

MANFRED SCHNEIDER

Zur Geschichte der Lohrer Bahn © ¹

Die Eisenbahn zwischen Kreuzwertheim und Wertheim gibt es seit dem 10. März 1979 nicht mehr. **Viele haben es schon bedauert**. In einer Zeit, als das Automobil noch nicht allgegenwärtig war, erfüllte sie ein knappes Jahrhundert lang auch entlang des Mains im Güter- und Personenverkehr die wichtigsten Transportaufgaben. Jetzt sind Schienen, Schranken und Signale abgebaut, Tunnel zugeschüttet, eine große Mainbrücke demontiert. Nur stellenweise blieben Reste der Trasse erhalten. Wie viel Mühe, welch langen, zähen Kampf es einst gekostet hatte, bis die Eisenbahnverbindung zwischen Lohr und Wertheim verwirklicht werden konnte, lässt sich heute kaum noch erahnen.

Interessanterweise findet sich in der offiziellen Kreuzwertheimer Ortschronik, dem "Dorfbuch", zum Eisenbahnbau nur ein äußerst dürftiger Eintrag von gerade fünf Sätzen. Immerhin sollte dieses Ereignis doch den Übergang in ein neues Zeitalter einläuten! Dort heißt es:

"Im Jahre 1878 began man mit den Vorarbeiten des Bahnbaues Wertheim-Lohr. Im Jahre 1879, im April begann man mit dem eigen[t]lichen Bahnbau und zugleich mit der Abhandlung der in die Bahn fallenden Grundfläche. Bei der Abhandlung war[en] zugegen Herr General-Direktions-Rath Hettig," Herr Seaktionsingenier Gg. Hennch aus Reistenhausen, Herr Bezirksamtmann Greß und Herr Notar Schecher. Der Bahnbau wurde ununterbrochen fortgeführt und währte fast drei volle Jahre. Im Herbst 1880 begann man mit der sehr schwierigen Arbeit der Brücke über den Main."

Man könnte meinen, das Ereignis des Bahnbaus sei dem Chronisten, Bürgermeister Friedrich Jakob Dinkel, nicht sonderlich wichtig erschienen und damit kaum erwähnenswert gewesen. Aus seinen Briefen wissen wir jedoch, dass er vehement für den Anschluss Kreuzwertheims ans Bahnnetz gekämpft hat.

Auch die Chronik des Johann Kaspar Günzelmann III., eines vormaligen Dorfschulzen, der uns immerhin einen dicken Band mit Notizen zur Orts- und Weltgeschichte hinterlassen hat, ist nur wenig aussagekräftig. Aus Günzelmanns Aufzeichnungen spricht allerdings wenig Begeisterung über die neumodische Errungenschaft:

"Im März 1879 ist die Eisenbahn auf hiesiger Markung in Angriff genommen worden. Es wurde zugleich in der Bach und im Remberg angefangen. Die Grundbesitzer mussten sogleich ihr Tannenholz in der Bach, im Remberg die Traubenstöck und im Sand die Bäume entfernen, ohne dass sie wussten, was sie bekommen würden. Im Jahre 1880, im 22ten Merz, wurde die Grunderwerbung vorgenommen. Es bekam aber jeder weniger, als er sich gerechnet hat. Für die ganze Strecke auf hiesiger Markung wurden ausbezahlt 70.000 Mark, ohne den Fürsten. Dieser bekam 110.000 Mark für das, was ihm in die Bahnlinie fiel, auch in Triefenstein."

Dennoch: Mit den ersten Spatenstichen am Bettingberg-, Kaffelstein- und Schlossbergtunnel sowie dem Bau der Bahnbrücken über den Main und die Tauber begann sich ein lang ersehnter Zugewinn an Mobilität abzuzeichnen. Auch im übertragenen Sinne: Jetzt rückten Bayern und Baden an der von Napoleon im Jahre 1806 gezogenen, unseligen "Mainlinie" näher zusammen. Am 1. Oktober 1881 war

¹ Veröffentlichung des Textes, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Autors

es soweit. Der Schienenverkehr von Lohr über Kreuzwertheim nach Wertheim konnte anrollen.

Baden hatte bereits im Herbst 1866 einen Bahnverkehr von Heidelberg über Mosbach/Osterburken, Königshofen und Lauda nach Würzburg eröffnet. Diese "Odenwaldbahn" war praktisch die Mutterstrecke, von der aus weitere "Tochterstrecken" folgen sollten. Insbesondere Wertheim spielte dabei eine sehr wesentliche Rolle, denn die Badener wollten, dass über Wertheim der Weg von Handel und Verkehr in ihr "Ländle" fließen sollte.

Aus diesem Grund hatte das Großherzogtum Baden bereits 1868 die Stichbahn von Lauda aus nach Wertheim gebaut, in der Hoffnung, dass man von hier aus Anschluss auf das Gebiet des benachbarten Königreichs Bayern bekommen könnte. Wenn, so folgerte man in Baden, ein Anschluss zwischen Wertheim, Marktheidenfeld und Lohr gelänge, dann könnte man auch mit der badischen Bahn bis nach Gemünden fahren und von dort aus zu den Nordseehäfen. Baden bliebe zwar weiterhin ein Binnenland, aber es hätte zumindest über die Eisenbahn Anschluss an einen großen Hafen.

Zunächst nur Sackbahnhof in Wertheim

Wertheim hatte 1868 mit seinem Anschluss ans Eisenbahnnetz keinen repräsentativen Bahnhof, sondern ein barackenähnliches Provisorium bekommen. Wahrscheinlich wollte man auf die Fortsetzung der Strecke über bayerisches Gebiet warten, um dann ein entsprechendes Empfangsgebäude zu errichten. Bekanntlich erwies sich aber der Wertheimer Bahnhof als dauerhaftes Provisorium: Erst nach mehr als hundert Jahren, 1971, wurde er durch ein neues Gebäude ersetzt.

In der Tat erhoffte sich Baden die Fortsetzung der Tauberbahn nach Lohr und weiter nach Norden, so dass die am 12. Oktober 1868 in Wertheim geäußerte Hoffnung, dass die Tauberbahn bald eine „Hauptstrecke“ sein würde, keineswegs unrealistisch war.

Die badischen Wünsche wurden nämlich von bayerischen Städten unterstützt, wie etwa von Marktheidenfeld, das ja bei der "Ludwigs-Westbahn" ebenso leer ausgegangen war wie Wertheim. Die bayerische Staatsregierung verstand es allerdings, die nicht nur von Marktheidenfeld sondern auch von Lohr ausgehenden Bestrebungen, Anschluss nach Wertheim zu finden, zu verzögern, weil dadurch ein Teil des Fernverkehrs von bayerischem auf badisches Territorium umgeleitet worden wäre.

Seiner Geografie wegen saß Baden gegenüber dem größeren Nachbarn aber am längeren Hebel: Es lag zwischen dem bayerischen Kernland und der damals noch bayerischen Pfalz. Nach einer sehr konträr geführten Diskussion in der Kammersitzung vom 20. Dezember 1877 stimmten schließlich 121 Abgeordnete für und 31 gegen den Bahnbau. Damit hatte das Bauprojekt seine gefährlichste Krise überstanden.

Ein Staatsvertrag als Vorgeschichte

Da die bayerische Regierung an einer guten Schienenverbindung in die damalige bayerische Pfalz stark interessiert war, sah man sich in München gezwungen, das Gebiet des Großherzogtums Baden zu überfahren. Für die Karlsruher Regierung besaß es wiederum allergrößte Bedeutung, von Wertheim aus über Lohr und Ge-

münden nach Norden zu den dortigen Hauptbahnen zu gelangen.

Am 17. Oktober 1865 wurde in Marktheidenfeld ein "*Generalcomitee*" gegründet, da auch die Maintalbewohner endlich ihre Bahnlinie haben wollten. Drei Jahre später, es war der 16. August 1868, also zwei Monate bevor die Strecke Lauda/Wertheim fertig wurde, schrieb der Lohrer Bürgermeister an den Wertheimer Gemeinderat: Er habe von den Bestrebungen der Wertheimer erfahren, die Taubertalbahn nach Miltenberg fortführen zu wollen, wisse aber, dass auf bayerischer Seite für eine Bahnlinie Lohr/Wertheim bessere Möglichkeiten bestünden. Er empfahl daher eine Zusammenarbeit, zumal auch die Marktheidenfelder an dieser Bahnlinie interessiert wären.

Am 1. Dezember 1865 hatte sich das Marktheidenfelder "*Localeisenbahn-Comité*" beim Lohrer Bezirksamtmann Nickel für einen Schienenweg zwischen Lohr und Wertheim stark gemacht. Dieses Projekt würde "*keine Localbahn, sondern eine Weltbahn [...], die den Norden mit dem Süden Europas auf dem kürzesten Weg verbindet.*" In der Provinz blieb man nicht untätig, was entsprechende planerische Überlegungen anging.

In einer Eingabe an den "*allerdurchlauchtigsten, großmächtigsten, allergnädigsten König und Herrn*" schlug das Komitee vor, eine Bahnverbindung von Lohr über Marktheidenfeld nach Wertheim zu schaffen, zumindest aber eine Stichbahn von Lohr bis Marktheidenfeld zu errichten. Der Bahnanschluss sei eine Lebensfrage für den hiesigen Markt und die ganze Umgebung. Schon vier Jahre zuvor waren die Marktheidenfelder an Ingenieur König von der "*Generaldirektion der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten*" in München mit dem gleichen Anliegen herangetreten.

1871: Staatsvertrag

Am 23. November 1871 kam es schließlich zur Unterzeichnung des Staatsvertrags zwischen dem Königreich Bayern und dem Großherzogtum Baden zwecks Errichtung einer Bahnverbindung von Lohr nach Wertheim. Das Projekt war auf bayerischer Seite zwar umstritten, aber das Großherzogtum Baden erhoffte sich über die Linie Lohr Gemünden einen Anschluss an Norddeutschland.

Die königlich-bayerische Regierung willigte um den Preis einer besseren Verbindung der beiden Landesteile Bayerns, des Kernlandes und der bayerischen Pfalz, in den Vertrag mit der großherzoglich-badischen Regierung ein. Der Bau der "*Lohrer Bahn*" wurde am 23. November 1871 beschlossen, allerdings ohne Wissen des Bayerischen Landtags. Die bayerische Staatsregierung musste ihren Landtag nachträglich von der Wichtigkeit der "*Lohrer Bahn*" überzeugen, sonst wären wohl auch die Bahnverbindungen in die bayerische Pfalz in Gefahr geraten.

Zweifellos trug das Großherzogtum am Ende den größeren Nutzen davon und hatte das bessere Geschäft gemacht. Um einen weiteren Bahndamm im Wertheimer Stadtbild zu verhindern, fand man sich damals sogar bereit, einen kostspieligen Tunnel durch den Schlossberg sowie eine Eisenbahnbrücke über die Tauber zu bauen. Diese Streckenplanung ist umso leichter zu verstehen, da sich auf diese Weise die Trasse des zweiten Gleises der nicht gebauten Hauptbahn nach Lauda benutzen ließ.

Es ist nicht übertrieben zu sagen: Baden hatte Bayern schlicht erpresst. Nach dem Motto: "*Gibst du mir, so geb´ ich dir*", hatten die Badener daran "*erinnert*", dass Bayern ja eine bessere Anbindung an die Pfalz haben wollte. Und wer eine Eisenbahn in die Pfalz von Bayern aus bauen wollte musste zwangsläufig über das

Gebiet des Großherzogtums Baden.

Bayern stimmte zu, allerdings zähneknirschend und heimlich, denn die damalige bayerische Staatsregierung hielt den Staatsvertrag vor dem eigenen Landtag geheim, wohl wissend, dass es Ärger geben würde, weil man - in der damaligen Kleinstaaterie - befürchtete, dass bereits die Strecken von Wertheim nach Lauda und von Lauda nach Würzburg die Betriebsergebnisse der bayerischen Eisenbahnen negativ beeinflussen können.

Erst Jahre später, am 14. Februar 1878, verabschiedete der Bayerische Landtag ein Gesetz, in welchem die Genehmigung zum Bau und Betrieb dieser Trasse erteilt wurde. **Mit diesem Beschluss war entschieden, dass auch die kleine Gemeinde Kreuzwertheim durch das neuzeitliche Verkehrsmittel mit dem weiteren Umland verbunden werden sollte.** Im März 1879 wurde bereits mit dem Bau begonnen.

Zunächst tat die bayerische Staatsregierung überhaupt nichts, um den mit Baden geschlossenen Vertrag zu realisieren. Aber sie hatte nicht mit den Lohrern gerechnet. Die setzten alles in Bewegung, um ihren Eisenbahnanschluss nach Wertheim zu bekommen und sie mobilisierten dazu ihre Abgeordneten. Diese plädierten in der Abgeordnetenkammer eifrig für eine Bahnverbindung nach Wertheim, nicht wissend, dass ihre eigene Regierung bereits darüber einen Staatsvertrag geschlossen hatte.

1873/74: Projektierung der neuen Strecke

So wurde in den Jahren 1873/74 die Strecke zunächst einmal projektiert. Mit voller Absicht ließen die damaligen Mitarbeiter des Ministeriums die Strecke so planen und vor allem so berechnen, dass die Linie unverhältnismäßig teuer erschien. Ja, am 21. Dezember 1875 schrieb die "*Generaldirektion der Verkehrsanstalten*," man solle erst die innerbayerischen Bahnlinien bauen, bevor man an die Erfüllung des Staatsvertrages gehe. Und die Bahn von Lohr nach Wertheim solle man so spät wie möglich bauen, so spät, wie es der Staatsvertrag mit Baden überhaupt zulasse. Dieser aber sah die Fertigstellung spätestens im Jahr 1881 vor.

Heftige Diskussion um die Trassenführung bei Kreuzwertheim

Kreuzwertheim und die Eisenbahn, das ist - glaubt man verschiedenen Erzählungen, die der Volksmund hierzu kolportiert - ein Kapitel für sich. Immer wieder konnte und kann man am Ort hören, die Kreuzwertheimer hätten das moderne Verkehrsmittel nie gewollt und hätten sich mit Händen und Füßen gegen das Heranschrauben des Dampfrosses zur Wehr gesetzt. "*Woas neu is, dauchd nix!*," soll damals allgemeine Meinung gewesen sein.

Es scheint, dass böse Zungen der Nachbarschaft zu dieser Legendenbildung beigetragen haben. Die Archivalien sprechen jedenfalls eine andere Sprache. Die Kreuzwertheimer waren der neuzeitlichen Verkehrsverbindung gegenüber durchaus zugeneigt? Sie hatten im Vorfeld sogar vehement dafür plädiert, ihr Dorf mit eigenem Bahnhof an den neu zu errichtenden Schienenweg anzubinden.

Deshalb soll hier mit einem Vorurteil aufgeräumt werden: Auch Kreuzwertheim hat die Bahn gewollt, hat sogar vehement darum gekämpft, den Anschluss ans Schienenzeitalter nicht zu verpassen.

Es mag sein, dass im Vorfeld der Planungsgespräche einzelne Grundbesitzer Widerstand gegen eine Trassenführung ankündigten, sollte sie ihren Besitz tangieren und die ohnehin kleinparzellierten Äcker durchschneiden. Das hätte zusätzliche Flurzersplitterung bedeutet, obendrein gelegentliche Umwege, die den

Interessen der Bauern zuwiderlaufen mussten. Die Schienen konnten ja nicht beliebig überfahren werden, wenn man mit dem Fuhrwerk zu Äckern, Wiesen und Wald hinausfuhr. In Kreuzwertheim gab es vornehmlich Kleinbauern und Kleinstbetriebe, die immer um ihre Existenz kämpfen mussten.

Im Gemeindeausschuss aber, das belegen Briefwechsel und die Gründung eines sogenannten "*Eisenbahnkommittees*", gab es Einigkeit darüber, dass sich der Ort von der neuen Zeit nicht abkoppeln lassen wollte, im Gegenteil. Auch die Kreuzwertheimer wollten gewissermaßen auf den Zug der Zeit aufspringen. Alles andere muss ins Reich der Legende verwiesen werden.

Die Archivalien belegen aber auch, dass es zwischen der Münchener Planung und den Vorstellungen der Einheimischen, wie die Trasse der neuen Bahn verlaufen sollte und wo ein eventueller Bahnhof zu errichten sei, im Vorfeld erhebliche Differenzen gab.

Verglichen mit den Streitigkeiten um die Bahnhöfe in Marktheidenfeld und Trennfeld kann den Kreuzwertheimer Gemeindevätern sogar attestiert werden, dass sie sich im Kampf um "ihren" Bahnhof mehr ins Zeug gelegt haben als andere. Am Ende - immerhin - konnten sie im Ringen mit der übermächtigen Administration wenigstens einen Teilerfolg verbuchen. Aber gehen wir der Reihe nach:

Am 19. September 1877 regten die Kreuzwertheimer in München an, den Zug zwischen der geplanten Mainbrückenauffahrt und dem Kaffelsteintunnel halten zu lassen, damit die einheimische Bevölkerung die Möglichkeit hätte, ortsnah die Eisenbahn zu besteigen.

Wiederholt reichte der Gemeindeausschuss Kreuzwertheim, Vorläufer des heutigen Gemeinderates, in München entsprechende Petitionen ein, zuletzt am 12. Januar 1878. Nachdem man die detaillierte Planung der Trassenführung zwischen Trennfeld und Wertheim erfahren hatte, wollte man sich damit nicht abfinden und schlug eine Alternative vor.

1878: Vorschlag einer alternativen Trassenführung

Die Antwort darauf musste rundweg enttäuschen, denn am 6. März 1878 schrieb die "*General-Direction der königlich bayerischen Verkehrsanstalten*": "*Die Gemeinden Kreuzwertheim, Haßloch etc. sind unterm 12. Januar ds. Jrs. wiederholt bei ergebendst unterfertigter Stelle wegen Anlage einer Zwischenstation bei Kreuzwertheim vorstellig geworden und haben dabei eine Bahnführung durch das Wittbachtal mit dem Mainübergang unterhalb Wertheim ins Auge gefasst.*

Eine solche Bahnführung begegnet aber so bedeutenden Schwierigkeiten und Unzukömmlichkeiten, daß an eine Verwirklichung derselben nicht zu denken ist. Wir sehen uns deßhalb zu dem ergebensten Ersuchen veranlaßt, sehr geehrte k. Regierung wolle der Gemeinde Kreuzwertheim die entschiedene Abweisung ihres Gesuchs gefälligst eröffnen lassen."

Die in Kreuzwertheim erdachte alternative Streckenführung sollte den Rainberg nicht südlich, sondern nördlich, parallel zur Lengfurter Landstraße umfahren. In unmittelbarer Nähe des Dorfes sollte eine "*Zwischenstation*" errichtet, der Main erst nach der Taubermündung überbrückt werden.

Mit Datum vom 22. März 1878 antworteten die Kreuzwertheimer Gemeindeväter "*an das Hohe Bayerische Staatsministerium des Königlichen Hauses und der Verkehrsanstalten München*" auf die Ablehnung ihres Vorschlags und brachten erneut ihre "*unterthänigste Vorstellung mit Bitte von Seite der Gemeinde Kreuzwertheim, betreffend den Bau der Eisenbahn Lohr/Wertheim vor*", diesmal präziser: ihre

unmissverständliche Forderung zur *"Errichtung eines Bahnhofes oder einer Haltstelle beim Orte Kreuzwertheim"*.

Eine Haltstelle bei der Mainbrücke?

Allerdings war man zwischenzeitlich von der alternativen Trassenführung mit der nördlichen Umfahrung des Rainbergs abgerückt und hatte sich auch mit dem von München projektierten Brückenschlag oberhalb des Dorfes arrangiert. Jetzt unterbreitete man erneut den Vorschlag, wenigstens eine *"Haltstelle"* gleich zu Beginn der Bahnhofstraße, an dem relativ kurzen Schienenstrang zwischen Brücke und Kaffelsteintunnel vorzusehen.

Wieder musste die Antwort Enttäuschung hervorrufen. In München waren die Kreuzwertheimer erneut auf taube Ohren gestoßen.

Es dauerte immerhin noch ein halbes Jahr, bis man endlich den Bau in Angriff nahm. Im Juni 1879 erfuhr man Näheres über die Linienführung der künftigen Bahn. Es heißt da:

"Sie zweigt von der Station Lohr (Bahnhof Lohr) auf deren Südseite ab, zieht sich in einem großen Bogen, das Lohrtal auf einem 10 Meter hohen Damm überschreitend, westlich der Stadt Lohr um diese herum und senkt sich gegen Rodenbach hin in das Maintal hinab, auf dessen rechtsseitigem Ufer an Fuße des Gehänges und stets den Thalkrümmungen folgend, ehe sie sich über Rodenbach, Neustadt und Rothenfels, dann nächst Marktheidenfeld und Lengfurt bis ca. 5 Klm. unterhalb Trennfeld erstreckt.

Zur Abschneidung der hier beginnenden sehr bedeutenden Krümmungen des Maines, dessen weitere Verfolgung eine Mehrlänge der Bahn von ca. 6 Klm. veranlassen würde, durchbricht die Bahn einen scharf vorspringenden Bergrücken, den sogenannten Bettingberg mit einem 730 m langen Tunnel, folgt hierauf wieder den Gehängen des rechtsseitigen Mainufers bis oberhalb Kreuzwertheim und überschreitet dortselbst den Main und zugleich die bayerisch-badische Landesgrenze mittels einer festen Eisenbahnbrücke."

Die Station Wertheim war von 1868 an ein Sackbahnhof, und das volle 44 Jahre lang. Daran änderte auch die Herstellung der bayerischen Linie nach Lohr 1882 nichts. Erst am 1. Oktober 1912 wurde die Strecke nach Miltenberg angeschlossen. Die schließlich zustande gekommene Trassenführung weist einige Merkwürdigkeiten auf: Den 623 m langen Schlossbergtunnel, den kürzeren Kaffelsteintunnel und den von Kreuzwertheim fernabliegenden Bahnhof.

Der Schlossbergtunnel war notwendig geworden, weil die Eisenbahnbrücke mit einer Straßenbrücke verbunden sein sollte und man den Platz oberhalb der Stadt für den geeignetsten erachtete. Man hätte sonst die Mainseite der Stadt ebenfalls mit einem Bahndamm zubauen müssen. Offenbar stand bei den Überlegungen der Bahndamm entlang der Tauber als warnendes Beispiel vor Augen.

Vom Wertheimer Bahnhof aus konnte man bis zum Tauberübergang für die Strecke nach Lohr die Trasse des nicht gebauten zweiten Gleises der Tauberbahn benutzen.

Badischerseits ließ man sich wegen der damit verbundenen Kostenersparnis dazu verleiten, den Schlossbergtunnel nur einspurig auszubauen, so dass die wenige Jahre zuvor gehegten Pläne, die Tauberbahn in Richtung Lohr als Hauptstrecke auszubauen, schon von daher nicht mehr zu realisieren waren.

Den Kreuzwertheimer Bahnhof näher an das Dorf heranzubringen war unmöglich, weil man zwischen Brücke und Kaffelsteintunnel keinen Platz dafür fand. So musste

der Bahnhof zwischen Kaffelstein- und Bettingbergtunnel gebaut werden. Der Durchstich durch den Kaffelstein wiederum war notwendig, weil eine andere Variante, nach der die Bahn von Lohr nach dem Bettingbergtunnel durch das Wittbachtal durch das alte Maintal nördlich des Rainbergs auf Kreuzwertheim zugekommen wäre, nicht hatte verwirklicht werden können.

Die Entstehungsgeschichte der Wertheimer Bahnen machte zugleich deren Geburtsfehler deutlich, die ihnen bis in die Gegenwart anhafteten. Jene Fehler, die damals gemacht wurden, haben schließlich auch das Ende der "*Lohrer Bahn*" herbeigeführt, für die zuletzt das Wort des badischen Abgeordneten von Feder galt, das dieser 1872 über Bummelzüge sagte: Für sie werde man "*bald Freibillete [...] ausgeben müssen, um nur noch Passagiere zu haben*".

Selbstverständlich hat erst die allgemeine Motorisierung der Bevölkerung in den 1950er- und 1960er-Jahren gezeigt, dass die genannten Geburtsfehler letztlich tödlich waren, als die Menschen die Wahl zwischen Schiene oder Straße hatten. Das Ende der "*Lohrer Bahn*" kam deshalb recht schnell: Am 29. Mai 1976 fuhr der letzte planmäßige Zug.

Inzwischen sind die Gleise zwischen Wertheim und Lengfurt abgebaut, die Eisenbahnbrücke über den Main demontiert und im Schlossbergtunnel lagert der Wein der Winzergenossenschaft Reicholzheim.

Politisch-strategische und wirtschaftliche Überlegungen für den Bahnbau

Anliegergemeinden, Gewerbevereine und Abgeordnete richteten, kaum waren erste Pläne bekannt geworden, ständig neue Eingaben mit verschiedensten Forderungen an die königliche Regierung in München. Die Erschließung des östlichen Mainvierecks und seines Hinterlandes mit dem "*mächtigsten Verkehrsmittel der Gegenwart*" sollte der Region einen kräftigen wirtschaftlichen Schub und allgemeine Prosperität verleihen. Schon allein deswegen weil man nicht hinter anderen Landstrichen zurückstehen wollte, forderte man die Bahn.

Am 18. Januar 1878 war der Gesetzentwurf zum Bau der Bahn bewilligt worden. Am 14. Februar 1878 wurde das Gesetz erlassen, dass eine Bahnlinie von Lohr über Marktheidenfeld nach Wertheim gebaut wird. Zweieinhalb Jahre später war es soweit. Die Gesamtstrecke Lohr/Kreuzwertheim wurde in acht Bauabschnitte aufgeteilt.

Die oberste Bauleitung lag bei der Generaldirektion der königlich-bayerischen Verkehrsanstalten, Bauabteilung, in München. Die Ausführung vor Ort wurde koordiniert durch die königlichen Eisenbahn-Bausektionen. Auf der Strecke Lohr/Wertheim gab es deren drei. Der ersten am Standort Lohr stand Gustav Ferchel als Sektionsingenieur vor. In Marktheidenfeld tat Ferdinand Folkert Dienst in der gleichen Funktion.

Die dritte Sektion hatte ihren Sitz in Kreuzwertheim, Bauabschnitt VIII. Ihr Chef war Sektionsingenieur Georg Hennch. Er scheint es besonders gut mit Kreuzwertheim gemeint zu haben, wollte sogar das notwendige Eisenbahnerspital hier errichten lassen, konnte sich jedoch mit diesem Vorhaben nicht durchsetzen.

Als eigentlicher Baubeginn an der Bahnlinie datiert der 3. April 1879, nachdem bereits im Januar bergeweise Material für den Bahnunterbau wie das Bettungsmaterial und Profile angeliefert worden waren. Leider wurden die Bauarbeiten an der Bahntrasse immer wieder durch Witterungseinflüsse und das Hochwasser im Frühjahr 1880 massiv behindert.

1880: Ernüchterung wegen Herabstufung zur „Sekundärbahn“

Die allgemeine Stimmung war jedoch eher gedämpft, seit durchgesickert war, dass die bayerische Bahnverwaltung die Strecke lediglich als "Sekundärbahn" betreiben wolle, die für die 36,7 km ganze zwei Stunden und zehn Minuten benötigte. Man hoffte zwar immer noch, dass sich daran irgendwann etwas ändern werde, aber es blieb dabei: die neue Strecke bildete keine Fortsetzung der Taubertalbahn. Es ergaben sich in Lohr keine vernünftigen Anschlüsse an die Hauptstrecke; Wertheim war jetzt eben der Endpunkt zweier Nebenstrecken. Immerhin konnte man am 2. Juli 1882 die Straßenbrücke festlich einweihen, die zugleich mit der Eisenbahnbrücke hätte fertig werden sollen.

1880 machte der Bau, wenn auch zögernd, überall Fortschritte. In Lohr führte bereits der Bahndamm über die Wörthwiese, dessen drei Brücken man im März des Jahres 1881 zu bauen begann. Vom 30. Mai wurde gemeldet: *"Heute früh, 5 Uhr, wurde mit dem Legen der Schienen begonnen. Der schrille Pfiff der Lokomotive am Oberthor hatte zahlreiche Interessenten beigezogen. Der Zug besteht aus dem zum Legen bestimmten Wagen, fünf mit Schienen beladenen Güterwägen, dann einer kleinen Lokomotive, „Stoff“, und einem Packwagen. Mit Fahnen, Bändern und Blumen war der Zug festlich geschmückt.*

Das Legen der Schienen ist interessant. Der erste, eigens hierzu konstruierte Wagen hebt mittels Krahnens von dem folgenden Güterwagen die bereits auf eisernen Langschwelen befestigten Schienen, bewegt sie schwebend vorwärts und lässt sie an der richtigen Stelle nieder, woselbst sofort von einigen Leuten die Befestigung auf den vorher bereits gehaltenen eisernen Querschwellen mittelst Schrauben vorgenommen wird. Sobald dies geschehen, ertönt die Signalpfeife des begleitenden Condukteurs, und die Lokomotive schiebt den Train über die soeben gelegten Schienen, worauf die Manipulation von neuem beginnt. Man hofft täglich einen Kilometer bis zu elf Hundert Meter legen zu können."

Doch so zügig, wie erhofft, ging es nicht voran. In Rothenfels war der Straßendurchlass noch nicht fertiggestellt, sodass man noch Ende Juni an diesem Orte lag und auf die Fertigstellung der Überführung warten musste. Auch die Brücke bei Wertheim harrete noch der Vollendung.

Bis zu 1200 Arbeiter auf der Großbaustelle

Zeitweise fanden an der Gesamtstrecke Lohr/Wertheim bis zu 1200 Arbeiter Beschäftigung. Zwischen Kreuzwertheim und Marktheidenfeld waren rund 500 Leute an der Strecke beschäftigt. Der Stundenlohn betrug 20 bis 25 Pfennige; bei Akkord wurden bis 40 Pfennige bezahlt.

Obwohl die Bauverwaltung angewiesen war, die nötigen Arbeitskräfte zu 90 Prozent aus dem Spessart zu rekrutieren, blieben positive Auswirkungen aus, die man sich eigentlich für die armen Leute dieser Gegend erwartet hätte. Der Spessart galt zu jener Zeit immer noch als Notstandsgebiet. Im Wochenbericht des Regierungspräsidiums von Unterfranken und Aschaffenburg, datiert am 16. März 1880, heißt es: *"Die Volksstimmung ist zwar im ganzen ruhig, doch in den armen Gemeinden des Spessarts herrschte Aufregung darüber, weil trotz bezirksamtlicher Aufforderung, Arbeitskräfte für den Bahnbau bei Marktheidenfeld, Lengfurt und Kreuzwertheim gar nicht angenommen wurden. Angeblich auch deswegen, weil sie keine Übung in Planierarbeiten oder kein geeignetes Werkzeug hatten."*

Diejenigen aber, die eine Beschäftigung beim Bahnbau bekamen, mussten sich für härteste Knochenarbeit mit einem Tageslohn von 1,20 Mark zufrieden geben. Im Juli schließlich konnte die Lokalpresse vermelden: *"21. Juli. / Mit dem 1. August*

wird also die kgl. Eisenbahnbausection in Kreuzwertheim ihre amtliche Thätigkeit zum Bau der Lohr/Wertheimer Eisenbahn beginnen. Möge ihr überall der günstigste Erfolg beschieden sein."

Während zwischen Marktheidenfeld und dem Bahnhof Lengfurt/Trennfeld nur einige kleinere Durchlässe für die Wassergräben aus dem Neuberg nötig waren, mussten in Richtung Kreuzwertheim auf Trennfelder Markung insgesamt vier kleine Unterführungen für Pferdefuhrwerke und eine größere Brücke gebaut werden. Der 730 m lange Bettingbergtunnel war das aufwendigste technische Bauwerk. Die dazu nötigen Sandsteine kamen alle aus den nahegelegenen Steinbrüchen am Bettingberg.

Zwischen diesem Tunnel und der Station Kreuzwertheim brauchte es weitere zwei Überbrückungen. Zunächst musste der Wittbach überbrückt werden. Dazu führte ein in Sandstein gefasster, gewölbartiger Durchlass für die Fuhrwerke der Bauern hinaus zu den "sauren Bachwiesen" und den früheren Weinlagen am Hang der "Wettenburg", Eichel gegenüber.

In Kreuzwertheim wurde lange Zeit erzählt, es sei beim Bau dieser beiden Durchlässe zu einer Panne gekommen, für die sich in den Archivalien gleichwohl kein Beleg finden ließ. Angeblich wurden die beiden Bauwerke verwechselt und in der Tat: Der kleine Wittbach erhielt einen viel zu großen Durchlass, während die Bauern auf ihrem Weg zu den Bachwiesen und zur "Wettenburg" Sorge haben mussten, mit ihren Fuhrwerken in der engen Bahnunterführung stecken zu bleiben.

Nachdem der Unterbau fertig gestellt worden war, begann man von Lohr mit dem Verlegen der Schienen. Dazu berichtete die Zeitung:

"Heute, Montag, 30. Mai, früh 5 Uhr, wurde mit dem Legen der Schienen der Lohr/Wertheimer Eisenbahn begonnen. Der Zug besteht aus dem zum Legen bestimmten Wagen, fünf mit Schienen beladenen Güterwägen, dann einer kleinen Lokomotive "Stoff" und einem Packwagen. Mit Fahnen, Bändern und Blumen war der Zug festlich geschmückt. Das Legen der Schienen ist interessant. Der erste eigens hiezu construirte Wagen hebt mittels Krahen von dem folgenden Güterwagen die bereits auf den eisernen Langschwelen befestigten Schienen, bewegt sich schwebend vorwärts und läßt sie an der richtigen Stelle nieder, woselbst sofort von einigen Leuten die Befestigung auf den vorher bereit gehaltenen eisernen Querswellen mittelst Schrauben vorgenommen wird. Sobald dies geschehen, ertönt die Signalpfeife des begleitenden Kondukteurs und die Lokomotive schiebt den Train über die soeben gelegten Schienen, worauf die Manipulation von Neuem beginnt. Man hofft, täglich einen Kilometer, bei günstiger Witterung bis zu elf Hundert Meter legen zu können."

Leider ließen sich keine Bilddokumente über diesen Streckenbau finden. Doch Auszüge aus der lokalen Presse liefern gute Einblicke in die damalige Situation: *"Wertheim, 5. Aug. / Auf der Lohr-Wertheimer Bahn gehen bereits von Lohr nach Marktheidenfeld Materialzüge. Die Schienen liegen jedoch schon bis zum Bettingbergtunnel, von wo sie auch bald zur Station Kreuzwertheim und wahrscheinlich Ende diesen Monats über die Mainbrücke bis nach Wertheim hergestellt werden dürften."*

Die notwendigen Bahnhofsgebäude waren aus heimischem Buntsandstein errichtet und wiesen neben dem obligatorischen Güterschuppen in Holzbauweise noch weitere Nebengebäude auf. Sie alle wurden knapp vor dem vereinbarten Termin fertig, sodass die Linie planmäßig am 1. Oktober 1881 eröffnet werden konnte.

1881: Streckeneröffnung

Das Unternehmen Bahnbau ging der Vollendung entgegen, als König Ludwig II. am 18. September 1881 auf Schloss Linderhof mit seiner Unterschrift die "*allerhöchste Genehmigung*" zur Eröffnung der Lokalbahn zwischen Lohr und Wertheim gab. Die "*Lohrer Bahn*" wurde knapp vor dem vertraglich vereinbarten Termin fertig und konnte am 1. Oktober 1881 eröffnet werden. Leider enthält die Zeitung keinen Bericht über die Eröffnungsfeierlichkeiten. Lediglich unter dem 30. September wurde gemeldet, dass die Brücke "*mit Fahnen in den Reichsfarben und in den Bayer. und Bad. Landesfarben festlich geschmückt*" werde.

1881: Streckeneröffnung am 1. Oktober

Der Bericht vom 10. September 1881 schildert die erste Probefahrt: "*Am Feste Mariä Geburt waren dem Materialzug der Lohr/Wertheimer Eisenbahn mehrere Wagen angehängt, in denen die HH. Ingenieure mit ihren Familien sowie die zur Bahnbesichtigung eingeladenen Personen Platz genommen hatten. Das Einsteigen in die Wagen fand an der improvisierten Haltestelle beim Heberdurchlasse statt und wir wollen hoffen, dass eine Haltestelle bald definitiv daselbst errichtet wird.*

Gegen halb neun Uhr setzte sich der Zug unter dem schrillen Pfiff unseres mächtig schnaufenden +Stoff in Bewegung; war doch die Last keine geringe! An der Haltestelle Rodenbach sowie an sämtlichen Stationen wurden die zu den Dienstlokalitäten und Wartesälen gehörigen Möbel ausgeladen, so dass stets ein kleiner Aufenthalt entstand.*

Überall hatten sich zahlreiche Personen eingefunden, um den Zug zu sehen und zu begrüßen. Die herrliche Mainegend präsentierte sich dem entzückten Auge und gewährte mit ihren durch den Bahnbau neu erschlossenen Schönheiten einen herrlichen Anblick; namentlich bei Rothenfels und Marktheidenfeld boten sich ganz neue Landschaftsbilder. Nachdem bei Marktheidenfeld die dortigen Herrn Ingenieure mit Gästen einparkiert waren, ging es an den Stationen Lengfurt und Trennfeld vorbei durch die Tunelle Bettingberg und Kaffelstein bis zur Wertheimer Brücke, woselbst ausgestiegen und die Reise im Gänsemarsch über die Brücke fortgesetzt wurde. Der Schlossbergtunnel, in dessen gähnendem Schlunde düstere Kienfackeln brannten, wurde unter Führung der HH. Ingenieure durchschritten, worauf der Frühschoppen auf dem Schlosse wieder alle vereinte."

Der Bericht schließt mit einer Schilderung der feuchtfröhlichen Tagung, die sich dieser ersten Bahnfahrt anschloss. Eine "*definitive Probefahrt*" fand am 15. September 1881 statt. Es erfolgte zu diesem Zeitpunkt auch gleichzeitig die Veröffentlichung des ersten Fahrplanes, der drei Zugpaare vorsah.

Die Eröffnung der Bahn wurde auf den 1. Oktober 1881 festgesetzt.

Brücken über Main und Tauber

Belastungsproben der Main- und Tauberbrücke hatten "*bei einer zahlreichen Zuschauermenge stattgefunden und zwar mit fünf Lokomotiven und einem Packwagen mit dem ungefähren Gewicht von 800 Centnern. Bei der weitgesprengten Mainbrücke hat eine Senkung von sechs Millimetern und bei der Tauberbrücke eine solche von drei Centimetern stattgefunden. Jedenfalls dürfte bei einem solchen Gewicht die Belastungsprobe als befriedigend angesehen werden.*"

Genau genommen waren es zwei Brücken, welche die Eisenbahn zwischen den

Stationen Kreuzwertheim und Wertheim zu nehmen hatte. Die größere querte den Main, die zweite überwand die Tauber.

Am 23. November 1871 war mit dem Bau der Bahnlinie auch das Abkommen zur Schaffung einer Bahn- und Straßenbrücke geschlossen worden. Der Staatsvertrag zwischen Bayern und Baden bestimmte in *"Artikel 24: Zwischen Wertheim und Kreuzwertheim soll eine feste Eisenbahnbrücke über den Main auf gemeinschaftliche Kosten hergestellt werden, deren Bau von der Bayerischen Regierung übernommen wird. Die deßfallsigen Pläne werden bayerischerseits ausgearbeitet und der Badischen Regierung zur Prüfung und Zustimmung mitgeteilt werden."*

Ob diese Brücke auch für den gewöhnlichen Straßenverkehr einzurichten sei, bleibt nachträglicher Vereinbarung vorbehalten, nach dem die Lage der Brücke näher festgesetzt sein wird. Die Mitte der Brücke wird als gemeinschaftliche Hoheitsgrenze angenommen. Jeder der beiden contrahirenden Theile wird Eigentümer der auf sein Gebiet treffenden Brückenhälfte."

In der Zeitung las man: *"20. Mai / Während die Bahndämme und Tunnels auf bayerischer Seite ebenfalls rüstig vorschreiten, will für den Brückenbau am Main sich nichts regen. Man vermuthet das Hinderniß in den immer noch schwebenden Verhandlungen über Feststellung der Brückenweite angesichts der alljährlichen Hochwasser. So viel sich jetzt schon wahrnehmen läßt, werden auf der im Bau befindlichen Bahnlinie Lohr/Wertheim Stationen errichtet in Rodenbach, Neustadt, Rothenfels, Hafenlohr, Marktheidenfeld, Lengfurt und Kreuzwertheim."*

Endlich und von der hiesigen Bevölkerung mit Freude erwartet, wurden am 30. Juli 1880 die Gründungsarbeiten der Zwillingsbrücke über den Main von der Nürnberger Baufirma Franz Xaver Brandl begonnen. Neben den beiden Widerlagern mussten zwei hochwassersichere Pfeiler errichtet werden. Die eisernen Überbauten wurden von der *"Süddeutschen Brückenbau AG München"* in ihrer Brückenbauanstalt zu Gustavsburg bei Mainz entworfen, ausgeführt und schließlich mit Schiffen zur hiesigen Baustelle transportiert.

Einen Monat später schrieb die Presse: *"Wertheim, 5. Sept. / Soeben nahezu halb 3 Uhr werden hier an der Tauberbrücke die letzten beiden Schienen der Lohr/Wertheimer Eisenbahn unter großer Theilnahme unserer Bevölkerung und unter dem Donner der Böllersalven gelegt. Mit dieser Aktion erreicht der Schienenstrang seine Vollendung von hier bis Lohr. Herr Bürgermeister Amthauer begrüßt diese neue Schienenverbindung Bayerns mit Baden mit einem dreifachen "Lebe hoch!" das freudig von dem anwesenden sehr zahlreichen Publikum aufgenommen wird."*

Drei Tage später berichtete die lokale Presse: *"Wertheim, 8. Sept. / Wie wir zufällig erfahren, wird übermorgen (Samstag) die Belastungsprobe unserer Mainbrücke und neuen Tauberbrücke durch technische Regierungscomissäre aus München und Karlsruhe stattfinden. Über die entgültige Eröffnung und ob Secundär- oder Vollbetrieb der Lohr/Wertheimer Eisenbahn scheint bis zur Stunde das letzte Wort noch nicht gesprochen zu sein."*

Weitere zwei Tage später datiert folgende Meldung: *"Wertheim 10. Sept. Die Belastungsprobe unserer neuen Eisenbahnbrücken über Main und Tauber hat heute bei einer zahlreichen Zuschauermenge stattgefunden und zwar mit 5 Locomotiven und einem Packwagen im ungefähren Gewichte von 8.000 Centnern. Bei der weitgesprengten Mainbrücke hat, wie wir vernehmen, eine Senkung von 6 Millimetern und bei der Tauberbrücke eine solche von 3 Centimeter stattgefunden. Jedenfalls*

dürfte bei einem solchen großen Gewichte die Belastungsprobe als sehr befriedigend angesehen werden."

Nach nur 13 Monaten Bauzeit war der Übergang über den Main endlich vollendet worden und nach bestandener Belastungsprobe schmückten Arbeiter den eisernen Oberbau am Vortag der Einweihung mit Fahnen in den Reichsfarben sowie denen der beiden beteiligten Staaten.

Wertheimer Zeitungsleser konnten in diesen Tagen Folgendes erfahren: *"Wertheim, 13. September: Wie wir vernehmen, wird nächsten Donnerstag Mittags halb 1 Uhr ein technischer Probezug unserer neuen Lohr/Wertheimer Bahn von Lohr im Bahnhof hier eintreffen. Kann der selbe auch noch nicht als Eröffnungszug der Bahn selbst gelten, so müssen wir ihn doch als den eigentlichen ersten Zug dieser Bahn betrachten, und wohl als solcher denkwürdig genug, um unsere Stadt in ihrem Festkleid erscheinen zu lassen. Unsere Stadt wird jedenfalls unter allen von ihr berührten Städten der Vorrang in der Ausbeutung der von ihr zu erhoffenden Vortheile zugewendet bleiben."*

Zur Fertigstellung der Bahnlinie wurden zuletzt die Kilometersteine und Neigungszeiger an der vollendeten Strecke angebracht. Am 1. Oktober wurde der Fahrbetrieb aufgenommen. Bedauerlicherweise existiert auch kein Foto von der ersten Fahrt oder von den ersten Tagen der Eröffnung.

Pünktlich um 5:30 Uhr dampfte in Lohr der erste planmäßige Zug in Richtung Wertheim ab, eine Stunde später rollte das "*Bähnle*" in Wertheim mainaufwärts - mit einer Geschwindigkeit von gerade einmal 16 bis 18 Stundenkilometern. Mit anderen Worten. Hier fuhr ein Bummelzug. Eine Fahrt von der Main-Tauber-Stadt ins bayerische Marktheidenfeld und zurück kostete 95 Pfennig.

Den Bauern bei ihrer Feldarbeit diente die Lokalbahn eine "*rollende Zeitansage*." Als die Dampflok piffen und später die Triebwagen-Garnituren zwischen Lohr und Wertheim täglich bis zu 16-mal durch Maintal fahren, konnten die Anwohner die Uhr danach stellen. Man sah "*Streckenläufer*," die täglich zu Fuß die Gleisanlagen inspizierten.

Zunächst waren pro Tag drei Zugpaare auf der Strecke unterwegs und die Passagiere ließen sich zumeist an zwei Händen abzählen. Im Schnitt wurden nur 10 bis 14 Reisende pro Zug gezählt. Üppig war das nun wahrlich nicht. "*Die Linie Lohr/Wertheim ist eine der schlechtest frequentierten Strecken des ganzen bayerischen Eisenbahnnetzes*", schrieb die Betriebsabteilung der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten am 28. Mai 1885 dem Lohrer Stadtrat, als dieser den Einsatz eines weiteren Zugpaares erreichen wollte.

Doch Tag für Tag rollte die Bahn schnaufend und fauchend durch die Gegend. Bald war sie vielen Maintalbewohnern ein Stück Heimat geworden. Für das östliche Mainviereck hatte das ersehnte neue Zeitalter begonnen.

Der Bahnhof Kreuzwertheim steht verwaist

Die Epoche der Dampfzüge und Schienenbusse der Lohrer Bahn währte hier nicht lange. Was zwischen 1879 bis 1881 mit gewaltiger Kraftanstrengung entstand, wurde nicht einmal hundert Jahre später wieder demontiert und für immer beseitigt. Was blieb ist Bahn-Nostalgie.

Die Bahnstation Kreuzwertheim mit angegliederter Güterhalle - oder was davon übrig blieb - liegt rund zwei Kilometer mainaufwärts bzw. südöstlich vom Ortskern entfernt, zwischen dem Kaffelstein- und dem Bettingbergtunnel am Mainufer bei Bahn-Km 34,5. Das Bahnhofsgebäude hat die Höhenmarke 149,07 Meter über NN.

Das Bahnhofsfeld besaß ursprünglich zwei Hauptgleise und ein abzweigendes Gütergleis. Das Empfangs- oder Betriebshauptgebäude wurde aus heimischem Rotsandstein errichtet, wie alle Stationen auf der Strecke nach Lohr. Hinzu kommt ein im April 1895 angebautes "Fürstenzimmer", das zum Aufenthalt der fürstlichen Familie gedacht war, die häufiger den Weg nach Trennfeld und Triefenstein zu nehmen beabsichtigte.

Das Bahnhofsgebäude besaß im Erdgeschoss die notwendigen Räumlichkeiten zur Personenbeförderung und Expedition. Im Obergeschoss lag die Dienstwohnung für den Stationsvorsteher und seine Familie. Vermutlich war noch im Juli 1882 auf dem Bahnhofsgelände auch ein Lokschuppen geplant, der aber nie zur Ausführung kam.

Welche Bedeutung der Kreuzwertheimer Bahnhof im Eisenbahn-Alltag zwischen 1896 und 1906 hatte, kann man heute nur erahnen. Sicher war die abgelegene Bahnstation zu keinem Zeitpunkt rentabel. Doch gehörte es damals sozusagen zum guten Ton und wurde beinahe als gesellschaftspolitische Pflicht erachtet, Reisen zur Erledigung auswärtiger Angelegenheiten mit dem Dampfross zu tätigen. Außerdem gab es verkehrstechnisch bekanntlich keine Konkurrenz, die mit der Schnelligkeit der Eisenbahn hätte mithalten können.

Immerhin kamen jährlich fast 4000 Personen zum Bahnhof Kreuzwertheim, um z. B. nach Bezirksamt nach Marktheidenfeld oder weiter nach Lohr zu fahren. Dort bekam man Anschluss nach Würzburg und Aschaffenburg. Aber Fahrkartenverkauf und Gepäckverkehr erbrachten Einnahmen von lediglich 4.000 Mark im Jahr. Den Fahrgästen, vor allem den kleinsten, blieb die Eisenbahnfahrt zwischen Kreuzwertheim und Wertheim oder umgekehrt jedoch unvergessen.

Die Kreuzwertheimer Autorin Gusti Kirchhoff erinnert sich:

"Was heute ganz märchenhaft klingt: Wir hatten sogar unseren eigenen Bahnhof! Er lag ziemlich weit draußen vor dem Ort und eigentlich wäre es zum Werdeimer Bahnhof auch nicht weiter zu laufen gewesen, aber keinem Kreuzemer wäre es eingefallen, von Werde aus mit dem Züggle zu fahren oder dort auszusteigen. Wir hatten ja unseren Kreuzemer Bôhhouf mit dem Stationsvorsteher Trabold und mit Philipp Müller, dem Bôh-Müller!

Ein- oder zweimal im Jahr fuhren meine Eltern mit mir von Kreuz nach Werde und zurück! Das war ein aufregendes Erlebnis, die Eltern hatten mir eingeschärft, nur ja nicht zu nahe an die Türe zu gehen, den Kopf nicht zu weit zum Fenster hinauszustrecken und nur - um Himmels Willen! - die Fahrkarte nicht zu verlieren. Krampfhaft hielt ich sie in der Hand und konnte an nichts anderes denken, bis der Kontrolleur kam, um sie abzuknipsen.

Dabei gab es so viel zu sehen! Schon wenige Meter hinter dem Bahnhof kamen die ersten Schranken. Dann ging es ins Tunnel durch den Kaffelstein, an dessen Eingang ein mächtiger Löwenkopf mit bayrischem Wappen prangte. Ich wagte kaum zu atmen, geschweige denn zu sprechen, bis es ganz wieder heller wurde und wir erneut die Straße überquerten. Schnell das weiße Taschentüchlein heraus und am geöffneten Fenster den Spaziergängern gewunken!

Die Welzebachers Gret stand dabei und wartete darauf, die Schranken zu schließen. Jetzt ging es über den Main, und unmittelbar nach der Brücke brauste der Zug laut tutend erneut in ein schwarzes Loch, den großen Schlossberg-Tunnel. Dieses Herzklopfen, wenn es stockdunkel wurde im Abteil! Noch

einmal tief Luft holen, dann wurde es finster!

Vor und nach der Brücke standen die Eisenbahner bereit, um hinter uns die Schranken wieder hochzukurbeln. Viel zu schnell kam das Ende des Tunnels. Noch einmal überquerte der Zug die Straße mit den geschlossenen Schranken, dann konnte man schon den Bahnhof sehen.

Bei der Tauberbrücke standen Leute vor der geschlossenen Schranke und winkten uns zu. Ein kleines Stück fuhr das Zügle an der Tauber entlang, dann kreischten schon die Bremsen. Meine Augen tränten vom Ruß, der uns aus der Lokomotive entgegenflog. Oder war es eine Träne, weil die schöne Fahrt zu Ende ging?"

Bis 1978 fuhr noch die Wertheimer Rangierlok mit einzelnen Waggonen zum Kreuzwertheimer Güterschuppen und beförderte Torf, Düngemittel, Weizen und andere notwendige Produkte für die Landwirtschaft.

Längst ist das Eisenbahnzeitalter für Kreuzwertheim Geschichte. Am hiesigen Bahnhof war der Personen-, Stückgut- und Expressverkehr schon zum 14. September 1967 eingestellt worden. Von der Öffentlichkeit kaum beachtet, fuhr der letzte Zug am 29. Mai 1976 von Wertheim nach Lohr. Die Stahlgitterbrücke wurde im Sommer 1984 abgebaut, Gleise, Schranken und Signale waren schon vorher demontiert worden. 1983 hat man den westlichen Eingang des Kaffelstein-Tunnels zugeschüttet.

Erwähnenswert sind die Namen bekannter Stationsvorsteher. Von 1936 bis 1956 hatten Anton Trabold und Philipp Müller im Wechseldienst die Aufsicht am Bahnhof, erreichbar unter der Telefonnummer 517.

Letzter Bahnbeamter auf dieser Station war Alfred Ligotky, der von 1956 bis zur endgültigen Schließung der Station am 14.9.1967 hier Dienst tat.

Veröffentlichung des Textes, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Autors

Eine komplette Geschichte der Eisenbahn zwischen Lohr und Wertheim liefert das reich bebilderte Buch von

MANFRED SCHNEIDER / VIKTOR JAGODICZ: Die Lohrer Bahn,

hrsg. vom Geschichts- und Heimatverein Kreuzwertheim e. V., 228 Seiten,

Bezugsadresse: Kaffelsteinweg 1 b, 97892 Kreuzwertheim

