschlussstelle Sansenhecken heute noch vorhanden ist, haben wir nur dem Umstand zu verdanken, dass Organisationen und Behörden, die früher im Traum nicht daran gedacht hätten, für den laufenden Unterhalt von Bahnanlagen zu bezahlen, in die Bresche sprangen. Konkret meine ich den Neckar-Odenwald-Kreis und deren Tochter AWN. Hinzu kam, dass sich das Forstamt, heute: Forstbetriebsleitung, Adelsheim dafür stark machte, Holz aus heimischen Wäldern auf der Schiene abzufahren und hierzu ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen gewinnen konnte – diese Möglichkeit ist übrigens einer der Nutzen, welche die Bahnreform mit sich brachte, wobei Ihnen die Diskussionen um einen diskriminierungsfreien Zugang zu den im Eigentum des früheren Monopolisten befindlichen Schienennetzen im Zusammenhang mit den Mehdorn'schen Börsenplänen hinlänglich bekannt sein dürften.

Folie 45 Fahrplan 1972/ 73 Doch lassen sie mich in die 70er und 80er Jahre zurückkehren. Hier gab es zunächst interessante Neuerungen, denn ab 1972 verkehrten zwei interessante Eilzugpaare auf unserer Strecke. Mit der Stationierung von Diesellokomotiven der Baureihe 212 in Aschaffenburg (und später auch der Schwesterbaureihe 211) war es wieder möglich geworden, lokbespannte Personenzüge fahren zu lassen. Erinnern Sie sich noch an die Pläne einer Durchgangsbahn von Aschaffenburg nach Heilbronn ? In den Jahren 1972 – 1974 schimmerte diese Idee wieder durch, denn zu dieser Zeit gab es werktags ein Eilzugpaar, welches morgens von Aschaffenburg nach Neckarelz und abends in der Gegenrichtung von Heilbronn bis nach Miltenberg fuhr. Sie war also immer noch da, die Idee, durchgehende Züge vom Main zum Neckar über unsere Jubiläumsstrecke verkehren zu lassen, doch leider war diesen Zügen auf ihren Abschnitten von Aschaffenburg bis Miltenberg und von Heilbronn bis Neckarelz nur ein kurzes Leben beschieden. Warum ? weil einfach die Reisegeschwindigkeit auf dem Nebenbahnabschnitt von Miltenberg bis Seckach zu gering war. 55 Minuten für diese 43 km lange Strecke war das äußerste, was zu erzielen war, für die Gesamtstrecke vom Main zum Neckar errechnen sich sage und schreibe drei Stunden – das war in Konkurrenz zum Auto einfach zu langsam. Ab dem Winterfahrplan 1974/ 75 befuhr dieses Eilzugpaar daher nur noch den Abschnitt Miltenberg – Neckarelz, wo es in beide Richtungen gut an die Schnellzüge der Linie Saarbrücken – Nürnberg angebunden war. Eine Änderung gab es erst wieder ab dem 30. Mai 1981: ab diesem Zeitpunkt verschwand die abendliche Leistung nach Miltenberg ersatzlos, der morgendliche Zug fuhr jetzt nach Osterburken, aber am 28. Mai 1988 hatte auch sein letztes Stündchen geschlagen. Folie 46 BR 211+Zug in Walldürn

Das zweite Eilzugpaar soll ebenfalls erwähnt werden: es verkehrte im Sommer an Sonn- und Feiertagen morgens von Aschaffenburg nach Walldürn, Abfahrt in Aschaffenburg immer so gegen 8.15 Uhr, Ankunft in Walldürn gegen 9.40 Uhr. Die Gegenleistung fuhr ab Seckach immer um 14.00 Uhr, allerdings nur bis nach Miltenberg. 1981 bzw. 1982 fielen auch diese Leistungen weg.

Und apropos Wegfall: ab Ende der 70er Jahre begann die Bahn, das Angebot zu bestimmten Zeiten an den Wochenenden ganz auf Busbedienung umzustellen. Konkret gab es ab dem Sommerfahrplan 1979 auf der gesamten Strecke von Seckach bis Miltenberg samstags ab 14.00 Uhr nur Busverkehr. Ab dem Sommerfahrplan 1984 wurde die Strecke Walldürn – Miltenberg samstags und an Sonn-

und Feiertage komplett auf Busbedienung umgestellt, zwischen Seckach und Walldürn führen immerhin bis Samstag Nachmittag noch Züge.

Mehr denn je war die Strecke Seckach – Walldürn samt ihrer Fortsetzung nach Miltenberg jetzt akut einstellungsgefährdet. Immer wieder kursierten Listen mit Strecken, denen es an den Kragen gehen sollte und wenn man sich die Beförderungszahlen ansah, wunderte man sich nicht mehr, dass dies so war. Aber warum kam es, Gott sei Dank, nicht wo weit? Volle Züge konnten zu jener Zeit ja nun einmal nicht als Argument ins Feld geführt werden und die kommunalpolitische Phalanx war damals auch nicht so groß wie heute. Ich kann hier auch nur Vermutungen anstellen, möchte Ihnen aber drei Gründe nennen: Folie 47 Gründe für den Erhalt

1. die Lage der Strecke zwischen zwei Bundesländern sowie im strukturschwachen Ländlichen Raum. Mit einer „Binnenstrecke“, also einer, die komplett in einem Bundesland und innerhalb einer Bundesbahndirektion gelegen wäre, hätte man sich vermutlich leichter getan, aber so wollte vermutlich weder in Frankfurt (Sitz der Hauptverwaltung der Bundesbahn) noch in Stuttgart oder München irgendjemand die letztendliche politische Verantwortung übernehmen.
2. die Funktion der Strecke für Lü-Züge. „Lü“ heißt „Lademaßüberschreitung“. Es handelt sich also um Güterzüge, deren Ladung das Regellichtraumprofil des Fahrweges, also den üblicherweise frei gehaltenen „lichten Raum“, überschreiten. Stellen Sie sich z.B. den Transport von Mähdreschern oder Turbinen vor. Nicht nur zur Entlastung der Hauptstrecken befuhren diese Lü's schon seit den 30er Jahren unsere Strecke sondern auch deswegen, weil sie genügend Zugpausen aufwies, eingleisig und nicht elektrifiziert war sowie ohne Tunnel auskam. Das war übrigens auch der einzige Vorteil, den der Nebenbahncharakter der Seckach – Miltenberger Strecke gegenüber dem Ausbau als Hauptbahn hatte.
3. Folie 48 Bundeswehr die Bundeswehr: mindestens bis 1990, also dem Ende der Teilung Europas in zwei Machtblöcke, hatte die Strecke Seckach – Miltenberg auch ganz erhebliche militärisch-strategische Bedeutung denn gerade für den Konfliktfall waren solche Nebenstrecken fest in das Aufmarschkonzept eingeplant und außerdem waren mit Hardheim und Walldürn ja zwei Standorte mit schwerem Gerät zu bedienen.

Also: man kann festhalten, dass sich die Strecke Seckach – Walldürn über viele Jahre mehr oder weniger „durchwurstelte“. Erst in Folge der Bahnreform, aber auch wegen des durch den Klimawandel samt dauerhaften Schädigungen der Umwelt international, national und lokal einsetzenden deutlichen Politikwechsels kam die Wende und hier ist jetzt abschließend von zwei Meilensteinen zu berichten.

Meilenstein Nr. 1 ist das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993. Die Regionalisierung des Schienenverkehrs stellt eine der drei Hauptinhalte der Bahnreform in Deutschland dar. Aufgrund dieses Gesetzes, welches eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert, verteilt der Bund Geldmittel, die sog. Regionalisierungsmittel, an die Länder. Dadurch, dass Verkehrsleistungen seit diesem Zeitpunkt in immer größerem Maße einem Kosten dämpfend wirkenden Wettbewerb unterliegen, konnte das Verkehrsangebot in großem Umfang ausgeweitet werden. Für die Bahnstrecke Seckach – Walldürn bedeutete dies, dass seit dem Sommerfahrplan 1998 wieder an sieben Tagen in der Woche Personenzüge verkehren, der Abschnitt Walldürn – Miltenberg zog ein Jahr später nach. Folie 49 VT 628 Nachzutragen ist an dieser Stelle noch, dass das Zugmaterial seit 1993 praktisch ausschließlich aus den auch heute noch im Einsatz befindlichen Triebwagen der Baureihe 628 mit ihren Beiwagen der Baureihe 928 besteht. Die betagten roten Schienenbusse hatten nach knapp 40-jährigem Einsatz ihre Schuldigkeit getan und wurden ausgemustert.

Folie 50 WestFrankenBahn **Meilenstein Nr. 2** ist die am 1. Januar 2006 gegründete WestFrankenBahn. Sie ist das fünfte RegioNetz der Deutschen Bahn AG. Das Unternehmen pachtete die Maintalbahn, die Taubertalbahn, und die Madonnenlandbahn, eine in den 90er Jahren aufgekommene

Bezeichnung für die Gesamtstrecke Seckach – Miltenberg, vom Mutterkonzern und betreibt zusätzlich den Personenverkehr auf den DB-Strecken Crailsheim – Heilbronn und Würzburg – Lauda. Die Streckenlänge beträgt 371 Kilometer, davon sind 206 Kilometer gepachtet. Jährlich wird eine Verkehrsleistung von 3,1 Millionen Zugkilometern erbracht. Was ist nun das besondere hieran ? Zu allererst ist zu erwähnen, dass bei einem RegioNetz wie der WestFrankenBahn die Bereiche Infrastruktur, Stationen, Betrieb, Service und Verkauf unter einem Dach zusammengefasst sind. Damit wurden nun endlich klare Zuständigkeiten geschaffen. Zum zweiten hat bahnsseitig nun endlich ein regional verwurzelttes Unternehmen ein unmittelbares Interesse am Wohl und Wehe der genannten Strecken. Beim Verkehrsunternehmen DB Region RheinNeckar, welches vorher für den Betrieb verantwortlich war, fristete die Strecke neben den Hauptstrecken des Verdichtungsraumes zwischen Mannheim und Karlsruhe wirklich nur ein Mauerblümchendasein, was u.a. in einem mangelnden Vegetationsrückschnitt und einem hohen Schwarzfahreranteil zum Ausdruck kam.

Folien 51 – 54 Bauarbeiten Nach Jahrzehnten des Siechtums, des Rückbaus und des schleichenden Verfalls tut sich also endlich wieder etwas Positives auf unserer Geburtstagsstrecke – Sie alle dürften nicht zuletzt von den umfangreichen Ertüchtigungsarbeiten der letzten Monate, in deren Zuge u.a. die Stationen Bödighheim, Buchen; Walldürn und auch Amorbach zeitgemäß gestaltet wurden – Kenntnis genommen haben.

Das größte Verdienst der WestFrankenBahn ist aber, dass sie im vergangenen Jahr ganz entscheidenden Anteil an der abermaligen Rettung des Personenverkehrs der Strecke Seckach – Walldürn hatte. Und das kam so: 2004 verständigten sich Bund und Länder auf eine Kürzung der Regionalisierungsmittel von 137 Millionen Euro. 2006 wurde eine weitere Kürzung von insgesamt 1,4 Milliarden Euro für die Jahre 2006 bis 2008 beschlossen, womit das Niveau der Regionalisierungsmittel unter jenem von 2002 lag. Die Bundesländer standen nun vor der Wahl, die Kürzungen entweder durch eigene Mittel auszugleichen oder Zugleistungen zu streichen. Baden-Württemberg entschied sich für einen Mittelweg, indem es von der Kürzung ca. 80 % ausglich. Gleichwohl sollten mit Beginn des Jahresfahrplans 2007, also ab Dezember 2006, Zugleistungen im Wert von 14 Mio. € abbestellt werden, was ja dann auch tatsächlich geschah. Der Verkehrsvertrag, den Baden-Württemberg mit der Deutschen Bahn AG hat, gibt nun der Bahn für den Fall, dass das Land seine Zahlungen einseitig kürzt, das Recht, ebenso einseitig die Leistungen zu kürzen. **Folie 55 VT 628 in Walldürn** Und dann folgt der für die Strecke Seckach – Walldürn an und für sich fatale Satz, welcher da lautet: „*Sie wird dies zunächst bei nachfrageschwachen Angeboten tun*“. Ganz klar: im landesweiten Vergleich wären wir da dabei gewesen. Schon seit Jahren wissen wir, dass die Reisegeschwindigkeit auf der Gesamtstrecke bis Miltenberg schon längst nicht mehr konkurrenzfähig ist. 64 Minuten braucht man im günstigsten Fall für diese 43 km, aber in den meisten Fällen steht der Zug lange in Walldürn, ja am Wochenende erfreut den Reisenden sogar eine rd. 30-minütige Umsteigepause an diese Station. Veralterte Technik, viele technisch ungesicherte Bahnübergänge aber auch die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge sind die Ursache für dieses Dilemma. Und gerade an diesen Schwachpunkten wollte und will die WestFrankenBahn mit der zwischenzeitlich ungeteilten Unterstützung der Anliegergemeinden – dem Erfolg der S-Bahn RheinNeckar sei Dank – ansetzen. Mittels moderner Technik soll die Reisezeit auf deutlich unter eine Stunde gedrückt werden, damit in Seckach und Miltenberg endlich saubere Vertaktungen möglich werden. Für weite Teile des Neckar-Odenwald-Kreises würden sich hieraus neue attraktive Reismöglichkeiten in Richtung Norden und Nordosten darstellen. Bedenken Sie nur: Aschaffenburg und Hanau sind Systemhalte im IC- und ICE-Netz der Deutschen Bahn AG, in welches auch der Frankfurter Flughafen eingebunden ist. Warum sollte man da noch den Umweg über Heidelberg – Mannheim nehmen ?

Folie 56 Zwei VT 628 in Buchen Diese „Fleischtöpfe“ vor Augen, sollte jetzt, im Jahr 12 der Bahnreform, also alles aus sein ? Zwei Weltkriege, drei Währungsstellungen, die Motorisierungswelle des Nachkriegsdeutschlands und vieles mehr hatte die Strecke überstanden und jetzt sollten lächerliche 14 Mio. €, die landesweit fehlten, das Ende bedeuten ? Der Proteststurm, welcher vor Jahresfrist über unsere Region hinweg fegte, dürfte Ihnen allen noch sehr gut in Erinnerung sein. Dass dann allerdings noch nicht einmal ein einziger Zug gestrichen wurde, während Strecken mit Spit-

zenfahrgastzahlen wie z.B. Stuttgart – Tübingen kräftig zur Ader gelassen wurden, hat zwei Ursachen:

- zum einen hat die Landesregierung von Baden-Württemberg eine Lösung jenseits des Verkehrsvertrages gesucht und daher im Kabinett schon frühzeitig beschlossen, dass die Kürzungen nicht nur den Ländlichen Raum, sondern auch die Ballungsräume treffen müssten, und
- zum zweiten hatte die Deutsche Bahn AG selbst kein Interesse daran, ihre neue Tochter, oder besser Enkelin, WestFrankenBahn schon im ersten Jahr entscheidend zu schwächen und ihr damit eine wesentliche Grundlage für ihren wirtschaftlichen Erfolg zu entziehen. Wenn man für 2,1 Mio. jährliche Zugkilometer und 306 km zuständig ist, haben 43 km eben schon Gewicht ! Bei dem Verkehrsunternehmen DB Regio RheinNeckar hingegen, mit seinem 2,7-mal so großen Streckennetz und seiner mehr als sechs Mal so großen jährlichen Verkehrsleistung, wäre der Strecke Seckach – Walldürn sang- und klanglos das Licht ausgeblasen worden und das meine ich jetzt noch nicht einmal zynisch – es entspricht einfach der betriebswirtschaftlichen Logik und diese ist nun einmal in diesem Fall der alles bestimmende Faktor.

Folie 57 VT 642 in Amorbach Das alles ist jetzt also überstanden und wird uns hoffentlich nie wieder ereilen. Um dies aber ganz sicher zu stellen, braucht es vor allem eines: möglichst viele Fahrgäste. Sie, ich und alle anderen Bürgerinnen und Bürger haben es daher auch zukünftig selbst in der Hand, ob Personenzüge auf der Madonnenlandbahn fahren. „Abstimmung mit der Fahrkarte“, ich sagte es schon, nennt man dieses Phänomen. Je mehr Leute mitfahren, und hierzu zählen natürlich auch Fernreisende, Naherholungssuchende und Touristen, umso weiter kann sich unsere Strecke von drohenden Kürzungs- oder gar Stilllegungsplänen entfernen. Denken Sie hieran, wenn Sie Ihr Verkehrsmittel wählen und schauen Sie sich doch auch einmal die günstigen Tarife des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar an.

Ich denke, es gehört heute zu den unbestrittenen Tatsachen, dass in der modernen Wohlstandsgesellschaft des 21. Jahrhunderts gute Mobilitätsangebote zu den ganz wichtigen Standortfaktoren zählen – ein echtes Stück Lebensqualität eben. Gerade die Attraktivität des Ländlichen Raumes wird in Zukunft entscheidend vom Vorhandensein einer gesunden Mischung aus Angeboten des Individual- und des öffentlichen Verkehr abhängen. Für mich persönlich ist es jedenfalls ein ganz wichtiges Stück individueller Freiheit, dass ich an einem Ort wohne, wo sich meine Familie und ich das Verkehrsmittel unserer Wahl in praktisch allen Lebenslagen aussuchen kann. Außerdem werden sich Wohnplätze mit Schienenanschluss in Zukunft tendenziell besser gegen stagnierende und rückläufige Bevölkerungszahlen behaupten können als andere Orte, denn nicht nur junge Leute lechzen nach Mobilität sondern auch die wegen des demographischen Wandels stetig wachsende Gruppe älterer Menschen. Die Zukunftschancen für Buchen und Walldürn, aber auch für die weiteren Kommunen bis Miltenberg sind also gar nicht so schlecht, wie man vielleicht glaubt. Lediglich Höpfingen und Hardheim schauen wirklich in die Röhre, denn der vom Land Baden-Württemberg in den Sommerfahrplänen 1998 und 1999 initiierte Versuch einer Wiederbelebung des Personenverkehrs wurde leider durch für mich bis heute unverständliche Entscheidungen auf der kommunalpolitischen Ebene zu Nichte gemacht.

Und hieraus entwickle ich nun den letzten Gedanken meines Vortrages: bleiben Sie auch als mündige Bürger und aufmerksame Demokraten wachsam, wenn die Politik oder andere relevante Gruppen und Organisationen unserer Gesellschaft die Axt an Verkehrsangebote auf Bahnlinien wie unserer Jubiläumstrecke Seckach – Walldürn und weiter nach Miltenberg legen will.

Folie 58 Schlussbild mit Dank Zum Schluss noch zwei Hinweise:

1. wie Sie sicherlich mitbekommen haben, hat die Landesregierung von Baden-Württemberg vor Monatsfrist bekannt gegeben, dass Sie einen Teil der im Juni eingeführten Kürzungen wieder zurück nehmen möchte. Teil dieses Pakets ist u.a., dass die Züge der Madonnenlandbahn künftig werktags in den Weihnachts- und Sommerferien wieder wie in den Schulzeiten

verkehren. Seit 2005 galt während dieser schulfreien Zeiten bekanntlich auch an Werktagen der Wochenendfahrplan mit dem 2-Studentakt und der Brechung der Züge in Walldürn. Mit den diesjährigen Kürzungen hat dies somit zwar nichts zu tun, aber ich denke, wir nehmen das Geschenk trotzdem dankend an.

2. die Geschichte der Bahnstrecke Seckach – Walldürn und weiter nach Miltenberg, ja ganz generell die Eisenbahngeschichte unseres Raumes, ist noch längst nicht komplett erforscht. Vielleicht gelingt es im Zuge des Aufschwungs, welchen die Madonnenlandbahn derzeit erfährt, noch mehr Menschen für dieses Thema zu begeistern.

In diesem Sinne bedanke ich mich bei Ihnen ganz herzlich, dass Sie mir so lange so aufmerksam zugehört haben, und würde mich freuen, wenn mein Vortrag etwas zur Bewusstseinsbildung in Sachen Eisenbahn beigetragen hat.