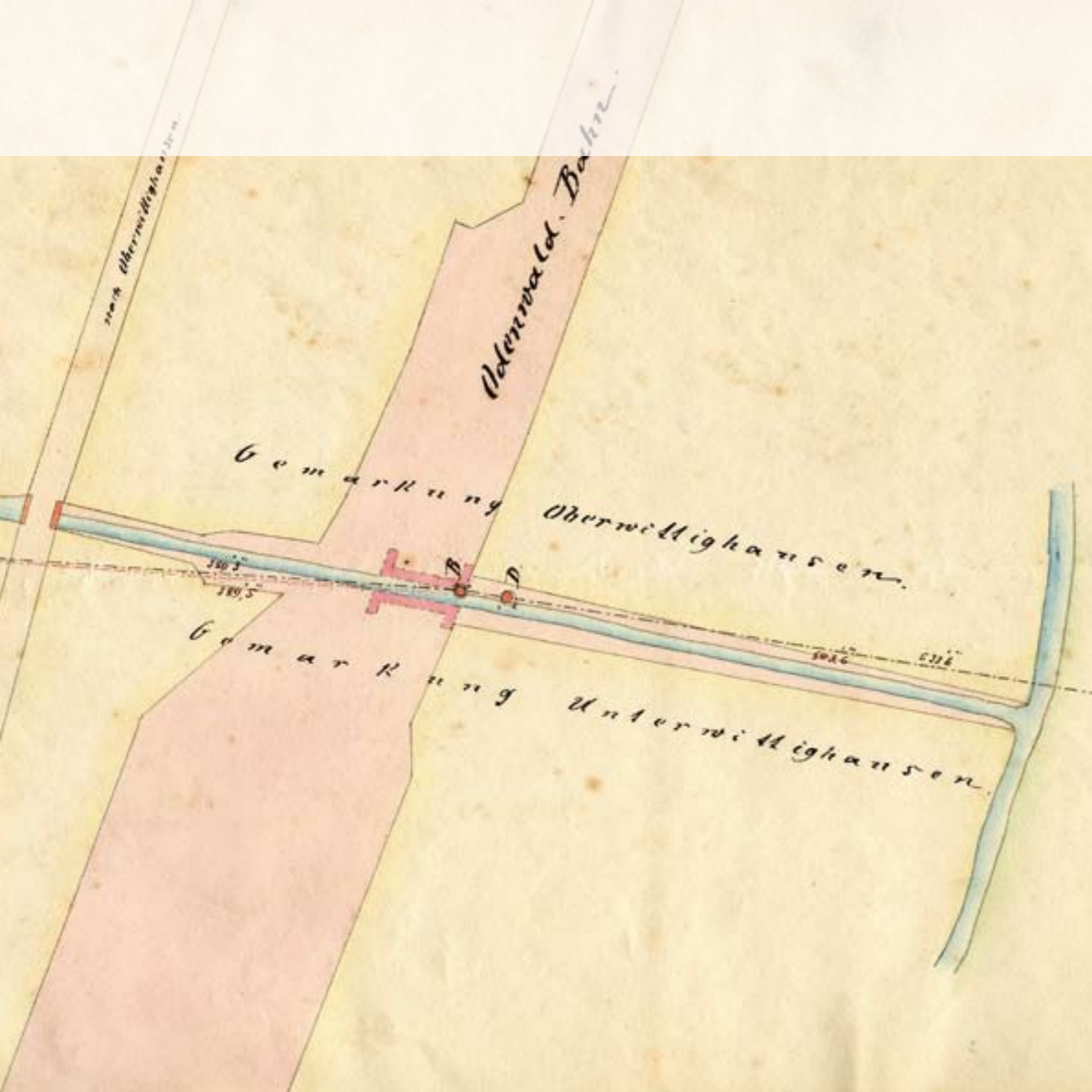


# Eisenbahn

Historisches bezüglich der Gemeinde Wittighausen  
150 Jahre Badische Odenwaldbahn





4 BADISCHE ODENWALDBAHN NAMENSGBUNG AB 1862 / 1866

6 FRANKENBAHN NAMENSGBUNG AB 1996

8 PLANUNG, GENEHMIGUNG, BAU & BETRIEB HISTORIE

12 BAHNHOF- UND NEBENGEBÄUDE HISTORIE

22 BAHNHOFSGELÄNDE UM 1960

24 MIT DAMPF UND DIESEL HISTORISCHE FOTOS

26 WITTIGHÄUSER TUNNEL BEI BAHNKILOMETER 131,1

28 INFRASTRUKTUR DER NAHEN UMGEBUNG HISTORIE

3 4 Impressum / Unterstützung

Güterzug mit einer Lokomotive der Baureihe 193 auf dem Weg nach Würzburg - fotografiert am 2. Juli 1977 unter der Straßenbrücke von Unterwittighausen nach Vilchband

© Reinhard Gumbert

Im April 1973 verlässt ein Personenzug, gezogen von einer Lokomotive der Baureihe 023, den Bahnhof Wittighausen in Richtung Lauda

© Wolfgang Löckel





# NAMENSgebung AB 1862 / 1866

## BADISCHE Odenwaldbahn

Die Badische Odenwaldbahn (zur Unterscheidung von der Hessischen Odenwaldbahn) ist eine fast durchgehend badische Eisenbahnhauptstrecke. Sie führt von Heidelberg über Neckargemünd, Meckesheim und durch den kleinen Odenwald nach Waibstadt, sowie weiter über Mosbach, Osterburken und Lauda ins bayerische Würzburg.

### Entstehung

Die Pläne zum Aufbau eines Eisenbahnnetzes im Großherzogtum Baden Mitte des 19. Jahrhunderts konzentrierten sich zunächst auf den Bau der Badischen Hauptbahn als Nord-Süd-Strecke durch die Oberrheinische Tiefebene von Mannheim nach Basel sowie zum Anschluss der Bodenseegegend um Konstanz. Hingegen blieb der Nordosten Badens unberücksichtigt. Daher

wurden ab den 1850er Jahren immer lautere Forderungen erhoben, auch diese ärmlichen Gebiete im südlichen Odenwald, im Bauland und im Taubertal (landläufig auch als Badisch Sibirien verspottet) an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Zwar ließ eine Bahnstrecke in diese Gegend, wenn überhaupt, nur eine kleine Rendite erwarten, doch sah man im Eisenbahnbau neben dem verkehrlichen Nutzen auch eine Investition, um diesen strukturschwachen Landstrich zu fördern. Neben Baden hatte auch das Königreich Bayern ein Interesse am Bau einer Eisenbahn zwischen

der Kurpfalz und Unterfranken, da eine solche Eisenbahnstrecke die bayerischen Kernlande unter Umgehung Württembergs mit der damals bayerischen Pfalz verbunden hätte. Allerdings wünschte man sich in Bayern eine Streckenführung entlang des Mains über Wertheim, Miltenberg, Amorbach und Eberbach, während Baden eine südlichere Streckenführung über Mosbach bevorzugte. Nach langwierigen Verhandlungen einigten sich beide Länder 1862 auf eine Streckenführung über Mosbach. Der Vertrag beinhaltete ferner den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Mannheim, so dass eine direkte Eisenbahnstrecke von Würzburg in die Pfalz entstand.

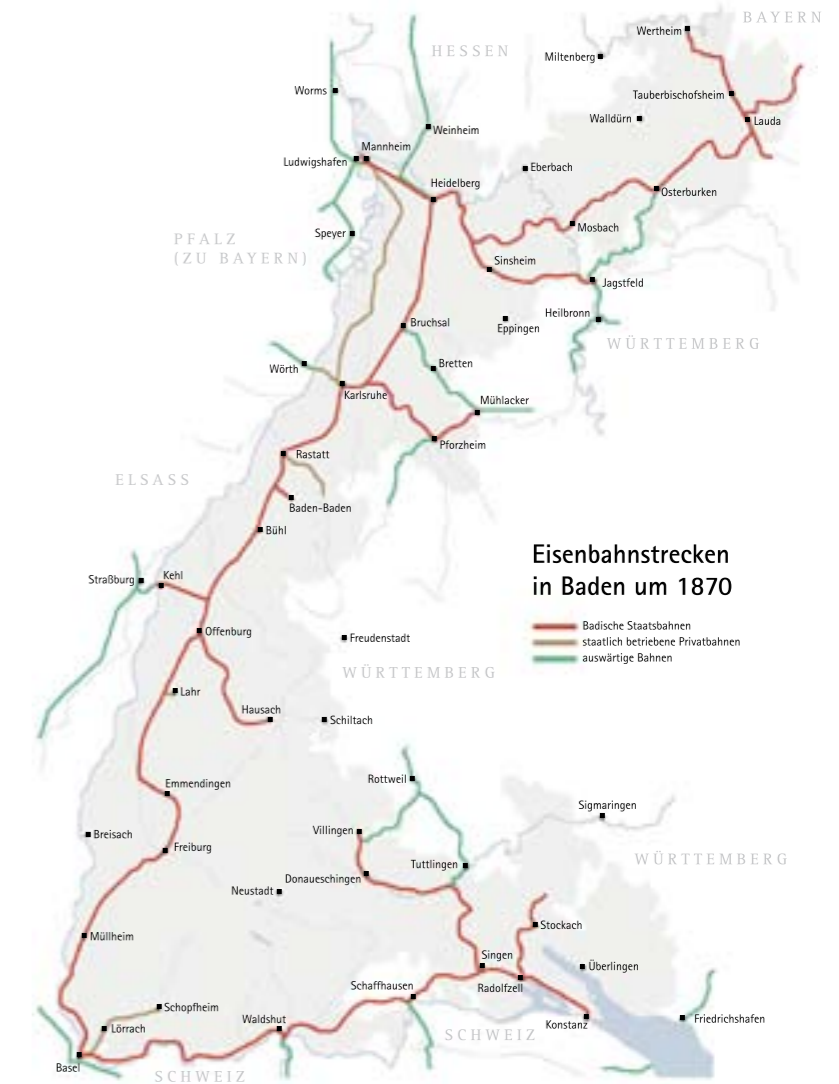
### Bau und Eröffnung

Die Badische Odenwaldbahn wurde in zwei Etappen gebaut und eröffnet: von Heidelberg über Neckargemünd, Meckesheim, Neckarbischofsheim, Aglasterhausen und Neckarelz nach Mosbach am 23. Oktober 1862, von dort nach Osterburken am 25. August 1866 sowie von dort über Lauda bis zur bayerischen Landesgrenze bei Kirchheim am 1. November 1866 – von Würzburg aus bis dorthin einen Monat früher. Die Fertigstellung des zweiten Teils der zweiten Teilstrecke hatte sich aufgrund der Gefechte bei Tauberbischofsheim während des Deutschen Krieges zwischen Preußen und dem Deutschen Bund / Österreich verzögert. Eine Besonderheit der Odenwaldbahn stellte die Trassierung der Strecke zwischen Neckargemünd und Mosbach dar. Anstatt einer Streckenführung im Neckartal über Eberbach hatte man sich zu-

gunsten einer steigungsreicheren und somit betrieblich problematischeren Führung durch das Elsenz- und Schwarzbachtal über Meckesheim, Neckarbischofsheim und Aglasterhausen entschieden. Der Grund für diese Entscheidung liegt in der Tatsache begründet, dass zwischen Neckargemünd und Eberbach das Großherzogtum Hessen bis an den Neckar reichte, so dass eine Eisenbahnstrecke im Neckartal durch hessisches Gebiet geführt hätte. Eine Streckenführung über ausländisches Territorium war jedoch nicht erwünscht. Kurz nach ihrer Fertigstellung wurde die Odenwaldbahn durch zwei Stränge mit dem württembergischen Eisenbahnnetz verbunden, und zwar von Meckesheim über Sinsheim nach Jagstfeld (Westliche Gabelbahn, 1868/1869 eröffnet) und von Jagstfeld nach Osterburken (Östliche Gabelbahn, 1869 eröffnet). Zur Erschließung des Taubertals entstand im Anschluss an die Odenwaldbahn bereits in den Jahren 1867 bis 1869 die Taubertalbahn nach Wertheim und Bad Mergentheim.

### Weitere Entwicklung

Wie bereits beim Bau der Strecke erwartet worden war, entwickelte sich der Verkehr auf der Odenwaldbahn nur schwach. Sie konnte die in sie gesetzten Erwartungen sowohl in verkehrlicher als auch in strukturpolitischer Hinsicht nicht erfüllen. Im Jahr 1884 lag der Ertrag der badischen Bahnen bei 3,99 Prozent, die Linie Heidelberg-Eberbach-Osterburken-Lauda-Würzburg erwirtschaftete nur 2,66 Prozent. Einen großen Anteil am gesamten Güteraufkommen machten Viehtransporte aus, daneben andere landwirtschaftliche Produkte wie Getreide, Kar-



toffeln oder Milch, später auch Kunstdünger. Kurz nach der Wende zum 20. Jahrhundert entstanden entlang der Strecke die ersten Lagerhäuser, oft mit eigenem Gleisanschluss. Nach Gründung landwirtschaftlicher Genossenschaften organisierte man die Vermarktung der regionalen Erzeugnisse über diese Lagerhäuser. Die Bahn erleichterte und beschleunigte den Transport der gehandelten Waren entscheidend.

Badische Eisenbahnleihe von 1907 zur Finanzierung des Eisenbahnbaus – ähnliche gab es auch für die Odenwaldbahn in den 1860er Jahren



## FRANKENBAHN

Die Frankenbahn ist eine 180 km lange Eisenbahnstrecke im Norden Baden-Württembergs und im unterfränkischen Teil Bayerns, die Stuttgart mit Würzburg verbindet. Der Name leitet sich von der auf einem Großteil der Strecke durchquerten Region Franken ab. Die Hauptbahn ist seit 1975 durchgehend elektrifiziert und meist zweigleisig ausgebaut.

## Der Begriff

Die Bezeichnung Frankenbahn für die Eisenbahnstrecke von Stuttgart nach Würzburg ist kein historischer Begriff, sondern wurde erst ab 1996 im Rahmen der Regionalisierung durch den Betreiber, die Deutsche Bahn AG, und den Besteller der SPNV-Leistungen (schienenbezogener Personen-Nahverkehr), die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, geprägt.

Weitere historische Bezeichnungen für einzelne Abschnitte der Strecke sind Centralbahn (dies war die erste württembergische Eisenbahnstrecke Esslingen–Stuttgart–Ludwigsburg), Nordbahn (als Bezeichnung für die Verlängerung bis Heilbronn, Untere Jagstbahn) oder Östliche Gabelbahn (für den mittleren Streckenabschnitt von Bad Friedrichshall nach Osterburken) und Odenwaldbahn (für den Abschnitt weiter bis Würzburg).

## Geographie

Der Verlauf der Strecke folgt im südlichen Teil in weiten Bereichen verschiedenen Flussläufen, während die geografischen Verhältnisse im nörd-

lichen Teil eine Streckenführung nötig machten, die überwiegend quer zu größeren Flüssen verläuft. Der Verlauf des Neckars mit vielen Schleifen verlangte jedoch auch im Süden eine aufwendigere Trassierung. Bei einer Luftlinie zwischen dem Stuttgarter und dem Heilbronner Hauptbahnhof von etwa 40 km beträgt die Länge der Bahnstrecke etwa 50 km, während eine durchgehende Streckenführung entlang des Neckars eine Länge von etwa 70 km bedeutet hätte.

Entlang der Stuttgarter Außenbezirke gewinnt die Strecke an Höhe, um entlang der Hochfläche westlich des Neckars bei Kornwestheim einen Scheitelpunkt zu erreichen. Vorbei am Hohenasperg nähert sich die Strecke nun dem Enztal, das bei Bietigheim erreicht wird. Die hier abzweigende Westbahn überquert das Enztal auf dem Bietigheimer Eisenbahnviadukt auf einer Höhe von etwa 33 m, während die Strecke der Frankenbahn bis Besigheim der Enz folgend annähernd Flussniveau erreicht. Nach der dortigen Mündung der Enz in den Neckar verläuft die Strecke nun bis Bad Friedrichshall–Jagstfeld sehr kurvenreich im Neckartal, lediglich eine Schleife bei Neckarwestheim wird durch den Kirchheimer Tunnel abgekürzt.

Nun ist die Strecke in der Region Franken angelangt und schlägt eine nordöstliche Richtung ein. Sie führt über das ebenfalls kurvenreiche Tal der Jagst bis Möckmühl, von wo aus sie bis Adelsheim entlang der Seckach die Landschaft des Baulands erreicht. Entlang der Kirnau verläuft die Strecke über Osterburken und den mit 333 m ü. NN höchsten gelegenen Bahnhof dieser Strecke, Eubigheim, durch den Eubigheimer Tunnel, der die Wasserscheide vom Neckar zum Main unterquert.



Weiter bis Königshofen nutzt die Trassierung das Tal der Umpfer, die bei Königshofen in die Tauber mündet. Entlang der Tauber führen nun Franken- und Taubertalbahn gemeinsam bis nach Lauda. Während die Taubertalbahn weiter der Tauber folgt, überquert der Schienenweg in Richtung Würzburg den Fluss und gewinnt entlang des Grün- und des Wittigbachs an Höhe, wobei der Wittighäuser Tunnel eine Schleife abkürzt. Der nun folgende Bahnhof Gaubüttelbrunn befindet sich noch in Baden-Württemberg, die eigentliche Ortschaft bereits in Bayern. Ab Geroldshausen senkt sich die Strecke bis Würzburg–Heidingsfeld herab zum Main, welchen sie gemeinsam mit der Bahnstrecke Treuchtlingen–Würzburg überquert.

## Geschichte

Die Frankenbahn entstand aus historischer Sicht im Wesentlichen aus drei unterschiedlichen Strecken. Der Abschnitt zwischen Stuttgart und Heilbronn wurde als Teil der württembergischen Zentralbahn bzw. der Nordbahn zwischen 1844 und 1848 erbaut. Baden erbaute zwischen 1862 und 1866 seine Odenwaldbahn von Heidelberg über Mosbach und Osterburken nach Würzburg. Aufgrund eines zwischen Baden und Württemberg 1864 geschlossenen Staatsvertrags wurde eine Verbindung zwischen den beiden Bahnen hergestellt, die auch als Untere Jagstbahn bezeichnet wurde. Diese wurde durch Württemberg erbaut, führte von Heilbronn über Jagstfeld nach Osterburken und wurde zwischen 1866 und 1869 eröffnet.

Die Bedeutung dieser Strecke war früher viel höher. In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg verkehrten

hier mehrere wichtige Schnellzüge zwischen Stuttgart und Berlin und nach 1945 zwischen Stuttgart und Hamburg, da dies die geografisch jeweils kürzeste Verbindung zu diesen beiden Städten ist.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Bahnstrecke wie viele andere wichtige Eisenbahnstrecken in Deutschland elektrifiziert – diese begann 1959 von Süden her und war 1975 abgeschlossen. Jedoch wurden in der Folgezeit viele an der Strecke gelegene Bahnhöfe, insbesondere zwischen Osterburken und Lauda, mangels Rentabilität aufgegeben. Da die Strecke sehr kurvenreich ist, erlaubt sie keine hohen Geschwindigkeiten, weshalb sie ihre Bedeutung im Fernverkehr völlig eingebüßt hat. Dazu kommt, dass die anschließende Strecke Würzburg–Erfurt (Schweinfurt, Meiningen, Rennsteigbahn Neudietendorf) durch die deutsche Teilung unterbrochen war.

Aber auch nach der Wende konnten die Franken- und die Rennsteigbahn (ebenfalls recht kurvig und dazu steil) ihre alte Bedeutung nicht mehr erreichen. So wurde der InterRegio „Rennsteig“, der von Stuttgart nach Erfurt verkehrte und der letzte durchgehend auf der Frankenbahn verbliebene Fernzug war, im Jahr 2001 eingestellt.

Heute (2013) berührt der SPNV auf der Strecke vier verschiedene Verkehrsverbünde. Den Anschluss von Würzburg aus ins Rhein-Neckar-Gebiet gewährleistet der VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar), nach Heilbronn bzw. Stuttgart die Verbünde HNV (Heilbronner Nahverkehrsverbund) und VVS (Verkehrsverbund Stuttgart), die in den Übergangsbereichen zusammenarbeiten. Das kurze Stück auf bayerischem Gebiet betreut der VVM (Verkehrsverbund Mainfranken).



# HISTORIE

## PLANUNG, GENEHMIGUNG, BAU & BETRIEB

8

Über das Für und Wider, über die gesellschaftlichen und politischen Gründe bezüglich des Eisenbahnbaus und speziell der Strecke von Heidelberg nach Würzburg gibt es mannigfaltige Literatur.

Besonders sei auf das Werk „Die Eisenbahn im Main-Tauber-Kreis“ von Edelmann, Deißler, Schifferdecker und Tack aus dem Jahr 1990 verwiesen, das heute leider nur noch antiquarisch zu erhalten ist.

Nachfolgend eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Eckdaten hinsichtlich Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb.

### Planung und Genehmigung



Die erste Initiative zum Bau der Badischen Odenwaldbahn ging bereits 1843 vom Amtsbezirk Boxberg und einigen Städten im Odenwald aus. 1853 wurde eine Denkschrift/Eingabe des „Mosbacher Handelsinnungscasses“ um die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der badischen Rheintalbahn und der Königlich Bayerischen Eisenbahn bei Würzburg verfasst, die ein Jahr später abgelehnt wurde.

Erst im Jahr 1860 beschloss das Großherzogtum Baden per Gesetz den Streckenbau von Heidelberg über Mosbach und Lauda nach Würzburg, nachdem das württembergische Finanzministerium 1857 eine Terrainuntersuchung und Kostenberechnung für eine Streckenführung Heilbronn-Öhringen-Künzelsau-Wachbach-Mergentheim-Würzburg in Auftrag gegeben hatte.

Das hätte für Baden bedeutet, man wäre bei der Streckentrassierung außen vor gewesen – was auf keinen Fall gewollt war.

In den Jahren bis zur endgültigen Streckenfestlegung wurde von vielen Gemeinden und Städten entlang von möglichen Trassen um den endgültigen Verlauf „gefeilscht“.

1862 einigten sich das Großherzogtum Baden und das Königreich Bayern (und damit ohne das Königreich Württemberg und eine Streckenführung über Mergentheim) auf den Bau der Odenwaldbahn mit den für uns wichtigen Eckorten Osterburken, Boxberg und Gerlachsheim.

Am 4. August 1863 veröffentlichte der „Main- und Tauberbote“ folgenden Artikel: *Gerlachsheim, 1. August. Die Zuglinie der Odenwaldbahn in den Gemarkungen Lauda, Gerlachsheim, Grünsfeld, Zimmern, Unter- und Oberwittighausen, wie sie in der Natur profiliert und abgesteckt ist, haben S. K. H. der Großherzog als fest zur Ausführung bestimmt nunmehr zu genehmigen geruht. Die definitive Erwerbung der betr. Güterstücke wird daher demnächst ihre erhoffte Erledigung finden und dieser auch die sofortige Inangriffnahme des Baues.*

### Baubeginn zwischen Tauber und Main

Am 23. Oktober 1862 wurde die erste Teilstrecke der Odenwaldbahn von Heidelberg nach Mosbach in Betrieb genommen.

Mit Wirkung zum 1. April 1863 verlegte man die bisher in Heidelberg beheimatete Eisenbahnkasse nach Gerlachsheim. Die Vorarbeiten für den Bau des zweiten Abschnitts waren aber auch schon davor im vollen Gange und konnten nun intensiviert werden.

Ein Beispiel diesbezüglich ist das älteste Schriftstück im Wittighäuser Gemeindearchiv, das sich



auf den Eisenbahnbau bezieht (siehe auch Seite 35). Darin wird mit Datum zum 1. Dezember 1862 ein Übereinkommen zwischen der Großherzoglichen Eisenbahnbau-Inspektion Gerlachsheim und einigen Grundstücksbesitzern aus Unterwittighausen zwecks „Entschädigung für die Anlage von Probegruben zu den Erdarbeiten“ geschlossen. Es ging hierbei um die Erkundung der Bodenarten, die Vermessung der Flächen und die Abwicklung der hieraus entstandenen Schäden. Betroffen waren die Landwirte Johann Fleischmann, Georg Henneberger, Johann Michael Heymann, Franz Seeger, Andreas Schmitt, Michael Warmuth, Max Michel, Philipp Lurz, Valentin Fuchs, Adam Schaubert und Karl Deckert.

Aus anderen Bahnbauprojekten hatten die Verantwortlichen schon die Erfahrung gemacht, dass Beschädigungen der für den Bahnbau notwendigen Profilierungsmerkmale nicht gerade selten

vorkamen, weshalb die örtlichen Polizeidienststellen angewiesen wurden, Beschädigungen mutwilliger Art oder Zerstörungen aus Rachsicht, Bosheit und Eigennutz den Gerichten zu übergeben.

Zu Unruhen und Beschädigungen kam es trotzdem. Nicht alle Grundeigentümer waren mit der Höhe und dem Zahlungszeitpunkt der für ihre Äcker und Wiesen vorgesehenen Entschädigungen einverstanden. Man wusste nicht den genauen Termin des Baubeginns und war nicht sicher, ob die diesjährige Ernte noch eingebracht werden könne; es gab Änderungen in der Streckenführung, Vermessungsfehler und dadurch Unsicherheiten, ob man von dem Bahnbau überhaupt betroffen war...

Trotz vieler Widrigkeiten war man im Laufe des Jahres 1864 über die endgültige Streckenführung einig und konnte die Bauarbeiten ausschreiben. Am 15. Mai wurden von den Inspektionen in

Eine Dampflokomotive der Baureihe 023 auf dem Weg von Lauda nach Würzburg zwischen Grünsfeld und Zimmern im Januar 1974

© Wolfgang Löckel

9





Emailliertes Schild aus der öffentlichen Toilettenanlage, die in einem Raum der westlichen Wasserstation eingerichtet wurde, nachdem die ursprüngliche Nutzung als Pumpwerk zur Befüllung von Dampflokomotiven mit Wasser nicht mehr notwendig war

Edmondson'sche Personal-Fahrkarte aus dem Jahr 1967 – der Karton wurde am Ausgangsbahnhof mittels einer Stanzvorrichtung mit dem Datum versehen und hatte meist mehrere gängige Zielbahnhöfe aufgedruckt



Mosbach und Gerlachsheim die Erd- und Sprengarbeiten, die Tunnelbauten, die Brücken, Dolen und Wegübergänge, der Unter- und Oberbau der Bahn sowie die Stationseinrichtungen zur Submission ausgiebig.

Die Strecke von Seckach bis zur bayerischen Grenze nahe Kirchheim war in sechs Lose unterteilt. Bis Eubigheim war Mosbach zuständig, von dort an Gerlachsheim mit den Losen I bis IV, worin die genauen Abgrenzungen, die Länge, die enthaltenen Tunnel und Stationen aufgeführt waren. Je weiter die Bautätigkeiten vorangingen, desto mehr änderte sich die Stimmung in der Bevölkerung: Die Skepsis wich der Zustimmung, man war neugierig geworden. Besonders die Errichtung der „spektakulären“ Streckenelemente lockte Schaulustige an, und so veranlasste beispielsweise das Bezirksamt Tauberbischofsheim den Bürgermeister in Unterwittighausen im April 1863 bezüglich der Bautätigkeit am Wittighäuser Tunnel zu einer öffentlichen Warnung: Einwohner, welche die Bauarbeiten durch eine zu große Nähe stören, würden sich insbesondere bei der Durchführung von Sprengarbeiten erheblichen Gefahren für Leib und Leben aussetzen.

### Eröffnung im eingleisigen Betrieb

Im Oktober/November 1866 wurde die dritte Teilstrecke der Odenwaldbahn von Osterburken nach Würzburg fertiggestellt. Dadurch änderten sich die Verkehrsverhältnisse in der nördlichen Tauber-Region ganz entscheidend. Während

man bisher für die Strecke von Heidelberg nach Würzburg mit der Postkutsche etwa 15 Stunden gebraucht hatte, erreichte man während der ersten Probefahrt mit der Eisenbahn sein Ziel in kaum weniger als fünf Stunden. Es war geplant, bis zum nächsten Fahrplanwechsel die Fahrzeit auf dreieinhalb Stunden zu reduzieren.

### Zweigleisiger Ausbau

Im Zuge militärischer Überlegungen wurden bereits im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 Truppenverschiebungen mit der Bahn vollzogen. Das Transportmittel erwies sich als sehr effizient und in diesem Zusammenhang untersuchte man alle deutschen Bahnlinien hinsichtlich ihrer diesbezüglichen Tauglichkeit. Auch die angesichts ihrer Wirtschaftlichkeit als eingleisige Strecke vollkommen ausreichende Odenwaldbahn sollte zweigleisig ausgebaut werden. Als sich das Verhältnis zu Frankreich 1886 erneut zuspitzte, schritt man zur Tat und erweiterte den Bereich von Lauda nach Würzburg entsprechend (Fertigstellung April/Mai 1888). Der Abschnitt von Osterburken nach Königshofen war bereits 1873 vollendet worden.

1887 wurden von der Großherzoglichen Bahninspektion 100 Erdarbeiter und Steinklopfer für den Bau des zweiten Gleises von Lauda bis Kirchheim gesucht. Die Arbeit wurde mit „vollem Eifer begonnen“ und sollte nach Zeitungsmeldungen innerhalb von zwei Monaten vollendet sein. Auch auswärtige Arbeiter waren wieder für diese Arbeiten angeheuert worden. In der Zeitung „Die Tauber“ war darüber zu lesen:

*Geroldshausen, 23. Juli 1887. Behufs Anbringung eines zweiten Bahngleises wird zwischen Heidingsfeld und Lauda mit den Erdarbeiten richtig begonnen. Arbeiter aus allen Gegenden haben sich bereits eingefunden, die nicht gerade dazu beitragen, den friedlichen Charakter zu erhöhen. Gestern kam es bereits zu blutigen Szenen. Die auswärtigen Arbeiter wollten denen der Umgebung die Arbeit verleißen, um so eine Lohn-erhöhung zu erzwingen. Die Hauptträdelsführer wurden indessen durch die gerufene Gendarmerie bereits dingfest gemacht. Leider entkam der schlimmsten Gesellen einer.*  
In diesem Zusammenhang sei auch noch auf eine Aussage von Pfarrer Mall aus dem Jahr 1973 in der Chronik von Zimmern hingewiesen:  
*Im November 1866 wurde die neue Bahnstrecke Lauda-Würzburg eröffnet. Von Sommer 1864 an war an derselben gebaut worden. Welche Elemente in diesen Jahren hier hausten, zeigt das Taufbuch. Die beiden Jahre 1865 und 1866 zeigen achtzehn uneheliche Kinder.*

Der zweigleisige Ausbau der Odenwaldbahn wurde 1904 fortgesetzt mit der Teilstrecke von Neckarelz nach Osterburken und erst am 4. August 1914 vollendet.

### Einheitlicher Rechtsverkehr

Mit der Benutzung des Doppelgleises trat auch auf der Strecke von Heidelberg nach Würzburg das „Reichseisenbahnreglement“ in Kraft, wonach alle Züge rechts zu fahren hatten. Bisher war man in Baden im Gegensatz zu allen anderen Ländern links gefahren.



### Besitz- und Namenswechsel

Bis auf die durch den Sieg im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 „erworbene“ Reichseisenbahn Elsaß-Lothringen unterstanden die in den übrigen deutschen Ländern gelegenen staatlichen Eisenbahnen bis zum Ende des Ersten Weltkrieges weiterhin der jeweiligen Landeshoheit, obwohl Otto von Bismarck versucht hatte, die Haupteisenbahnlinien für das Reich zu erwerben. Dies scheiterte ebenso am Widerspruch der Mittelstaaten, wie der 1875 von Albert von Maybach dem Bundesrat vorgelegte Entwurf eines „Reichseisenbahngesetzes“.

In Befolgung der Bestimmungen der Weimarer Verfassung vom 11. August 1919 wurde im April 1920 der Staatsvertrag zur Gründung der Deutschen Reichseisenbahnen in Kraft gesetzt und damit die vormaligen Länderbahnen der Hoheit des Deutschen Reiches unterstellt. Ab 1937 firmierte man unter Deutscher Reichsbahn. 1945 nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges änderten sich die Besitz- und Namensverhältnisse abermals. In den westlichen Besatzungszonen entstand die Deutsche Bundesbahn, in der östlichen behielt man den Namen Deutsche Reichsbahn bis zur Wende bei. Beide Gesellschaften fusionierten 1994 zur Deutschen Bahn.

023er-Gegenverkehr zwischen Bahnhof und Tunnel Wittighausen, aufgenommen vom „Studentenheizer“ Stemmler im Jahr 1970

© Dipl.-Ing. Herbert E. Stemmler



# HISTORIE

## BAHNHOFS- UND NEBENGEBÄUDE

Der Bahnhof Wittighausen, errichtet auf freiem Feld zwischen Unter- und Oberwittighausen, wurde 1865 eingeweiht und veränderte die bäuerlichen Strukturen im Wittigbachtal einschneidend. Mit ihm entstand ein neuer Ortsteil und Infrastruktur im direkten Umfeld. Das Gelände war nicht immer so, wie es sich heute zeigt. Entsprechend den zeitlichen Erfordernissen wurde hinzugebaut und abgerissen – aber auch „nur“ geplant und nicht verwirklicht.

Zur Zeit ihrer Errichtung in der Mitte des vorletzten Jahrhunderts waren Bahnhöfe quasi die „Mittler“ zwischen den Reisenden und dem Verkehrsmittel Eisenbahn und hinsichtlich ihrer örtlichen Bedeutung in Bezug auf Infrastruktur, Arbeitsplätze sowie den Güter- und Personenverkehr nicht mit heute vergleichbar. Sie kündeten damals einerseits vom verkehrstechnischen Fortschritt, standen aber andererseits bei ihrer Gestaltung in einem merkwürdigen Kontrast dazu. Waren sie hinsichtlich ihrer Planung von einem großen Engagement und teilweise fast feudalem Anspruch geprägt, so standen gerade die ländlichen Bahnhöfe, häufig durch ihre entfernte Lage zum jeweiligen Ortskern bedingt, zunächst „einsam in der Landschaft“.

### Aufteilung und Nutzung 1865

Geplant und ausgeführt wurde das eigentliche Bahnhofsgebäude in Wittighausen mit zwei jeweils zweigeschossigen Seitenteilen, die zur Gleisseite hin als Risalite (aus der Fluchtlinie des Baukörpers herauspringende Gebäudeteile) gegen-

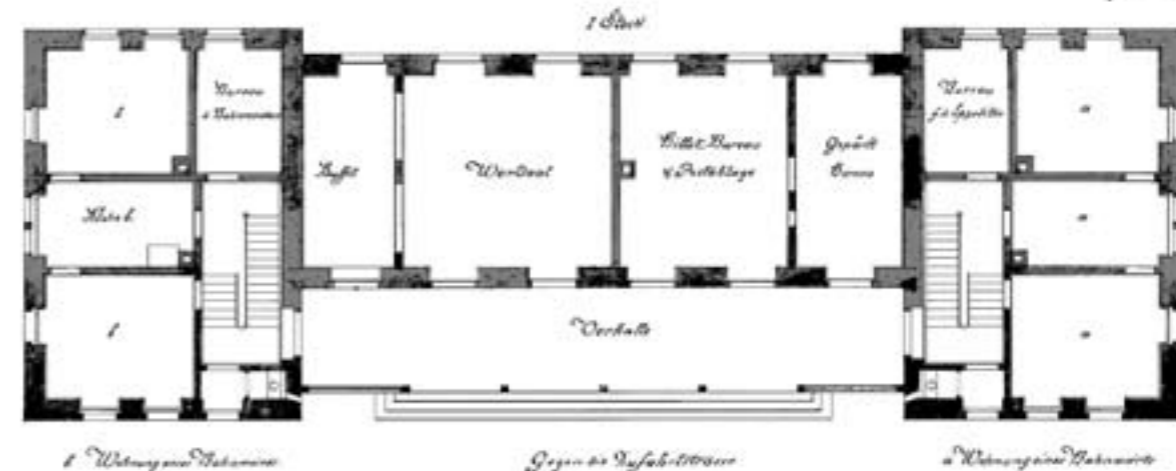
über dem eingeschossigen Mittelteil heraustreten – die Gestaltung erinnert an einen vornehmen, wenn auch bescheidenen Adelssitz. Auch noch in den Jahren danach wurde fleißig gebaut, erweitert oder verschönert, was daraus ersichtlich ist, dass beispielsweise per Zeitungsanzeige die *Herren Handelsgärtner* der Region aufgefordert wurden, Preisverzeichnisse und Kataloge baldigst einzusenden, um bei *Eintritt günstiger Jahreszeit Anlagen an den Stationen Eubigheim, Wölchingen, Schüpf, Gerlachsheim, Grünsfeld, Zimmern und Unterwittighausen* herzustellen.

Im ersten Stock befanden sich in den Seitenteilen zwei Wohnungen für einen Bahnmeister sowie den Expeditor samt ihrer Familien. Jede Einheit hatte drei Zimmer, eine Küche und ein „nahe liegendes“ WC, damals keine Selbstverständlichkeit. Zudem bestand jeweils ein Zugang in den Dachstuhl des eingeschossigen Mittelteils, der zu Aufbewahrungszwecken häufig in jeweils einen Lager- und zwei Kammerräume aufgeteilt war.

Im Erdgeschoss waren die Räumlichkeiten der Eisenbahngesellschaft untergebracht (rechts im Plan gut ersichtlich): zentral im Mittelteil die Kontakträume für die Reisenden mit Wartesaal, Buffet, Billet-Bureau samt Postablage sowie das Gepäck-Bureau. Im westlichen Seitenteil schloss sich ein kleiner Raum für den Expeditor (Disponent) sowie eine Dreizimmerwohnung für einen weiteren Bahnmeister an. Das östliche Seitenteil beherbergte das kleine Büro der Bahnmeisterei sowie ebenfalls eine Dreizimmerwohnung für einen Bahnmeister. Treppenhäuser mit den Zugängen zu den Keller-

*Originalplan des Bahnhofs Wittighausen vom 18. Oktober 1865 gefertigt  
von  
Herrn Bahnhofsmeister*

*Station Unterwittighausen,  
Karl v. Spreti  
1865*



räumen befinden sich in den beiden Seitenteilen. Dort gab es zudem für die beiden Erdgeschosswohnungen und das Personal jeweils eine kleine durch das Treppenhaus zugängliche Toilette.

Zur Straßenseite hin wurde der im Vergleich zu den Seitenteilen schmalere Mittelbau durch einen Eingang schützende Vorhalle abgeschlossen (siehe auch Foto Seite 17).

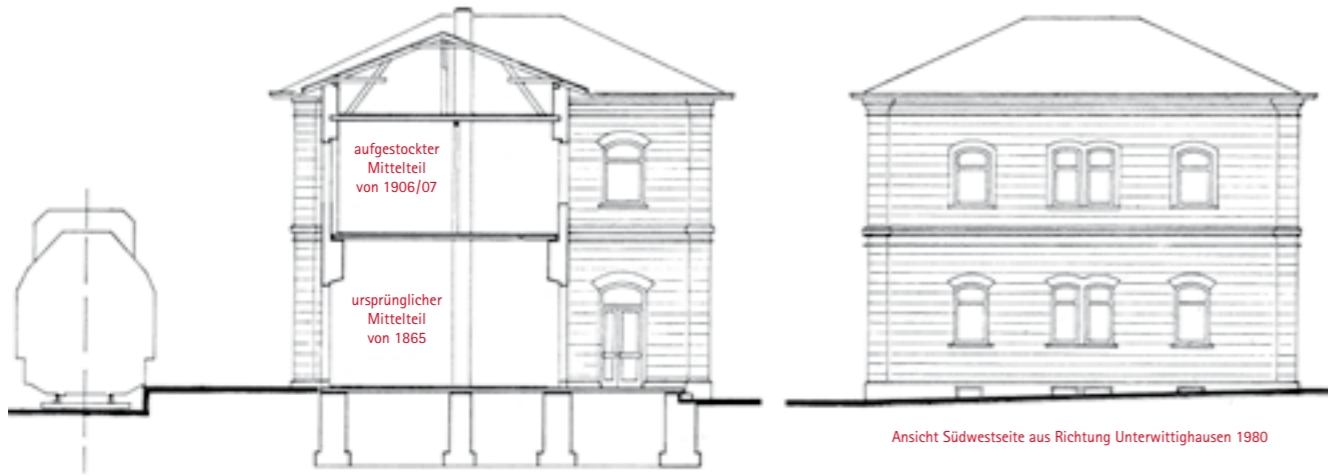
### Umbauten 1906/1907 und 1978

Anfang des 20. Jahrhunderts baute man den Bahnhof erstmals um: Das Mittelteil erhielt ebenfalls ein zweites Stockwerk. Der Grund hierzu lag wahrscheinlich in einem erhöhten Platzbedarf hinsichtlich des Wohnraums für die Bediensteten.

Im vorherigen Dachstuhl entstanden zwei neue Wohnungen (siehe auch Seiten 14/15).

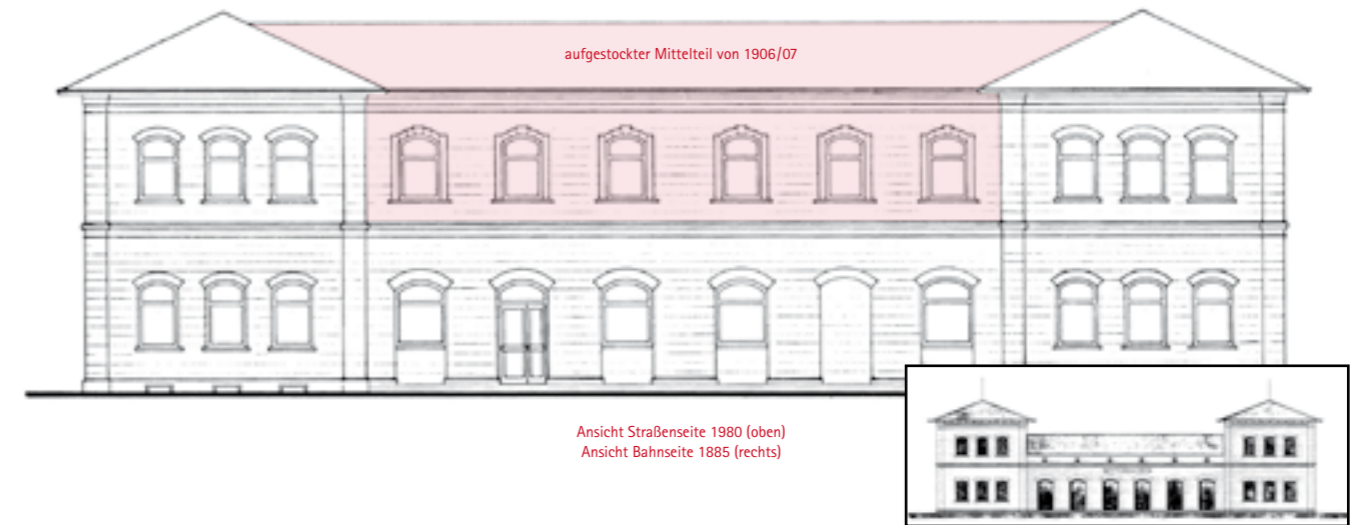
1978 wurden die jeweils im Seitenteil vorhandenen Wohnungen einer Etage zu einer zusammengelegt. Größere Veränderungen erfuhr auch das Erdgeschoss. Neue Abläufe des Bahnbetriebs erforderten erweiterte technische Räumlichkeiten, alte Erfordernisse, beispielsweise der Gepäcktransport, waren keine mehr. So entstanden im westlichen Seitenteil in der Bahnmeisterwohnung Relais- und Batterieräume sowie einer zur Stromversorgung. Im östlichen Gegenstück schuf man großzügige Abstellräume. Der Fahrdienst erhielt sogar eine eigene Toilette. Von diesem Umbau ausgehend „bereinigte“ man den Baubestand und riss im Laufe der nächsten Jahre Ungenutztes ab.

Originalplan des Bahnhofs aus dem Jahr 1865 – neben dem Wartesaal war damals auch ein sogenanntes Buffet geplant

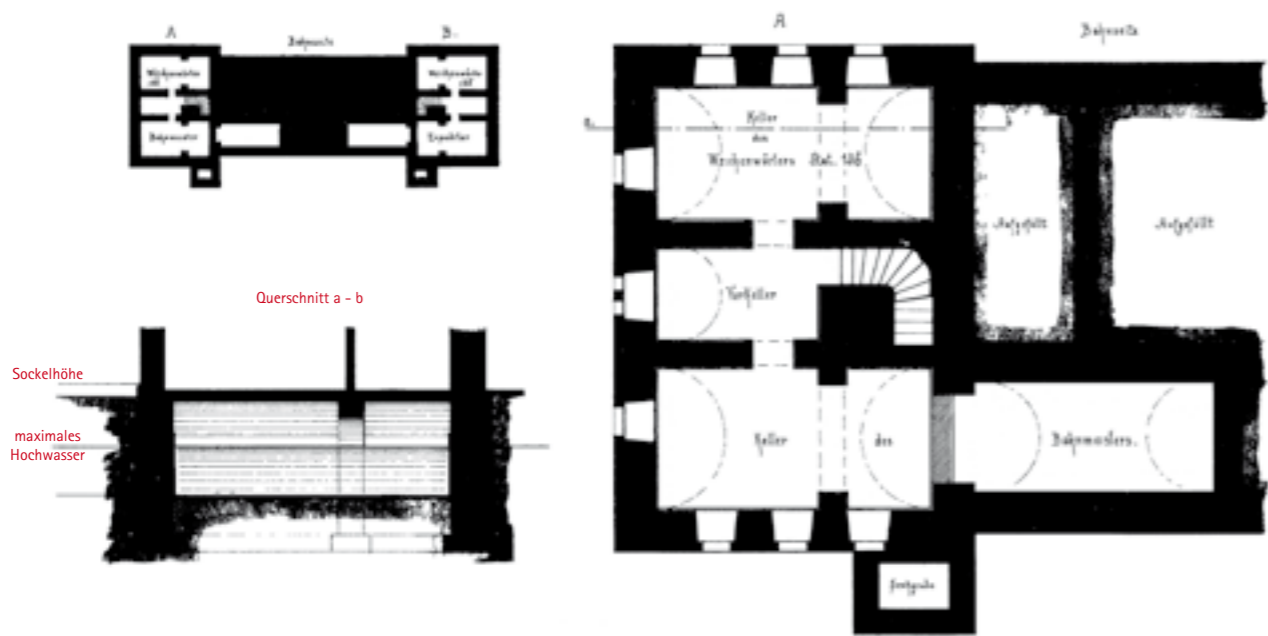


Gleiskörper Schnittzeichnung Gebäudemitte 1980

Ansicht Südwestseite aus Richtung Unterwittighausen 1980



Ansicht Straßenseite 1980 (oben)  
Ansicht Bahnseite 1885 (rechts)



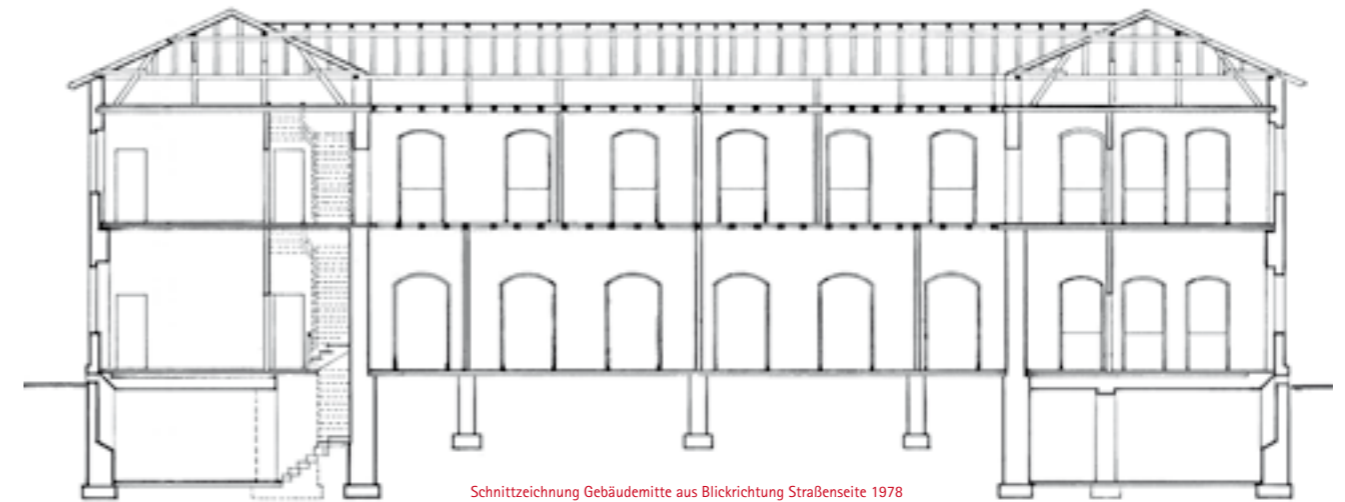
Querschnitt a - b

Sockelhöhe

maximales Hochwasser

Lageplan der Keller des Bahnhofs mit der genauen Zuordnung der vorhandenen Räume aus dem Jahr 1883

- daraus ist auch ersichtlich, dass die Weichen im Bahnhofsbereich eigene Posten mit den Nummern 135 und 136 waren
- Inspektor und Bahnmeister hatten jeweils zwei Kellerräume, die Weichenwärter jeweils nur einen; die halbe Höhe der Keller war von Hochwasser bedroht, da das Höhengniveau von Gleiskörper und Gebäuden nicht natürlich ist und die abfließenden Wässer des Poppbachs (Effelner Quelle) bei großer Zufuhr aufstaut; siehe auch Rückseite der Broschüre



Schnittzeichnung Gebäudemitte aus Blickrichtung Straßenseite 1978

Die auf dieser Seite und auf Seite 14 oben abgebildeten Zeichnungen stammen aus den Jahren 1978 und 1980, der Einklinker aus dem Jahr 1885; in den Jahren 1906/07 wurde über dem Mittelteil ein weiteres Stockwerk errichtet; die Grundriss-Maße des Gebäudes sind 35,79 x 11,86 m

- auf Seite 15 oben werden die „unschönen Maßnahmen“ der 78/80er Renovierung gut ersichtlich: anstatt alle ursprünglich vorgesehenen Fenstertüren zu erhalten, gibt es nur eine Eingangstür, der Rest wird entweder auf Fensterhöhe „gekürzt“ oder gleich ganz zugemauert; die mehrsprossigen Fenster werden durch große Glasflächenfenster ersetzt
- leider sind die Schnittzeichnungen von 1885 oder gar 1865 nicht als hoch aufgelöste Scans erhalten, um die ursprünglich geplante Ansicht als Großversion zeigen zu können
- einen fotografischen Eindruck vom ursprünglichen Bauzustand zeigt die Postkarte auf Seite 29 unten



Bahnhof-Hauptgebäude (1953), davor westliche Wasserstation (fast verdeckt) und wiederum davor Stallgebäude und Garten – die beiden Kinder sind Waltraud Eirich und Marliese Schmid

#### Seite 17

Unfall mit Kleinlaster und Mauer der Bahnhofs-Vorhalle, wahrscheinlich aus den frühen 1950er Jahren  
– links das Nebengebäude des Gasthauses „Zum Deutschen Hof“ mit Veranstaltungssaal und Metzgerei Zipf im Keller

Bahnhofsgebäude mit beiden Wasserstationen im Jahr 1953



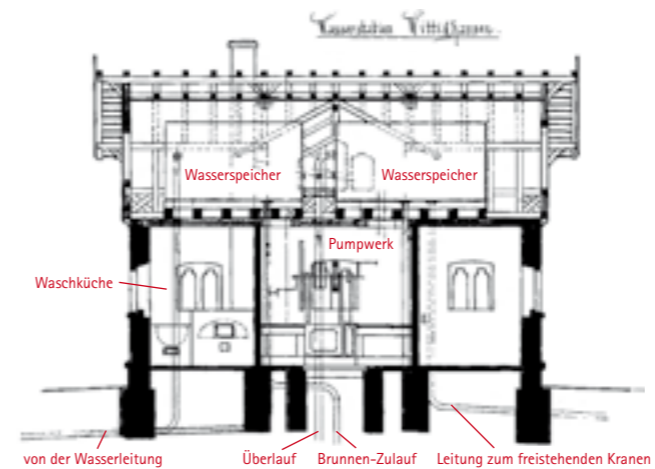
### Wasserstationen, Güterhalle und Stellwerk

Im Jahr 1890 wurden zwei sogenannte Wasserstationen gegenüber den Bahnhof-Schmalseiten erbaut – die ersten „Zusatzbauten“ neben dem eigentlichen Bahnhofsgebäude. Die eineinhalb-geschossigen Bauwerke waren aufgeteilt in drei Bereiche, welche jeweils von außen zugänglich waren. Dies hatte seinen Grund darin, dass sich im mittleren Teil eine Maschineneinheit befand, die das aus der Effelter Quelle zugeführte Wasser, zur Dampferzeugung in den Lokomotiven vorgesehen, sammeln und pumpen konnte. Dazu gab es unter dem Dach jeweils zwei große Behälter, in denen das Wasser gespeichert wurde. Bei Bedarf konnte es in Rohren mit einem relativ großen Querschnitt zwei links und rechts der Gleisanlage stehenden schwenkbaren Wasserkränen zugeführt werden. Diese befanden sich neben dem Bahnsteig an den Stellen, an denen die Lokomotive beim Halt zum Stehen kam.

Das Wasser kam, wie bereits erwähnt, per 90 mm Rohrleitung aus dem Effelter Grund, wo es in einer eigens errichteten Brunnenstube gefasst wurde. Ein aus dem Jahr 1889 stammender Vertrag mit den betroffenen Grundstückseigentümern belegt diesen Sachverhalt. Schon ein Jahr später baute man parallel zur Bahn-Wasserleitung eine kommunale, die etwa auf Höhe der Kreuzung vor dem Wohnhaus Sommer nach Unterwittighausen weitergeführt wurde. Im Zuge dieser Maßnahmen entstand auch die Gemeindeverbindungsstraße von Poppenhausen zum Bahnhof – zuvor gab es „nur“ die direkten Verbindungen ins obere und untere Wittighausen über die Varianten Sigismundkapelle respektive Petersberg.

In der ostseitig gelegenen Wasserstation (siehe Zeichnung unten rechts) entstand in einem Drittel eine Waschküche für die Familien der Bahnangestellten. Praktisch, gab es so das wichtige Nass in ausreichender Menge, was zu dieser Zeit nicht selbstverständlich war.

Das westseitig gelegene Pendant (noch existent) beherbergte später, als die Wasserbefüllung in Wittighausen nicht mehr notwendig war, u.a. eine öffentlich zugängliche Toilette. Stallungen für Kleinvieh zur Selbstversorgung der Eisenbahnangestellten und deren Familien befanden sich in einem weiteren, nicht mehr erhaltenen Backsteingebäude gleich daneben. Neben dieser Art der Selbstversorgung mit tierischen Produkten wie Fleisch, Milch und Eiern gab es wiederum im Anschluss daran einen großen Garten, der bis in die 1980er Jahre hinein auch genutzt wurde – heute ist er komplett verwildert.







Ansicht der bahneigenen Güterhalle zur Lagerung sperriger Produkte und großer Mengen aus dem Jahr 1981  
 – kurz darauf wurde das Gebäude abgerissen  
 – zwischen Güterhalle und Bahnhof befand sich die östliche Wasserstation  
 – zeitweise hatte Oskar Heymann das Gebäude von der Deutschen Bundesbahn als Lagerhalle gemietet



Eine stattliche hölzerne Halle (siehe Fotos Seiten 17 und 18) im Anschluss an die östliche Wasserstation diente zur Aufbewahrung großer Transportgüter, die per Bahn versandt wurden. Entsprechend gab es einen Gleisanschluss und Rampen in Lastkraftwagenhöhe. Die Güterhalle wurde in den 1980er Jahren abgerissen.

In östlicher Fahrtrichtung befand sich etwa auf der Höhe des Raiffeisen-Lagerhauses ein Stellwerk (siehe Foto Seite 24), das speziell für die Wechselweichen in diesem Bereich zuständig war und in den 1970er Jahren abgerissen wurde.

### Bahnwärterhäuschen/Posten

Entlang der Bahnstrecken standen früher eine große Anzahl an Bahnwärterhäuschen, auch Posten genannt. Oftmals an jedem Streckenkilometer, denn der Bahnwärter war damals vor allem Aufsicht für „seinen“ Streckenabschnitt, da der Gleisbau bei weitem nicht den heutigen Standard hatte. Die ersten Schienen und Schwellen waren leichter, die Stränge nur angenagelt und alle zehn Meter war ein Stoß verschraubt. Oft befand sich in Postennähe auch ein Feldwegübergang mit Schiebeschranke.

Die Häuschen waren entlang der Odenwaldbahn keine Standardarchitektur – jedes hatte seinen eigenen Baustil, sein eigenes Gesicht. Der Bahnwärter wohnte nicht selten Jahrzehnte lang mit seiner Familie dort und war Selbstversorger ohne Strom und fließendes Wasser.

Im Bereich Wittighausen ist nur noch Posten 137 in Oberwittighausen am Bahnübergang nach Gützingen erhalten. Vielen Einwohnern bekannt



Bahnwärter Johann Ernst an „seiner“ Schrankenanlage in Oberwittighausen, Posten 137, im Jahr 1956  
 – die beiden Kinder auf dem rechten Bild sind Enkel Hans (an der Schranke) und Horst Kraft

sind noch die Posten 132 (Rocky Docky) auf Höhe des Klärwerks oder Posten 133 am Feldwegübergang neben der Straßenüberführung Richtung Vilchband/An der Baumbrücke.

Nicht überall dort, wo zu Beginn des Eisenbahnverkehrs ein Bahnübergang mit Posten errichtet worden war, wollte die Eisenbahngesellschaft einen solchen in den folgenden Jahrzehnten betreiben. Dieser Trend hält bis heute an, versucht die Deutsche Bahn AG doch immer wieder, alle „nicht notwendigen“ Bahnübergänge zu beseitigen und durch anderweitige Zufahrtsmöglichkeiten zu ersetzen.

Im Gemeindearchiv gibt es ganze Aktenordner über das schon in den 1880er Jahren einsetzende Bestreben der Bahnverwaltung, schienengleiche Übergänge aufzugeben. Meist stimmten der Gemeinderat und die Grundstückseigentümer (gegen einen guten Verkaufspreis) einer neu zu trassierenden alternativen Wegstrecke zu.





Ausschnitt eines Planes aus dem Jahr 1907, welcher den geplanten Rückbau des schienengleichen Bahnübergangs im Bereich des Postens 134 (südliche Tunneleinfahrt, Langenmühle) zeigt

- die Trägerbrücke wurde mit acht gebrauchter Eisenbahnschienen errichtet
- die Ausführung der Straßenumlegung oblag der Gemeinde, die von der Bahngesellschaft nach Fertigstellung bezahlt wurde

Ein schönes Beispiel ist der Posten 134 an der südlichen Tunneleinfahrt. Im Jahr 1907 wurde die „Verlegung des Zufahrtsweges nach dem Urbansberg“ (siehe Plan oben) beantragt und genehmigt. Dabei entstand die heute noch existente Straßensituation und der Fußgängerdurchgang (Schlupf mit 1,80 m Höhe) zur Langenmühle hin. Aus dem Plan ist auch die Grundstückssituation bezüglich der Bahntrasse sowie der unregulierte Verlauf des Wittigbachs ersichtlich.

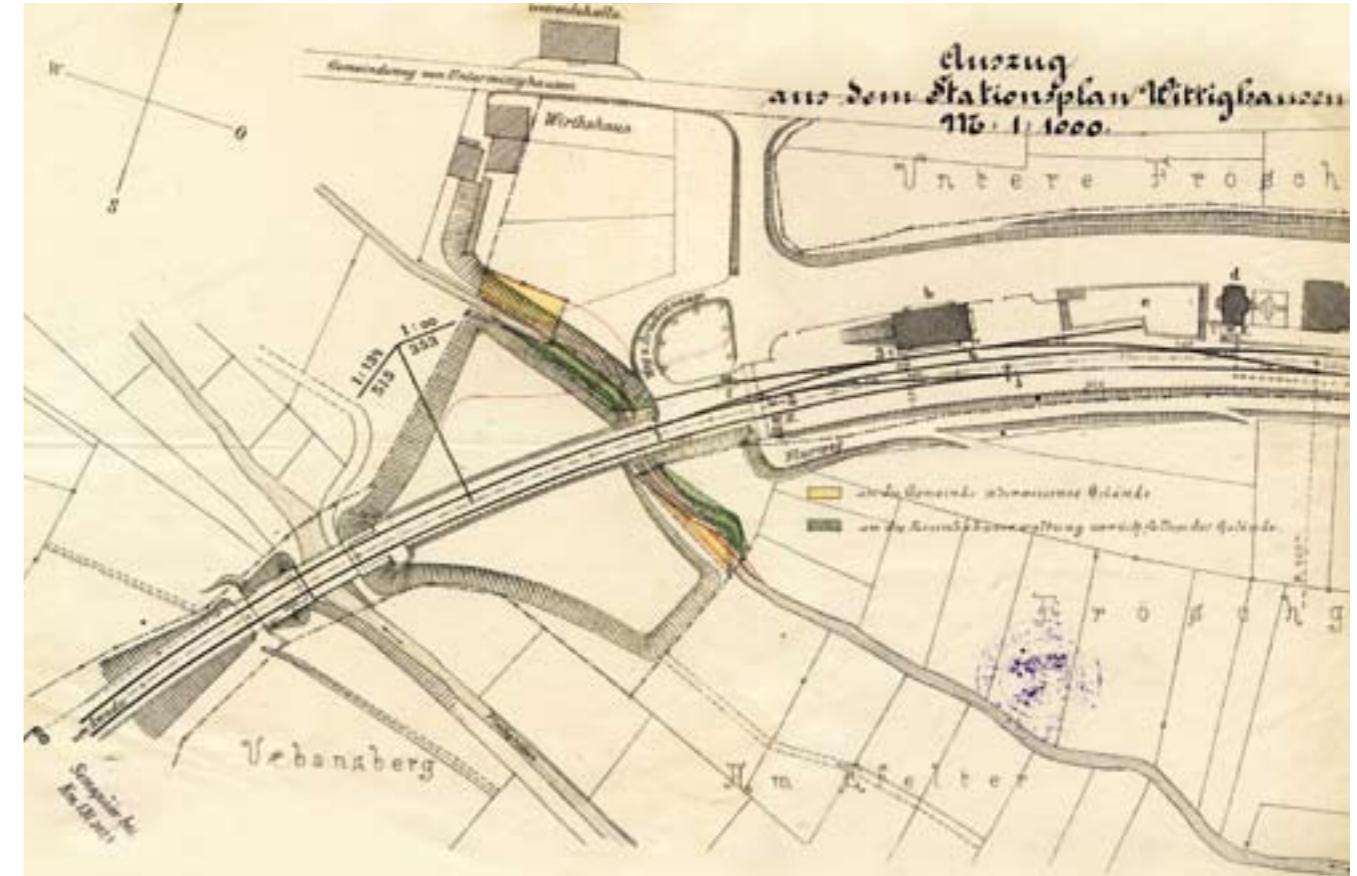
### Eisenbahnerwohnungen

Alle Familien aufzuzählen, die jemals in einer Wittighäuser Eisenbahnerwohnung ihre Unterkunft hatten, würde den Rahmen dieser Publikation sprengen, sei es an Rechercheaufwand oder an Platz. Dennoch sollen einige Familiennamen aufgezählt werden, die dem einen oder anderen Einheimischen bekannt waren oder sind, blieben

doch viele Eisenbahngestellte im Ort wohnen und bauten ein eigenes Haus. In alphabetischer Reihenfolge sei an die Familien Becker, Fuchs, Gößmann, Hamberger, Hemmrich, Hönninger, Koch, Kuczka, Meyer, Noé, Ruck, Sack, Schmid, Schwab, Spenkuch, Steinbrecher, Stemmler, Wehrle und Wiesner erinnert. Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Not so groß, dass in einer Wohneinheit zeitweise mehrere Parteien untergebracht waren. Auch gibt es im Gemeindearchiv Unterlagen, wonach die Eisenbahnverwaltung vergeblich versucht hatte, Wohnungen „frei zu bekommen“, die noch von Familienangehörigen verstorbener Eisenbahner bewohnt wurden.

Von 1967 bis 1988 wohnte auch die Eisenbahnerfamilie Paula und Otto Koch im Bahnhof. Das Familienoberhaupt war ein Liebhaber des Nutzgartens und entsprechend akkurat sahen seine Beete aus. Manch einem Pendler aus Unterwittighausen werden er und sein Garten noch gut in Erinnerung sein, kam man doch beim Fußweg zum Bahnhof an seinem Refugium vorbei und konnte die hervorragenden Ergebnisse seiner gärtnerischen Bemühungen bestaunen. Immer weniger wurden die Wohnungen von Eisenbahnerfamilien benutzt, weshalb in den 1990er Jahren auch Asylbewerber im Auftrag der Gemeinde dort Unterkunft fanden. Mittlerweile stehen alle Einheiten leer.

Eine Besonderheit stellt das schöne Doppelhaus am westlichen Ende des Bahngeländes dar. Dort wohnten Eisenbahngestellte mit ihren Familien in jeweils einer Hälfte, großzügig dimensioniert und mit eigenem Gelände drumherum. Erbaut im Jahr 1915 (verkauft an die Familie Glavano-



witsch im Jahr 1988) steht es an der Stelle, an der laut einem Stationsplan aus dem Jahr 1891 eine großzügige Güteranlage hätte entstehen sollen (siehe Plan oben). Wahrscheinlich war der Platz gesamtheitlich betrachtet und in die Zukunft gedacht nicht gut gewählt, weshalb Rangiergleise und Güterhalle wenig später auf der anderen Seite des Bahnhofs realisiert wurden. Eine gute Entscheidung, denn dem Kenner des Gebietes wird schnell klar: es wäre eng geworden bezüglich einer quantitativen Entwicklung des Güterverkehrs. Auf dem Plan ist gut zu erkennen, dass das Gasthaus „Zur Eisenbahn“ existierte und ihm gegenüber eine Getreidehalle stand. Der Grund der Plan-

ausfertigung war übrigens eine Grundstücksregulierung zwischen der Eisenbahngesellschaft und der Gemeinde hinsichtlich einer Korrektur des Mühlkanals zur Dorfmitte. Dadurch hat die Nachwelt von einem Vorhaben erfahren, das sonst in den Tiefen eines Eisenbahnarchivs verschwunden wäre.

### Schwund an Bedeutung

Die Bahnhöfe in den kleinen Dörfern entlang der Odenwaldbahn verloren immer mehr an Bedeutung – so auch der in Wittighausen. Gab es anfangs noch recht viele Eisenbahner als Stamm-

Plan aus dem Jahr 1891 bezüglich des geplanten Ausbaus im westlichen Bereich

- neben dem Bahnhofsgebäude, rechts im Anschnitt, erkennt man unter „d“ die westliche Wasserstation, daneben unter „e“ eine Ladezone und unter „b“ eine Güterhalle mit Rampe
- noch weiter links unter „f“ eine Brückenwaage mit einem angeböschten Weg bezüglich des Mühlgrabens, heute steht dort das Wohnhaus Glavano-witsch





personal (siehe auch Wohnungsaufteilung auf Seite 13), so reduzierte sich der Bestand an „manpower“ immer mehr. Dies hatte vor allem damit zu tun, dass mit dem sich ändernden Mobilitätsverhalten weniger Menschen die Eisenbahn benutzten, vor allem als Zubringer zur Arbeitsstelle im ländlichen Raum, da sich Taktung und/oder die Wegstrecke vom Wohn- zum Arbeitsort nicht optimal in Einklang bringen ließen. Daneben schuf der technische Fortschritt zum Ende des Jahrtausends neue Strukturen hinsichtlich Kom-

munikation und interner Arbeitsabläufe. Viele bahntechnische Einrichtungen können dadurch von einer zentralen Stelle „ferngesteuert“ werden.

Der Bahnhof Wittighausen, dank der Weichen kein Haltepunkt, ist aktuell mit einem Fahrdienstleiter besetzt, der für den reibungslosen Fahrbetrieb im näheren Bereich (Bahnübergänge, Weichen) verantwortlich ist. Fahrkarten verkauft er keine mehr – dafür ist seit Jahren ein Automat zuständig.

Das Eisenbahngelände macht heutzutage einen eher ungepflegten Eindruck – große Teile des eigentlichen Bahnhofs sind ungenutzt, architektonische Details zerstört, eine Tür zugemauert, Jalousien permanent geschlossen, der Garten verwildert...

- Die beiden Aufnahmen von Bahnhof (Oktober 2003) und Nebengebäude (Februar 2004), der ehemaligen Wasserstation, dokumentieren den etwas lieblosen Zustand des Geländes
- hinter den permanent geschlossenen Jalousien befinden sich bahntechnische Anlagen
- die oberen Stockwerke, ehemals Eisenbahnerwohnungen, waren damals wie auch 2013 unbewohnt
- Fahrkarten gibt es am Automaten unter dem Vordach
- die einstmals zum Gebäude passenden Lampen wurden in den 1970er Jahren durch vollkommen unpassende ersetzt



## HISTORISCHE FOTOS MIT DAMPF UND DIESEL

24

Personenzug mit einer 023er-Lokomotive auf dem Bahndamm vor Unterwittighausen auf dem Weg von Lauda nach Würzburg, fotografiert im September 1972

© Reinhard Gumbert



Aufnahme aus dem Führerstand einer 023-Lokomotive im Herbst des Jahres 1970

– die aus dem Bahnhof Wittighausen ausfahrende, entgegengerichtete Lokomotive ist ebenfalls eine 023er  
– links das im Ostbereich des Bahnhofs gelegene Stellwerk, das wenig später abgerissen wurde

© Dipl. Ing. Herbert E. Stemmler



25



Eine Diesellok der 220er Baureihe bei der Passage des Bahnübergangs der Kreisstraße von Oberwittighausen nach Gützingen im März 1974

– der Schrankenbetrieb wurde noch mittels eines Bahnwärters gewährleistet, dem ein kleines „Hüttchen“, rechts knapp außerhalb des Fotos stehend, Schutz vor Wind und Wetter bot

– rechts im Anschnitt das Wohnhaus zum Posten 137

© Wolfgang Löckel



Der DC 995 „Neckarland“ mit einer Diesellok der Baureihe 220 bei der Durchfahrt des Haltepunktes Gaubüttelbrunn im März 1974

– das sichtbare Haus ist nicht das Bahnhofsgebäude, sondern das mittlerweile abgerissene Wohnhaus zu Posten 138

– weiter links befanden sich ein Warteraum, eine Güterhalle und ein Garten zur Eigenversorgung des Postens

© Wolfgang Löckel



## BEI BAHNKILOMETER 131,1 WITTIGHÄUSER TUNNEL

**Einen Eisenbahntunnel gibt es im östlichen Main-Tauber-Kreis nur einmal. Dabei ist der „Wittighäuser Tunnel“ mit 137 m nicht gerade lang und auch die Überdeckung eher bescheiden. Als letzter der 15 Odenwaldbahn-Tunnel wurde er 1866 fertiggestellt, zeitgleich mit dem dritten Streckenabschnitt selbst von Osterburken nach Würzburg.**

Einen Tunnel zu bauen verlangte damals viel manuelle Arbeitskraft. Dafür warb man meist Ungelernte aus der näheren Umgebung, Bauern im Nebenerwerb oder auch erfahrene Arbeiter aus den südeuropäischen Gebieten des Habsburger Reiches an. Teilweise hatten diese schon an alpinen Tunnelprojekten gearbeitet. Daneben brauchte man auch Ingenieure und zu-liefernde Fachfirmen, beispielsweise für die Aus-führung der „feineren“ Arbeiten an den Portalen. Für die Wittighäuser bedeuteten die Bauarbeiten einerseits mit der Vermietung von Wohnraum und der Bereitstellung gastronomischer Angebote Geld zu verdienen, andererseits durch die „Gast-arbeiter“ auch Probleme ins Dorf zu holen. Und seien diese nur schwarzhaarig, jung und gut ge-baut ...

Das ausgebrochene oder gesprengte Gestein ver-wendete man sinnigerweise gleich wieder zum

Bau der Bahndämme in unmittelbaren Nähe. Diese waren notwendig, um das Gleisbett den geographischen Gegebenheiten anzupassen und es auch hinsichtlich von Hochwässern der nahen Bäche zu schützen.

Das Portal wurde, dem Zeitgeist entsprechend, repräsentativ gestaltet sowie mit „romantischen“ Zierelementen und einem großen Steinblock, welcher das Baujahr deutlich sichtbar dokumen-tiert, versehen.

In der Endphase des Zweiten Weltkrieges hielt ein Truppentransport-Zug während eines alliierten Fliegerangriffs im Tunnel. Da nicht alle Waggons in den geschützten Raum passten, wurden einige davon beschossen – es gab Verletzte, die im Keller des Bahnhofs notdürftig untergebracht wurden.

Im Zuge der Elektrifizierung Anfang der 1970er Jahre musste der Tunnel entweder umgebaut oder „aufgegeben“ werden. In diesem Zusammen-hang ist auch die Tatsache wissenswert, dass die Deutsche Bundesbahn mit Schreiben vom 25. Mai 1965 die Gemeindeverwaltung über eine geplante „Tunnelaufschlitzung“ informierte. Das Bauwerk war zu dieser Zeit in keinem guten Zustand, vor allem das Eindringen von Nässe machte eine



Elektrifizierung unmöglich. So sollte also das Erd-reich über dem Tunnel abgetragen werden, um diesen anschließend als solchen abzubauen. Anstelle der Röhre wäre ein tief eingeschnittener Trog entstanden. Wittighäuser Tunnel ade! Aus diesem Vorhaben wurde zum Glück nichts, obwohl der Gemeinderat dem Vorhaben zuge-stimmt hatte. Einzig der damit wegfallende Feld-weg über den Tunnelbereich sollte durch eine ebenso gut ausgebaute Variante über die Lan-genmühle ersetzt werden.



Alternativ zur Aufschlitzung legte man dann nur das Gleisbett tiefer, um Platz nach oben für die Stromleitungen zu erhalten und dichtete die Tunnelwände von innen ab. Eine Besonderheit für den Fahrbetrieb hat sich dennoch aus der beengten Situation ergeben. Speziell Containerzüge können nur ein Gleis be-nutzen, und zwar das zur Bergseite hin, weil es etwas tiefer liegt und so mehr Durchfahrtsraum bietet. Auch aus diesem Grund wird die Weiche im Bahnhof Wittighausen aufrecht erhalten.

Eine 023er bei der Ausfahrt aus dem Tunnel in Richtung Lauda im September 1972 (links)

© Reinhard Gumbert

Baujahr-Steinblock und Zier-elemente im Jahr 1978 (rechts)





# HISTORIE INFRASTRUKTUR DER NAHEN UMGEBUNG

„Bahnhofsviertel“ im Jahr 1955 mit vielen Lücken im Vergleich zum aktuellen Baubestand – ganz links Wohnhaus Deckert, Eisenbahner-Doppelhaus, Wohnhaus Heymann, Werkstatt Michel (noch ohne Wohnhaus), Wohnhaus Zipf, Arztpraxis und Wohnhaus Endres, Wohnhaus Walter, Wohn- und Geschäftshaus Oberst/Sommer, Bahnhofsgebäude mit Wasserstationen und Güterhalle, dahinter Gasthaus „Zum Deutschen Hof“ sowie Scheune und Wohnhaus Zipf/Köhler

Kaiserliches Postamt am Bahnhof Wittighausen mit Pferdepостkutsche um 1910 – auf dem Dach ist eine Vorrichtung zur Anbringung von Drähten bezüglich Telegraphie-Übertragung aufgebaut

Meist entsteht bei der Schaffung verkehrlicher Infrastruktur auch „Neues“ im Umfeld mit einer logischen Beziehung dazu. Im Fall des Eisenbahnbaus in den 1860er Jahren waren dies vor allem Unternehmen, die mit der Kernkompetenz Transport im Zusammenhang standen: Postdienst, Güterverkehr, Lagerung, Wartezeitverkürzung ...

## Wittighausens erstes Postamt

Die erste Poststation in Wittighausen befand sich offensichtlich im Bahnhof (laut Plan von 1865 auf Seite 13 gab es ein Billet-Bureau und Postablage) und wurde im Zusammenhang mit der Gepäckbeförderung geführt. Im Gegensatz zum Königreich Bayern hatte das Großherzogtum Baden zum 1. Januar 1872 den eigenen Postdienst aufgegeben und sich der acht Monate vorher gegründeten Reichspost angeschlossen. Ab 1905 residierte die Post direkt gegenüber dem Bahnhofsgebäude standesgemäß in einem Haus, welches von Nikolaus Hart (in manchen Unterlagen auch Hardt) im Auftrag der Kaiserlichen Ober-Postdirektion (Bauvertrag vom 8. März



1904) erbaut worden war. Er war Eigentümer eines großen Grundstücks, das dem Bahnhof nordseitig gegenüber lag. Das Gebiet war damals an kein Wohngebiet angebunden, es entstand damit praktisch ein neuer Gemeindeteil.

Im Jahr 1925 erwarb der Kaufmann Hans Oberst das Objekt und eröffnete in den Räumen der Post, die mittlerweile in den Ortskern von Unterwittighausen gezogen war, ein Kaufhaus. 1957 übertrug er Geschäft und Besitz an Tochter Maria und Schwiegersohn Josef Sommer, die 1961 bauliche Erweiterungen vornahmen und Lebensmittel sowie Textilien, später auch bis 1991 aufwändige Vorhang-Designs verkauften.



Postkarte, gelaufen 1915  
UNTERWITTIGHAUSEN  
Gasthaus „Zur Eisenbahn“  
Bahnhof, nach Aufstockung  
Postamt am Bahnhof  
(heute Wohnhaus Sommer)  
Straße nach Poppenhausen  
Verlag H. Gebhardt  
Würzburg  
138 x 89 mm  
Sammlung Bernhard Geisler

Postkarte, um 1910  
UNTERWITTIGHAUSEN  
Gasthaus „Zum Deutschen Hof“  
(heute Wohnhaus Schaub)  
Bahnhof, nach Aufstockung  
Postamt am Bahnhof  
(heute Wohnhaus Sommer)  
Verlag R. Sell, Photograph  
Würzburg  
141 x 90 mm  
Sammlung Alfred Beetz

Postkarte, gelaufen 1902  
UNTERWITTIGHAUSEN  
Gasthaus „Zum Deutschen Hof“  
(heute Wohnhaus Schaub)  
Ortsansicht  
Bahnhof, vor Aufstockung  
ohne Verlagsangabe  
140 x 90 mm  
Sammlung Markus Hehn



Gasthaus „Zum Deutschen Hof“ in den späten 1950er oder frühen 1960er Jahren

- vorne das Gast- und Wohnhaus, dahinter der nicht mehr existente Veranstaltungssaal mit Verkaufsraum und Schlachtung der Metzgerei Zipf im Keller
- die mächtigen Kastanienbäume waren Bestandteil des Biergartens
- neben den Gleisen die mittlerweile abgerissene Güterhalle der Eisenbahngesellschaft
- rechts unten hinter dem kleinen Baum ist ein Teil der Kegelbahn zu erkennen



## Gastronomie

Um die Arbeiter während des Eisenbahnbaus versorgen zu können, beantragte die Großherzoglich Badische Bahngesellschaft 1864, eine Barackenwirtschaft im Gebiet des Wittighäuser Bahnhofs errichten zu dürfen. Ob das ehemalige Gasthaus „Zum Deutschen Hof“ hieraus direkt entstand ist nicht sicher, doch durchaus realistisch. Auch das etwas weiter vom Bahnhofsgebäude entfernt gelegene Gasthaus „Zur Eisenbahn“ ist etwa um diese Zeit entstanden.

Der Bedarf an Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten war damals natürlich sehr groß. Die vorhandenen Gastwirtschaften in den Ortskernen wurden weiterhin von den Einwohnern selbst besucht und waren auch hinsichtlich einer schnellen Erreichbarkeit vom Arbeitsort der Eisenbahnarbeiter aus gesehen nicht gerade

optimal gelegen. Diese wohnten, im Gegensatz zu den „Planern und Überwachern“, in einfachen Unterkünften entlang der Strecke. Nach Beendigung der Arbeiten am jeweiligen Abschnitt zog der ganze Tross samt Infrastruktur weiter. Vorhandene immobile Teile mussten einer neuen Nutzung zugeführt werden und entwickelten sich auch im Zusammenhang mit der Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe und der beginnenden Reisefreudigkeit.

Im Laufe der Jahrzehnte wuchs das Viertel um den Bahnhof mit dem Ortskern von Unterwittighausen zusammen. Weitere Wohngebiete entstanden – auch der Betrieb der zwei durch den Bahnbau entstandenen Gasthäuser war in dieser Zeit rentabel. Teilweise änderte sich das in den Jahren der zunehmenden Mobilität der Einwohnerschaft und durch weitläufigere Freizeitgewohnheiten. Wer kein an die örtliche Situation angepasstes Konzept (beispielsweise einen Veranstaltungssaal) hatte, bekam existenzielle Schwierigkeiten. Fast alle neben den Bahnhöfen gelegenen Wirtshäuser entlang der Odenwaldbahnstrecke von Lauda nach Würzburg schlossen in den 1960er und 1970er Jahren.

Näheres hierzu auch in der Nummer 7 der „Wittighäuser Hefte“ über die Gasthäuser.

## Steinsägewerk

Die meisten Wittighäuser kennen den „David“ und den „Goliath“ – zwei Gebäude, die Tobias Greissing nach Inbesitznahme so treffend betitelte und von den älteren Einwohnern mit der BayWa AG in Ver-

Postkarte, um 1910

OBERWITTIGHAUSEN Steinsägewerk

Verlag A. Dittmer, Berlin, 136 x 87 mm

Sammlung Historische Bildergruppe Wittighausen



bindung gebracht werden. Doch auch davor gab es andere Besitzverhältnisse bezüglich Grundstück und Bebauung. Die erste nachlandwirtschaftliche Nutzung erfolgte ab 1912 durch die Kaisersteinbruch-Gesellschaft mbH (siehe Postkarte rechts), die in diesem Zusammenhang auch ein massives Steinhaus für Büro, Wohnungen und Werkstatt errichten ließ. Dieses Gebäude ist in seiner ursprünglichen Bauform nahezu unverändert erhalten. Der Rest des Steinwerks dagegen ist Geschichte. Scheinbar rentierte sich das Geschäft nicht mehr. Ob der Betrieb schon im Zuge der eigentlichen Bautätigkeit an der Odenwaldbahn in den 1860er Jahren errichtet wurde, sozusagen als Steinlieferant für Bahnhöfe, Tunnel und Brücken, ist nicht bekannt aber unwahrscheinlich. Eher anzunehmen ist, dass der Gleisanschluss und damit gute Transportmöglichkeiten ein wichtiger Grund für die Ansiedlung war.

Auf dem Steinlagerplatz entstand das heute noch existente Landwirtschaftliche Lagerhaus Wittighausen mit recht imposanten Ausmaßen, zumindest für eine Gemeinde wie Wittighausen. Die Größe belegt die überörtliche Bedeutung des Gebäudes, denn Handel wurde mit Kunden auch aus den Orten betrieben, die keinen Bahnanschluss hatten.

## Landwirtschaftliche Lagerhäuser – BayWa, Frosch, Heymann, Lurz, Raiffeisen

Das Landwirtschaftliche Lagerhaus Wittighausen, gegründet 1918, ging, wie oben beschrieben, aus dem Gelände der Kaisersteinbruch Gesellschaft mbH hervor. Auf dem ehemaligen Lagerplatz entstand

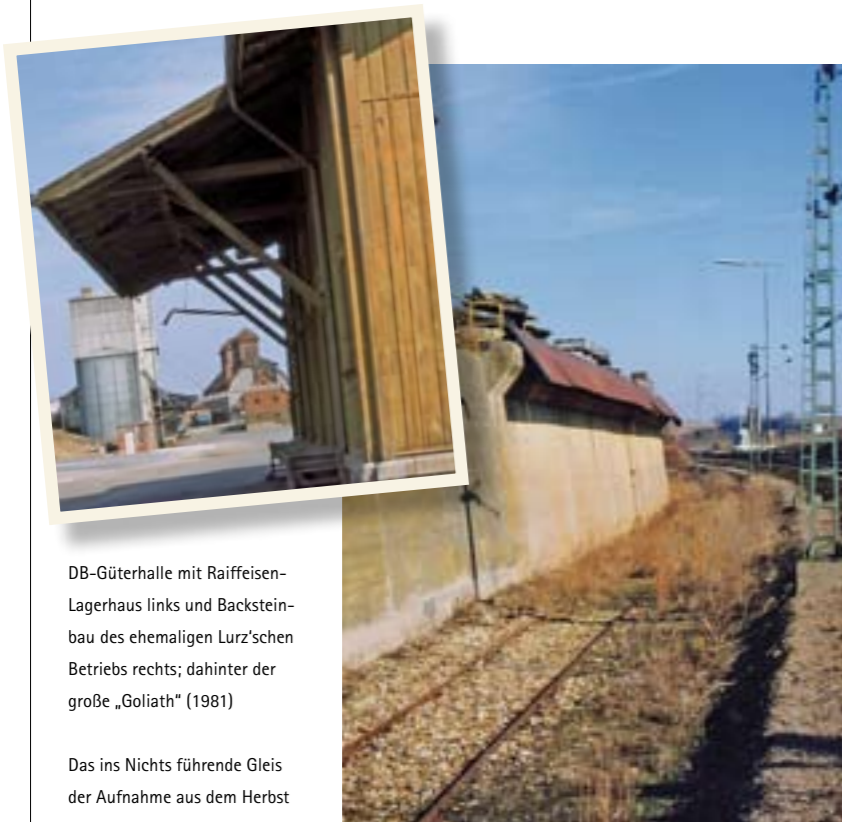


ein großes, mehrstöckiges Lagerhaus, das vorhandene Büro- und Werkstattgebäude wurde gleichbleibend weiter genutzt (siehe Foto unten). 1979 übernahm die BayWa AG (Bayerische Warenvermittlung, 1923 gegründet als Handelsorganisation der genossenschaftlichen Raiffeisen-Lagerhäuser) den Betrieb. 1993 ging das Gelände auf eine auswärtige sechsköpfige Eigentümer-

Luftaufnahme aus dem Jahr 1959 mit dem Landwirtschaftlichen Lagerhaus samt Büro- und Werkstattgebäude

- unten rechts sind die Rampen für die Zuckerrübenverladung zu erkennen
- links oben standen noch keine Getreidesilos





DB-Güterhalle mit Raiffeisen-Lagerhaus links und Backsteinbau des ehemaligen Lurz'schen Betriebs rechts; dahinter der große „Goliath“ (1981)

Das ins Nichts führende Gleis der Aufnahme aus dem Herbst 2009 gehört zum östlichen Ende des Bahnhofsgeländes  
 – die verrosteten Stahlplatten dienten als Rampe bei der Beladung von Güterwaggons mit Zuckerrüben während der herbstlichen Kampagne  
 – im Hintergrund die Schranke von Oberwittighausen zur Grenzenmühle

Die ehemalige Güterhalle des Brennstoffhandels Frosch/Simon aus Oberwittighausen fiel Anfang 2010 der Spitzhacke zum Opfer  
 – dort hat der jetzige Besitzer, die Raiffeisen Lagerhaus GmbH, eine moderne Allzweckhalle errichtet



gemeinschaft über. Im großen Steingebäude, dem „Goliath“, befinden sich zur Zeit Lager-, Werkstatt- und Atelierräume. Seit einigen Jahren hat dort der Künstler Kilian Emmerling seine bildhauerische Heimat gefunden (siehe auch „Wittighäuser Hefte“ Nummer 2).

Auf dem Gelände des heutigen Raiffeisen-Betriebs befanden sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mehrere Lagerhäuser. Primär das Lagerhaus von Oskar Heymann, der nach dem Zweiten Weltkrieg mit Stroh, Sämereien sowie Kartoffeln handelte und 1956 Grund und Betrieb an die Felix Lurz OHG (Fritz und Hans Lurz) verkaufte. Der Lurz'sche Betrieb bestand seit 1925 auf der anderen Straßenseite und hatte einen eigenen Gleisanschluss. Im Generationswechsel verkauften Fritz und Hans Lurz 1961 den Betrieb an die Raiffeisenbank Bütthard, die von da an durch eine eigenständige Tochterfirma (Raiffeisen Lagerhaus GmbH) das Geschäft kräftig ausbaute. Dazu gehörte zunächst die Errichtung von zwei Rundzellen-Silos im Jahr 1962. Weitere Silos, ein Trockner und eine Getreidehalle folgten in den Jahren 1972/73.

1979 kam das Gelände des Brennstoffhandels Frosch/Simon (davor Kohlehandlung Koch aus Bütthard) hinzu. Dieses Areal wurde u.a. zu einer Halle für losen Dünger umgebaut. Zur Ernte 1983 ließen die Verantwortlichen vier weitere Rundzellen-Silos à 400 Tonnen errichten und die Düngerhalle auf 6 x 400 Tonnen erweitern. Mittlerweile, nach den letzten großen Baumaßnahmen aus dem Jahr 1990, kann man in allen Silos 12000 Tonnen Getreide und 3000 Tonnen Dünger lagern.

Vielen Wittighäuser ist der tragische Unfalltod von Dieter Hemmrich, dem Sohn einer Eisenbahnerfamilie, noch in Erinnerung, der im August 1965 beim Kinderspiel in ein gefülltes Silo im Raiffeisen-Lagerhaus kletterte und im Getreide erstickte.



Das Landwirtschaftliche Lagerhaus Wittighausen, später im Besitz der BayWa AG, diente viele Jahrzehnte lang der Lagerung und Aufbereitung landwirtschaftlicher Güter und steht heute unter Denkmalschutz  
 – das Foto aus dem Jahr 2003 zeigt die Bahnseite mit dem Gleiskörper davor  
 – die sechs roten Schiebetüren bilden die Verbindung von der Gleisrampe zum Innenraum  
 – die beiden roten Türme beherbergten früher technische Einrichtungen, heute sind diese größtenteils ausgeräumt



Komplettansicht der Raiffeisen Lagerhaus GmbH aus dem Jahr 2003  
 – in der Mitte das Zentralgebäude mit der Verwaltung sowie technische Anlagen zur Getreideaufbereitung;  
 – der „weiße Kasten“ etwas links der Bildmitte mit der roten Tür ist der älteste Teil der Anlage  
 – vom ursprünglichen Bestand ist nichts mehr erhalten  
 – links und rechts die Lager-silos für das Getreide  
 – ganz links eine Lagerhalle für Schüttgut



**WITTIGHÄUSER HEFTE 18**

Februar 2013

Herausgeber:  
Gemeinde Wittighausen

Idee:  
Gisela Schaub

Recherche, Texte und Gestaltung:  
Edgar Braun, Unterwittighausen und Höchberg  
office@grafik-braun.de

Mitarbeit:  
Karl Endres, Poppenhausen;  
Bernhard Geisler, Königshofen;  
Albert Häußler, Oberwittighausen;  
Eugen Hönninger, Unterwittighausen;  
Wolfgang Löckel, Ladenburg;  
Siegfried Kemmer, Lauda;  
Alois Kuhn, Hof Marstadt;  
Karin und Hans Lang, Bad Mergentheim;  
Frank Lurz, Unterwittighausen;  
Inge und Hermann Michel, Unterwittighausen;  
Gisela Schaub, Unterwittighausen;  
Elke Schuler, Oberwittighausen;  
Ingrid Seubert, Oberwittighausen;  
Maria und Josef Sommer, Unterwittighausen;  
Margot Väh, Würzburg;  
Claudia Wieland, Wertheim (Bronnbach)

Bei der Erstellung dieser Broschüre wurde auf die nachfolgend  
aufgeführte Literatur zurückgegriffen:

Irmtraut Edelmann, Günter Schifferdecker, Adolf Deißler, Rudi Tack  
„Die Eisenbahn im Main-Tauber-Kreis“, 1990,  
Frankonia Buch, Fränkische Nachrichten, Druck- und Verlagshaus GmbH,  
Tauberbischofsheim

Hans-Wolfgang Scharf  
„Eisenbahnen zwischen Neckar, Tauber und Main; Bände 1 + 2“, 2001  
EK-Verlag (Eisenbahn-Kurier), Freiburg

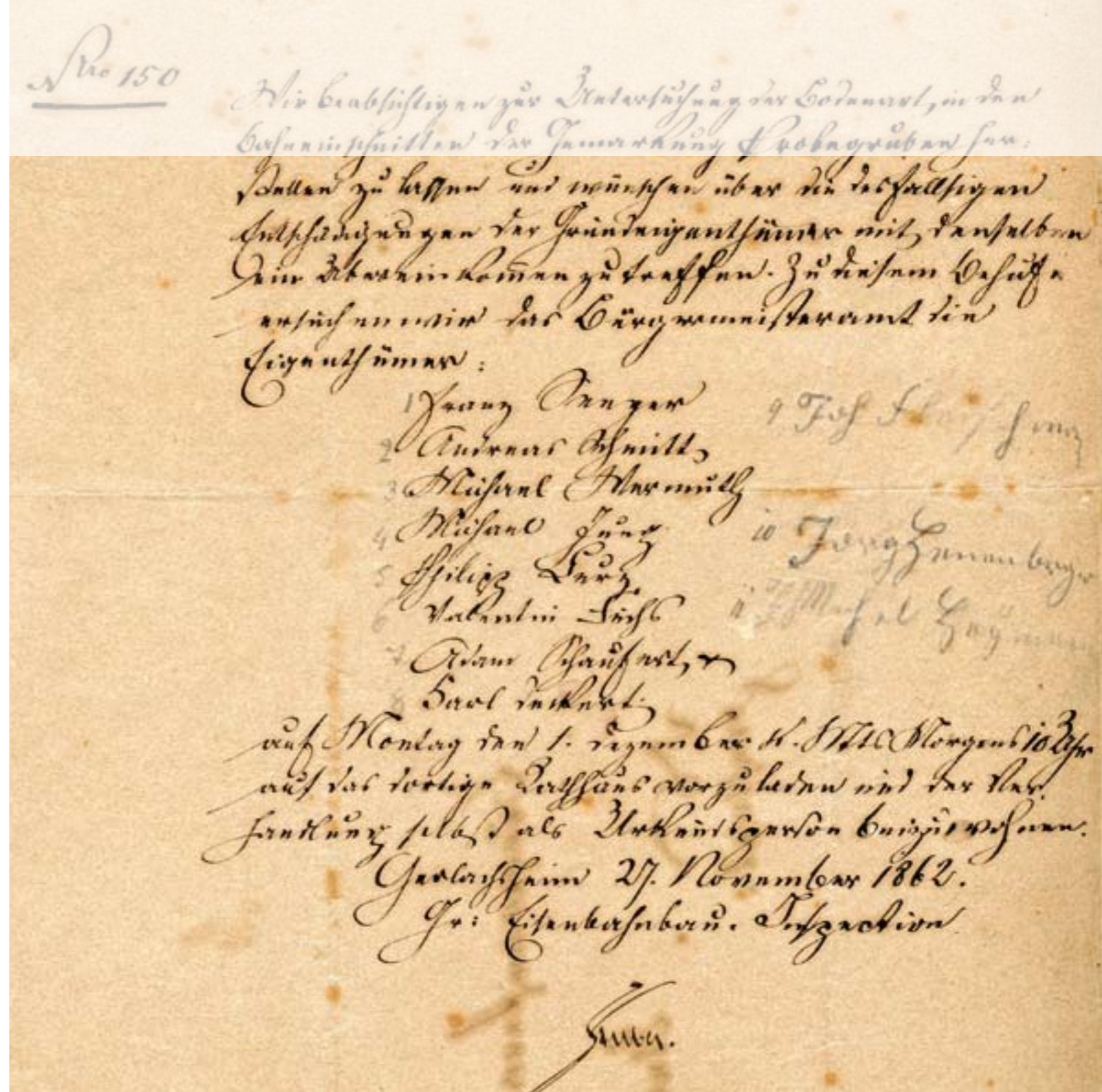
Pläne des Bahnhofsgebäudes und der Wasserstation:  
Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg,  
Bestand K 412 IV, Reichs-/Bundesbahndirektion Stuttgart, Hochbaupläne,  
freigegeben unter Az.: 5-7512/Sn vom 13. Dezember 2012

Fotografie:  
Edgar Braun: Seiten 18, 27 oben rechts, 32 oben links  
Reinhard Gumbert, Aachen: Seiten 3 oben, 24 oben, 27 oben links  
Luftbildfirma Hillerich: Seite 31 unten (StAWt-K A57II0013-01-423)  
Wolfgang Löckel, Ladenburg: Seiten 1, 3 unten, 9, 25  
Frank Lurz, Unterwittighausen: Seiten 23, 33  
Gisela Schaub, Unterwittighausen: Seiten 32 oben rechts und unten, 36  
Dipl. Ing. Herbert E. Stemmler, Rottenburg: Seiten 11, 24 unten  
Jürgen Weber: Seiten 26/27 Streifen unten  
sowie keinem Fotografen zuordenbare Privataufnahmen

**Seite 36/Rückseite**

Überschwemmung des weiträumigen Bahnhofsgebietes im Jahr 1888  
– begründet in der Stauwirkung von Bahndamm und Bahnhofsgebäude  
bei Starkregen bezüglich des von rechts kommenden Poppbachs

Die Herstellung der Broschüre wurde großzügig  
unterstützt durch den VRN – Verkehrsverbund  
Rhein-Neckar in Mannheim (www.vrn.de).





[www.wittighausen.de](http://www.wittighausen.de)

