

100 Jahre Lokalbahn Rothenburg – Dombühl



Die Geschichte der Eisenbahn über die Frankenhöhe

EUR 3,-



Landkreis Ansbach



Diebach



Dombühl



Wettringen



Wörnitz



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

OVF

Omnibusverkehr Franken GmbH

Zeltverleih / Getränkeverkauf
»Alter Bahnhof« Bockenfeld
Dieter Leipold
91607 Gebsattel
09861-4142



**FRANKEN
BRÄU**



gemütlicher Gastraum mit Biergarten
und reichhaltiger Vesperkarte

Öffnungszeiten:

Oktober – April nur mittwochs

Mai – September mittwochs und freitags
jeweils ab 17.00 Uhr
und sonntags ab 14.30 Uhr

Vorwort

Nur 66 Jahre lang durften Züge zwischen Dombühl und Rothenburg die Frankenhöhe überwinden und das Wörnitztal mit dem Taubertal verbinden.

Es mag verwundern, warum heuer eine Strecke befeiert wird, die es überhaupt nicht mehr gibt. Zumal, anders als bei vielen stillgelegten Bahnstrecken, keine Gleise und Bahnanlagen an den Betrieb erinnern – nur einige Dämme, Einschnitte, Brücken und Gebäude oft auf den zweiten Blick ihr Vorleben als Eisenbahnbauten preisgeben.

Die Bahnstrecke Dombühl – Rothenburg schien völlig vergessen, nur wenige Bilder und Berichte über sie waren veröffentlicht. Die Bemühungen einiger weniger um eine Sammlung von Materialien und Bildern zur Strecke mündeten schließlich im Jahre 2005 in ein reichhaltiges Festprogramm aus Anlass der einhundertsten Wiederkehr der Streckeneröffnung und die Herausgabe dieser Broschüre.

Am 24. Juli 2005 feiern die Gemeinden und Vereine entlang der Bahn ein Ereignis, das wohl doch noch nicht in Vergessenheit geraten ist – die Schienenanbindung an den Rest der Welt.

Danken möchte ich an dieser Stelle allen, die Bilder und Dokumente über die Strecke

zu Verfügung gestellt haben oder durch Ihre Erinnerungen und Anekdoten diese Broschüre ermöglicht haben. Dies waren und sind u.a. Herr Barthelmeß, Herr Baumgärtner, Herr Böckler, Herr Braun, Herr Bufe, Herr Busch, Herr Eisenhuth, Herr Eisenmann, Herr Felker, Herr Högemann, Frau Hofmann, Frau Hornung, Herr Hufnagel, Frau Junghans, Herr Kißel, Herr Lechler, Herr Löblein, Herr Opitsch, Herr Pfundt, Herr Rank, Herr Rockelmann, Herr Schmidt und Herr Ziegler.

Besonders danken möchte ich auch Herrn Dieter Leipold vom Gasthof »Alter Bahnhof« in Bockenfeld, Herrn Jürgen Lieb aus dem Diebacher Bahnhof und Herrn Ernst Zapf vom Hotel Zapf in Schillingsfürst, die bei der Materialsammlung unermüdlich aktiv waren.

Ein weiterer herzlicher Dank gilt auch allen, die mit ihrer Unterstützung die Herausgabe dieser Broschüre ermöglicht haben: Die Anliegergemeinden Diebach, Dombühl, Wettringen und Wörnitz, das Landratsamt in Ansbach, Herr Leipold vom Gasthof »Alter Bahnhof« in Bockenfeld, die Kreissparkasse Rothenburg o.d. Tauber, die Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) und der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN).

Oliver Paul, im Juli 2005

Herausgeber
und Verlag:

PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH
Schwanthalerstraße 74, 80336 München

V Verfasser:

Oliver Paul

Foto Titelseite:

Bahnhof Diebach-Insingen, Sammlung Lieb

Umschlaginnenseite

Ausschnitt aus DB-Streckenkarte von 1961

Druck:

Frühmorgen & Holzmann GmbH und Co. KG, München

ISBN 3-9809568-3-0

© 2005 PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH

Alle Angaben in dieser Publikation wurden sorgfältig recherchiert und geprüft. Eine Gewährleistung für die Richtigkeit der Angaben kann nicht übernommen werden. Jegliche Haftung ist ausgeschlossen.



Der Bahnhof Dombühl in der »guten alten Zeit«. Mit sichtlichem Stolz präsentieren sich die Eisenbahner vor dem Empfangsgebäude.
Quelle: Sammlung Opitsch

Vorgeschichte

Es war der Bau der Eisenbahnen der im Wesentlichen den wirtschaftlichen Aufstieg im 19. Jahrhundert mitbestimmt hat. Schon bald nachdem im Jahre 1835 die erste Eisenbahn Deutschlands von Nürnberg nach Fürth fuhr war man auch in der Reichsstadt Rothenburg bestrebt, einen Anschluss an das Bahnnetz zu erlangen.

Bereits 1860 bemühte sich der westmittelfränkische Raum um einen Bahnanschluss. So sollte die Linienführung der Hauptbahn von Ansbach nach Würzburg auch Rothenburg anschließen.

Aus verschiedenen, vor allem topographischen Gründen wurde jedoch der Streckenbau über Steinach vorgezogen und im Jahre 1863 eröffnet. Rothenburg wurde an diese Hauptbahn erst 1876 durch eine Stichbahn von Steinach über Hartershofen und Schweinsdorf angebunden.

Der südliche Raum des ehemaligen Landkreises Rothenburg hatte durch den Bau der

Hauptbahn Ansbach – Dombühl – Crailsheim fast zeitgleich im Jahre 1875 Anschluss an die weite Welt gefunden.

Die zwischen Rothenburg und Dombühl liegenden Gemeinden und vor allem die Stadt Schillingsfürst wollten nicht länger abseits stehen und bemühte sich nachdrücklich um die Erweiterung der Lokalbahn von Steinach über Rothenburg weiter nach Dombühl. Es sollte damit zugleich eine Verbindung der beiden Hauptstrecken erreicht werden.

Bereits 1870 wurden von Rothenburg, Schillingsfürst und anderen Landgemeinden der königlich bayerischen Staatseisenbahnverwaltung Vorschläge in dieser Richtung unterbreitet. Im Jahre 1875 beginnt die Bahnbausektion Feuchtwangen mit der Projektierung der Bahn. Über mehrere Jahrzehnte zogen sich zahlreiche Anträge, Vorschläge und Bitten.

Auch Clodwig Fürst zu Hohenlohe-Schillingsfürst wird als Initiator der Bahnverbindung genannt. Er war von 1894 bis 1900 deutscher Reichskanzler und bemühte sich selbstverständlich um einen Bahnanschluss Schillingsfürsts. Leider erlebte er die Eröffnung der Strecke nicht mehr – er starb im Jahr 1901.

Nach vielen Vorstößen und Eingaben beschloss der baye-
rische Landtag 1895, acht
Lokalbahnstrecken zu bauen,
darunter an erster Stelle die
Verbindung Dombühl – Ro-
thenburg.

Weitere acht Jahre verzö-
gerte sich der Baubeginn was
den außerordentlich schwie-
rigen Geländeverhältnissen,
insbesondere im Bereich
der Überwindung der Fran-
kenhöhe – der Europäischen
Wasserscheide zwischen Donau und Rhein
– zuzuschreiben war. Es wurden zahlreiche Ter-
rainaufnahmen durchgeführt und ebenso viele
Varianten zur Anbindung der Stadt Schillings-
fürst geprüft und verworfen.

Das zunächst von der Staatsbahn favorisierte
Projekt sah vor, dass der Bahnhof Schillingsfürst
einer günstigeren Linienführung wegen unter-
halb des Weilers Wittum, etwa 3 km vom oberen
Ortsteil entfernt, errichtet werden sollte. Nach
Protesten der Stadtverwaltung Schillingsfürst
unter der Leitung des Bürgermeisters Conrad
Pflaumer wurde ein neuer Plan ausgearbeitet.
Danach sollte die Bahnlinie von Dombühl aus
über das Fischhaus direkt nach Schillingsfürst
geführt und der Bahnhof hinter dem Gasthaus
»Adler« in der Ortsmitte erbaut werden. Die
erforderlichen großen Erdbewegungen hätten
Mehrkosten von etwa 311.000,- Mark ver-
ursacht und Wörnitz wäre nicht angebunden

worden. Es wurde noch ein dritter Plan in Erwä-
gung gezogen, der vom Fürstenhaus unterstützt
wurde und eine Linienführung über Wohnbach
gebracht hätte mit dem Bahnhof Schillingsfürst
in der Nähe des Friedhofs.
Schließlich wurde Schillings-
fürst ein Kopfbahnhof zuge-
standen, um die Kosten im
Rahmen des Machbaren und
die Entfernung der Stadt zum
Bahnhof zu minimieren.

Im April 1899 fanden Vor-
verhandlungen mit den Inter-
essenten einer Lokalbahn von
Dombühl nach Rothenburg
statt. Es wurde eine 14 Seiten
starke detaillierte Auflistung
der Argumente und Wünsche
der Gemeinden unterzeichnet
von allen Bürgermeistern auf-
gestellt.

Am 17. und 18.5.1899
fanden außerordentliche Sitz-

ungen der Distriktausschussmitglieder Schil-
lingsfürst und Rothenburg wegen Beschluss-
fassung über Anteilnahme an der Aufbringung
der Grunderwerbskosten für die Lokalbahn
statt.

Ein Extrablatt zum Fränkischen Anzeiger
veröffentlichte am 13.2.1900 eine telephonische
Mitteilung des Landtagsabgeordneten Dr. Aub,
dass der Eisenbahnausschuss einstimmig das
Projekt Dombühl – Rothenburg nach der Re-
gierungsvorlage genehmigt hat und außerdem
300.000,- Mark für die Näherlegung der Bahn-
linie an Schillingsfürst bewilligt hat.

Am 30. Juni 1900 schließlich wurde ein Ge-
setz zur Genehmigung des Baus und Betriebes
der Lokalbahn Rothenburg – Dombühl verab-
schiedet.

Endlich – im Frühjahr 1903 wurde mit dem
Bau der Eisenbahn von Dombühl nach Rothen-
burg begonnen.



*Clodwig Fürst zu Hohenlohe-
Schillingsfürst*





Aufnahme vom Bau von Brücke und Bahndamm zwischen Dombühl und Rothenburg mit Feldbahn und Muskelkraft.
Quelle: Sammlung Lieb

Der Bau der Strecke

Grunderwerb

Der Grunderwerb für den Bau der Strecke zog sich von 1899 bis 1917 hin. Viele der Grundbesitzer erhalten für die vielen Durchschneidungen von Grundstücken und Unannehmlichkeiten bei der Bewirtschaftung der abgeschnittenen Flächen nur wenig bezahlt. Am Beispiel der Markung Oestheim zeigt sich der hohe Abrechnungsaufwand an 30 Tagwerken Fläche, die mit sage und schreibe 60 Eigentümern verhandelt werden mussten. Noch im November 1906 es gibt 55 nicht abgeschlossene Fälle entlang der Strecke. Im Jahre 1907 waren noch Zwangsenteignungsverfahren gegen sechs Grundbesitzer in Wörnitz, fünf in Schillingsfürst, eine in Oestheim, zwei in Diebach sowie zwei in Bockenfeld anhängig. Die Enteignungsgelder wurden geschätzt, die Eigentümer zur Entgegennahme der Beträge

vorgeladen. Eine Zwangsenteignung im Bereich des Bahnhofs Schillingsfürst dauerte bis 1911.

So berichtet der *Schillingsfürster Anzeiger* vom 20.5.1911: Leserzuschrift des Betroffenen, er wurde durch gewisse Maschinationen vom 28.9.03 zu diesem unerquicklichen Prozess getrieben und wünscht einem anonymen Spottautor »sein vielleicht sauer erworbenes Eigentum als ein Häuflein Erde und einen dünnen Zwetschenbaum verkaufen zu müssen«.

Ein weiterer Bahnanlieger in Schillingsfürst klagte noch in den Jahren 1913 bis 1920 wegen Rissen und Setzungen in seinem Haus – Schäden durch Rangiermanöver und Grundwasser-senkungen nach dem Bahnbau.

Bauablauf

Nach den umfangreichen Vorarbeiten der Projektierung, der Trassenaufnahme, den Grund-



Zur Verpflegung der Bauarbeiter wurden eigens Marketendereien errichtet. Eine davon ist neben dem Bauzug zu sehen. Quelle: Sammlung Felker

erwerbungen ging es 1903 endlich an den Bau der Bahnstrecke. Dazu gehörten neben dem Verlegen von Schienen auf Schwellen und Schotter umfangreiche Erdbewegungen sowie der Bau von zahlreichen Brücken, Durchlässen und Hochbauten.

Dies erforderte den Einsatz einer großen Anzahl von Arbeitskräften. So waren in den »drei Tälern«, einem steilen Abschnitt zwischen Schillingsfürst und Gailnau vier Monate lang 250 Italiener als Bauarbeiter eingesetzt.

Ab November 1903 erfolgte die Einstellung von Arbeitern, an die von den Polizeibehörden »Aufenthaltskarten« ausgegeben wurden.

Für die Verpflegung der Arbeiter wurden entlang der Strecke sogenannte Marketendereien erstellt. Eine Marketenderei war aus Holz aufgebaut und bestand in der Regel aus einem Kantenraum, einer Küche/Schänke sowie einem »Herrnzimmer«. Neben den Hütten waren stets Aborthäuschen vorgesehen.

Die insgesamt sechs Bau- und Betriebsanträge für die Marketendereien gingen an die Gemein-

den sowie das Bezirksamt Rothenburg und wiesen u.a. polizeiliche Führungszeugnisse auf. Die Bewerber kamen vor allem aus dem Nürnberger Raum.

Die Gemeinde Diebach versuchte, dem Bau von Marketendereien durch Werbung für die vorhandenen fünf Gastwirtschaften und Flaschenbierhandlungen zuvorzukommen.

Im April 1904 gab es eine Mitteilung an die Bevölkerung, das demnächst Arbeitszüge eingesetzt werden sollten. Es wurden oberpolizeilicher Vorschriften zum Schutz der Arbeitszüge erlassen. An die Eisenbahnarbeiter wurden Kontrollkarten zur Betretung der Baustelle ausgegeben, so dass spezielle Erlaubniskarten zum Betreten der Bahn überflüssig wurden.

Insgesamt wurden zehn Brücken über Straßen, Wege und Gewässer gebaut – die Bahn selbst wurde von zwei Brücken überquert. Die mächtigsten Dammaufschüttungen und Einschnitte wurden östlich von Wörmitz, bei den »drei Tälern« – zwischen Schillingsfürst und Gailnau, im weiten Bogen nördlich von Gailnau



Bauzug bei der Diebacher Straßenüberbrücke – die Brücke überspannt noch heute einen verfüllten Einschnitt.
Quelle: Sammlung Felker

sowie zwischen Gebsattel und Rothenburg errichtet. Besondere Schwierigkeiten bereitete der hohe Damm beim Rothenburger Siechhaus, der mehrmals abrutschte und schließlich mit Stützmauern und angepflanztem Buschwerk gehalten wurde. Er bereitete wegen seiner Rutschneigung den Bahnmeistereien zu allen Zeiten Sorge.

Auch heute noch sind zahlreiche der Einschnitte, Dämme und Kunstbauten in der Landschaft zu erkennen.

Die Hochbauten entlang der Strecke waren in ihrer Ausführung sehr unterschiedlich und sollten in ihrem Stil sowohl der landschaftstypischen Bauweise als auch den der jeweiligen Bedeutung der Station entsprechenden Einheitsvorgaben entsprechen.

Die Stationen Wörnitz, Schillingsfürst, Gailnau und Diebach-Insingen wurden in massiver Bauweise aus Naturstein in Verbindung mit Fachwerk errichtet. Das Schillingsfürster Bahnhofsgebäude war seiner Bedeutung als Kopfbahnhof entsprechend das größte unter den Stationen und vollständig in Natursteinbauweise

errichtet. Die Stationsgebäude von Gailnau und Diebach-Insingen waren von der Architektur identisch. In Bockenfeld und Gebsattel wurden einfache Holzbauten erstellt. Sie vereinigten die Dienst- und Güterräumlichkeiten in einem Gebäude, während die größeren Stationen separate Güteranbauten oder gar, wie in Schillingsfürst, einen eigenen Güterschuppen erhielten. Zudem wurden hier Zusatzgebäude für Abortanlagen und Waschküchen gebaut.

In Bockenfeld und Gebsattel wurden neben den Holzgebäuden für die Station Bahnwohngebäude errichtet. Sie entstanden in direkter Nachbarschaft zu den Haltepunkten. Gerüchte besagen, das die Baupläne für die beiden Gebäude vertauscht wurden und in der Tat erscheint das Gebäude in Bockenfeld recht prächtig, das in Gebsattel relativ klein – im Verhältnis zur Größe und Bedeutung der jeweiligen Ortschaften.

Zwei der Haltepunkte hatten keine Betriebsgebäude aufzuweisen. In Unteroestheim bestand ein einfacher Bahnsteig zunächst südöstlich der Staatsstraße 25 nach Insingen. Erst in den



Bau des Diebacher Bahnhofs in landschaftstypischer Bauweise in Naturstein und Fachwerk mit einem Güterschuppenanbau aus Holz.
Quelle: Sammlung Lieb

1940er Jahren wurde ein weiterer Bahnsteig nördlich der Straßenquerung angelegt. Er wies einen kleinen Unterstand auf. Der Haltepunkt Rothenburg-Wildbad wies ein massives Betriebsgebäude auf.

In unmittelbarer Nähe der Stationen wurden vielfach Bahnhofsrestaurationen gebaut. Man hoffte auf reisende Kundschaft, die an den jeweiligen Stationen ihre Fahrt unterbrechen und in den jeweiligen Restaurationen speisen und nächtigen sollte. Bahnhofsrestaurationen entstanden 1904/1905 in Schillingsfürst (heute Hotel Zapf), in Gailnau (heute Gasthof Hornung), in Diebach-Insingen (heute Wohnhaus). Einem nahe dem Gebtsattler Haltepunkt erbauten Gasthof verweigerte der Gemeinderat insgesamt sieben Mal die Betriebserlaubnis. Der Besitzer gab schließlich auf und verzichtete auf den Betrieb der Bahnhofsrestauration.

Die Gleisanlagen der Stationen waren vom Bau der Strecke an den jeweiligen Bedürfnissen angepasst und wurden auch in der weiteren Betriebszeit nicht wesentlich geändert.

So erhielten die Stationen Bockenfeld, Diebach-Insingen und Schillingsfürst jeweils zwei Haupt- sowie ein Stumpf-, bzw. Ladegleis. Die Stationen Gailnau, Wörnitz und Gebtsattel verfügten über je ein Haupt- und Ladegleis.

Im Sommer 1905 fanden die zahlreichen und umfangreichen Bauarbeiten ihr Ende – am 31. Juli 1905 erfolgte die technische Abnahme der Bahnstrecke.

Die gesamte Streckenlänge betrug zwischen Dombühl und Rothenburg insgesamt 25,62 km, die größte maßgebende Neigung wies eine Steigung von 1:64 auf (zwischen Östheim-Gailnau und Schillingsfürst), der kleinste Bogenhalbmesser 400 m. Die Gesamtbaukosten betrugen 2,5 Millionen Goldmark.

Einweihung

Der 1. August 1905 war ein Dienstag. Es war der Tag der offiziellen Betriebsaufnahme auf der Strecke Dombühl – Rothenburg, der unter reger Beteiligung der Bevölkerung stattfand. Einen Eindruck über die große Freude entlang



Der Bahnhof von Wörnitz in den 1930er Jahren. Auch hier ist sehr gut der harmonische, landschaftstypische Baustil zu erkennen.
Quelle: Sammlung Kißel

der Strecke zeigt der Originalbericht über die Einweihungsfeierlichkeiten, wie er am 2. August 1905 im *Schillingsfürster Anzeiger* zu lesen war:

Eröffnung der neuen Bahnlinie Dombühl – Schillingsfürst – Rothenburg

Gestern Montag fanden die Eröffnungsfahrten auf unserer neuen Bahnlinie in 3 Sonderzügen statt. In der Station Dombühl, dem Ausgangspunkte der neuen Lokalbahn, stand der bereits mit Girlanden und Schleifen, sowie Bäumchen und Fähnchen geschmückte Sonderzug bereit. Als der Zug die inzwischen eingetroffenen Vertreter und die übrigen geladenen Festgäste aufgenommen hatte war der Moment der Abfahrt des ersten Personenzuges auf der neuen Lokalbahn gekommen. In Schillingsfürst hatten sich die »Eingeladenen« auf unserem netten Bahnhöfchen lange schon vor 9 Uhr eingefunden. Bis zur Ankunft des nervös erwarteten Zuges vertrieben sich manche die Zeit genußreich mit der Einsichtnahme der einzelnen schmuck aus-

gestatteten Bahnhofsräume. Angenehm fiel u.a. der in interessant modernem (fast assyrischem) Stil gehaltene Warteraum 2. Klasse auf. Endlich fuhr der langersehnte, reichgeschmückte Festzug in den Bahnhof ein vom Gesangverein mit dem Sängergruß »Grüß Gott mit hellem Klang«, und von vielen Umstehenden mit Hochrufen begrüßt. Nach dem »Aus- und Umspannen« des Dampfzuges und eines sogenannten Kontrollwagens, in dem mehrere höhere Bahnbeamte Platz genommen, gings dahin. Die Eingestiegenen waren voll des Lobes über die lustigen bequemen Wägen. Auf der Fahrt durch die sogenannten »3 Täler« währte man sich in einer Gebirgsbahn, von so herrlicher Waldschluchtromantik war man umgeben. Einige Lichtungen gewährten entzückende Fernblicke, bald sogar bis Rothenburg. Dann kam Station um Station, alle im trauten, mehr oder weniger gelungenem Rothenburger Stil. Überall gabs frohe Neugierige und Einstiegende. Die Umkreisungen einzelner Stationen boten dem Auge reiche Abwechslung. Fragte mich doch ein Passagier, als Gebetsattel nach



Die Ankunft des Eröffnungszuges in Rothenburg. Die Begeisterung der Bevölkerung über ihre neue Bahn ist deutlich zu sehen.
Quelle: Buße-Verlag

einer Umschweifung wieder von anderer Seite in Sicht kam, was das für ein Grenzdorf wäre! Trotz stetiger Steigung bis Station Wildbad traf der Zug sogar einige Minuten zu früh in Rothenburg ein.

»Laut mischte sich in den Trompeten-Ton das jauchzende Rufen der Menge« als die Unzahl »Vertreter des Landbezirks« zum Perron strömte. Mit Musik gings dann, ja schob man sich, vom Bahnhof zum Marktplatz. Von den Stufen des schönen Rathauses aus begrüßte dann Herr Bürgermeister Kgl. Hofrat Mann von Rothenburg die Angekommenen und führte in seiner Ansprache aus, am heutigen Eröffnungstage der neuen Lokalbahn begrüße er freudig die Festgäste, in vorderster Linie Se. Exz. den verehrten Regierungspräsidenten Frhrn. v. Welser, der eine rege und tatkräftige Teilnahme an allen Einrichtungen des Kreises bekunde, Herr Eisenbahnbetriebsdirektor Henoeh, dem die neue Bahn unterstellt sei, ferner den Erbauer der Bahn, Herrn Oberbauinspektor Hafner, welchem bei der technischen Probefahrt großes

Lob von seinen Herren Vorgesetzten für die Ausführung des Projektes im einzelnen, wie für die prompte Fertigstellung zuteil geworden sei. Insbesondere begrüßte er herzlich die Vertreter der beteiligten Landgemeinden, welche den Vorzug hatten, mit dem ersten Zug von Dombühl nach Rothenburg fahren zu dürfen. Nach 10-jähriger Arbeit sei es endlich gelungen, die neue Lokalbahn zu erhalten. Bereits 1885 sei die Trace aufgesucht und festgestellt worden, 1896 habe sie der Landtag zur Berücksichtigung empfohlen und im Jahre 1900 sei das Projekt dann endlich gesetzlich genehmigt worden. Man könne hier wohl sagen: »Wer warten kann, kriegt auch eine Bahn!« Große Opfer seien von den Beteiligten, insbesondere aber von Rothenburg, zu bringen gewesen. Hoffentlich würden sich die Erwartungen, die sich an die neue Bahn knüpfen, auch erfüllen. Insbesondere möge ein reger Verkehr und ein freundliches Verhältnis zwischen Stadt und Land gefördert werden. Freilich sei hiezu notwendig, daß auch Züge auf der neuen Bahn verkehren. (Heiterkeit!) Er hoffe, daß bereits

vom 1. Oktober ab ein viertes Zugpaar verkehren werde. Die Gefühle des Dankes für die Erbauung der Bahn faßte der Redner zusammen in ein Hoch auf den Prinz-Regenten, in welches die Festversammlung begeistert einstimmte. Nach einer Standparade in den Burganlagen, wohin man unter Vorantritt der Musikkapelle durch die Herrengasse marschiert war, bewirkten die hungrigen Mägen eine starke Zersplitterung der Gästeschar. Um 1.30 Uhr vollzog sich der Abmarsch zum Bahnhof zum 2. Sonderzug, den auch S. Exzellenz, der Regierungspräsident und die Rothenburger Stadtbevölkerung samt Musik bestiegen. Ebenso stürmisch wie der Empfang des 1. Zuges gestaltete sich die Verabschiedung des zweiten. Auch ein Rothenburger Radfahrerklub war bei der Abfahrt vollzählig am Perron erschienen, den Fahrgästen »All Heil« bei der Abfahrt zurufend, welche sich das Vergnügen machten, den Zug per Rad auf der Poststraße zu begleiten, bzw. ihn zu überholen. Auf der Fahrt traten sogar einige erst halbfertige Restaurationen schon in Funktion und schickten überdurstigen Passagieren reichbegrütete Heben zu. Um die Festesfreude vollkommen zu gestalten, unternahmen es einige, das ewig Weibliche hereinzuschwärzen und mit nach Dombühl zu nehmen. Nach der Ankunft des Zuges in Schillingsfürst besichtigte der Herr Regierungspräsident unsern Bahnhof mit Befriedigung. Bei der Einfahrt in Dombühl erwarteten die Rothenburger Radler die Ankommenden, sie, mit »All Heil« begrüßend. In der Mitte der Gruppe prangte ein Plakat mit der Aufschrift »Nur nichts überhuden, es geht schön langsam a«. Dieser Zeile folgte eine in Fahrt befindliche Lokomotive. Die Radler brauchten 1 Stunde 10 Min, der Zug selbst 1 Stunde 29 Min. Die musikalische Unterhaltung in der Schubertschen Restauration in Dombühl glich mehr einem Volksfest, so wenig Platz konnte man noch bekommen. Als Fahnenkompanie war auch anwesend eine wackre Knabenschar von Wörnitz, die wegen ihrer strammen Front in Station Wörnitz von den Herrn Bahnbeamten zur Mitfahrt nach Dombühl eingeladen worden war. Lob und Anerkennung wurde Herrn Schubert allgemein gespendet für den frischen ausge-

zeichneten Stoff, den er zum Ausschank brachte und für die guten preiswerten Eßwaren. Gegen halb 6 Uhr erfolgte die Abfahrt von Dombühl, um die Teilnehmer von Rothenburg und den übrigen Zwischenstationen nach Hause zu bringen. Sonst hat sich auf der Fahrt weiter nichts ereignet, als daß bei der Hin- und Rückfahrt häufig Amateurphotographen auftauchten, welche den denkwürdigen Moment des Passierens des Eröffnungszuges im Bilde festhielten oder doch festhalten wollten. Die Eröffnungsfahrt nahm einen schönen, allgemein befriedigenden Verlauf, der allen Teilnehmern in steter Erinnerung bleiben wird. Mögen sich auch die auf die neu erschlossene Bahn gesetzten Hoffnungen in reichstem Maße erfüllen, das sei der Wunsch, mit dem wir unseren Bericht schließen.

Im Fränkischen Anzeiger war dieser Beitrag mit Fahrplan zu finden:

Vermischtes.
Rothenburg, 1. August.
 Die mit dem heutigen Tage mit Zug No. 121 im Betrieb genommene **Stationsbahn Rothenburg a. T.** bildet eine Fortsetzung der Stationen Steinach-Rothenburg a. T., mit welcher sie genau wie eine durchgehende Linie betrieben wird. Bei der Fortsetzung der bisherigen Betriebsverhältnisse werden die beiden Stationen ununterbrochen als eine einzige Station **„Steinach-Rothenburg a. T.-Dombühl“** geführt. Die Fahrzeiten sind zunächst beinahe wie folgt vergrößert:

Rothenburg ab	4.40	12.30	7.30
Dombühl an	6.00	1.50	8.50
Dombühl ab	9.42	6.00	10.40
Rothenburg an	11.00	1.27	12.07

Die Stationsbahn-Einrichtung ist mit der Station Rothenburg a. T. vereinigt.
 Die Fahrkartenausgabe und die Gepäckbeförderung finden bei den Stationen Rothenburg a. T. und Dombühl, sowie bei der Station Schillingsfürst an Schalter und bei den übrigen Verköstigungsstellen der Station Dombühl-Rothenburg a. T. am oder im Zuge durch den Zugführer statt. (Sonder-Tiere werden aus- schließlich durch den Zugführer mit Verköstigung abgesetzt.)

Der Rothenburger »Velociped-Clup« veranstaltete am Eröffnungstag eine Wettfahrt mit dem Zug. Dem Fränkischen Anzeiger vom 1.8.1905 ist dazu folgendes Gedicht entnommen.

Die Radler, die fuhren
 Per Rad nach Dombühl
 Und kamen vollzählig
 Vor'm Zug noch an's Ziel;
 Doch ihr'm Fahrwart dem wurde
 Während dem Fahren so schwach
 Drum fuhr er 'ne Stunde
 30 Minuten hint' nach



Sonderzug zum 1. Mai 1933 im Bahnhof Schillingsfürst. Auch die Lokomotive, eine preußische T 12, musste für Propagandazwecke herhalten. Quelle: Sammlung Baumgärtner

Betrieb der Bahnstrecke

Der Fahrbetrieb auf der Strecke Dombühl – Rothenburg war von Beginn an ein reiner Lokalbahnbetrieb. So betrug die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit zunächst lediglich knappe 20 km/h, die sich erst mit Beginn des Sommerfahrplanes 1933 auf 50 km/h erhöhte.

Zum 20.7.1942 erfolgte als wichtige technische Neuerung die Aufstellung einer Warnblinklichtanlage bei Oestheim an der Kreuzung mit der Reichsstraße 25 Richtung Insingen.

Durch die Streckenverlängerung nach Dombühl und den ständig anwachsenden Sonderzugverkehr war vor allem der Bahnhof Rothenburg an seine Kapazitätsgrenzen gelangt. Von 1908 bis 1933 zogen sich Planungen, Eingaben und Forderungen um einen Aus- und Umbau der Rothenburger Gleis- und Bahnhofsanlagen hin. Sie brachten schließlich keine grundlegenden Änderung der örtlichen Verhältnisse

mit sich. Die »vorläufige Zurückstellung« der Ausbaumaßnahmen im August 1933 durch die Reichsbahndirektion Nürnberg wurde auch mit

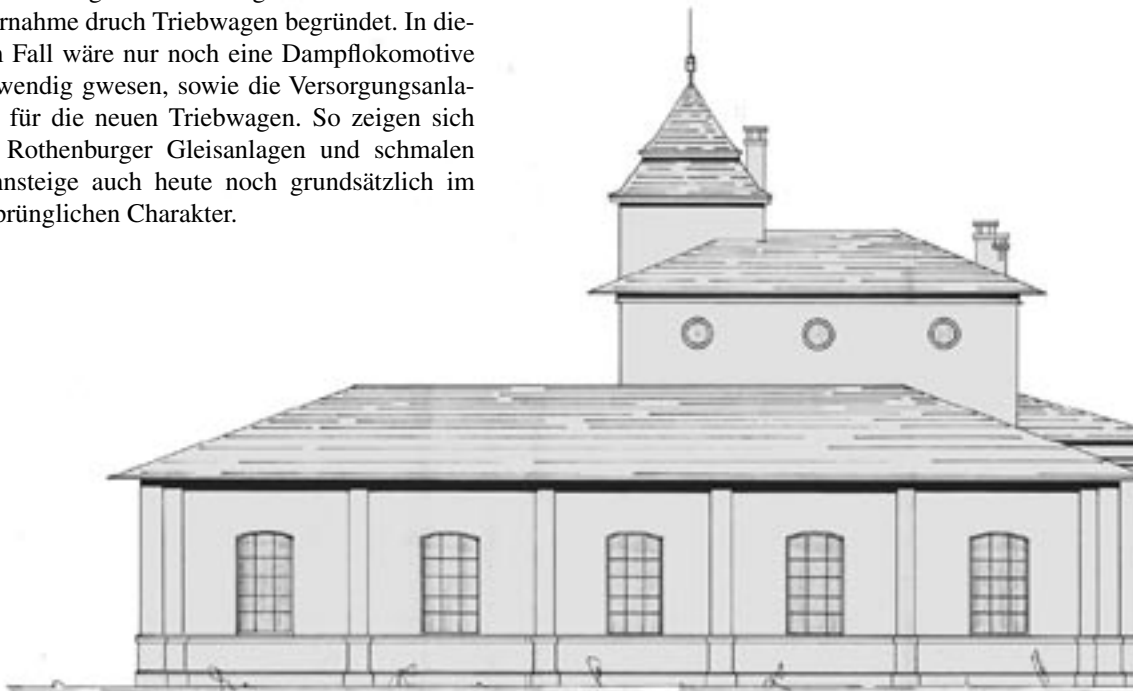


Der provisorische Haltepunkt Gebattel Süd in den Nachkriegsjahren. Quelle: Sammlung Rank



Abfahrt eines VT 95 in Schillingsfürst 1962. Mit der Einführung dieser Triebwagen wollte die Bundesbahn den Betrieb auf Nebenstrecken wirtschaftlicher gestalten. Quelle: Sammlung Böckler

einer im folgenden Jahr beginnenden Verkehrsübernahme durch Triebwagen begründet. In diesem Fall wäre nur noch eine Dampflokomotive notwendig gewesen, sowie die Versorgungsanlagen für die neuen Triebwagen. So zeigen sich die Rothenburger Gleisanlagen und schmalen Bahnsteige auch heute noch grundsätzlich im ursprünglichen Charakter.



Die Kriegsjahre des Zweiten Weltkrieges brachten 1945 die unnötige Sprengung der Tauberbrücke in Gebsattel durch abziehenden deutsche Truppen mit sich. Sie wurde in den ersten Nachkriegsjahren zunächst provisorisch und 1949 wieder in alter Form aufgebaut. In der Zeit der Streckenunterbrechung endeten die Züge aus Richtung Dombühl im provisorischen Haltepunkt *Gebsattel Süd*. Dafür wurde ein einfacher Holzbahnsteig errichtet. Die Fahrgäste wurden mit dem Bus zum Haltepunkt Gebsattel gefahren und konnten dort ihre Reise nach Rothenburg fortsetzen.

Auch in den Nachkriegsjahren gab es an den Gleisanlagen der Strecke keine wesentlichen strukturellen Änderungen. Erst 1969, als die Stilllegung der Strecke bereits absehbar war, erfolgte eine grundlegende Sanierung des Oberbaus. Die Schienenstöße verschwanden und der moderne durchgängig geschweißte Schienenstrang hielt Einzug. Zudem wurden moderne Stahlschwellen anstelle von Holzschielen verbaut.

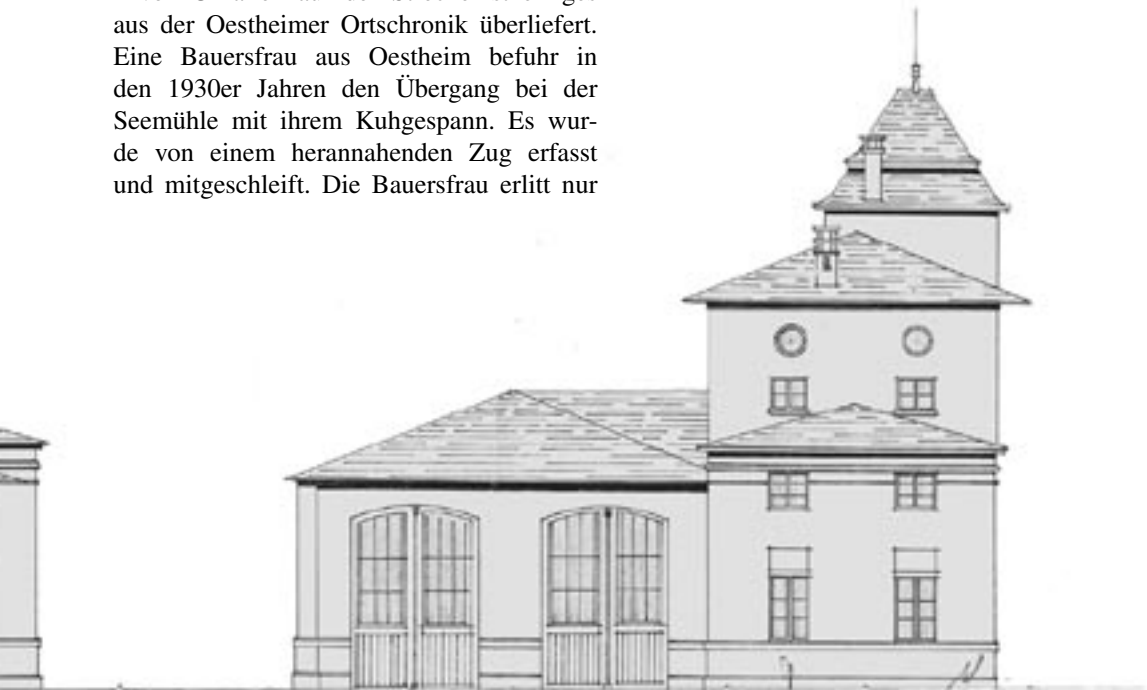
Von Unfällen auf der Strecke ist einiges aus der Oestheimer Ortschronik überliefert. Eine Bauersfrau aus Oestheim befuhr in den 1930er Jahren den Übergang bei der Seemühle mit ihrem Kuhgespann. Es wurde von einem herannahenden Zug erfasst und mitgeschleift. Die Bauersfrau erlitt nur

leichte Verletzungen, die Tiere jedoch mussten notgeschlachtet werden.

In den 1960er Jahren wurde ein Schlepper mit Futterwagen am Übergang Schäufelfeld bei Oestheim ebenfalls vom Zug erfasst und mitgeschleift. Es blieb glücklicherweise bei einem Sachschaden. Ebenfalls in den 1960ern befuhr am Bahnübergang der Bundesstraße 25 bei Unteroestheim ein Fahrer aus Feuchtwangen trotz Rotlicht die Gleise – er wurde vom Zug erfasst, mitgeschleift und getötet.

Auch ein Freitod ist überliefert. Ein 19-jähriger Oberschüler beging 1949 Selbstmord indem er sich oberhalb von den »sieben Tälern« vor den Abendzug nach Rothenburg warf.

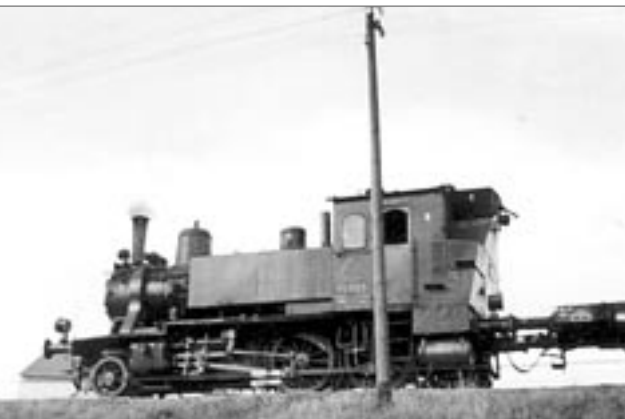
Der zweistöckige Lokschuppen in Rothenburg nach einer Zeichnung der BD Nürnberg aus dem Jahr 1964.
Quelle: Sammlung Ziegler



Lokomotiven und Triebwagen

Dampflokomotiven

Im Bauzugeinsatz kamen Lokomotiven der bayerischen Bauart D V zum Einsatz. Eine dieser nur in 10 Exemplaren gebauten Lok war die Nummer 795 »Ludwigsthal«.



Dampflok der BR 70 mit Bauzug bei Schillingsfürst, 1950er Jahre. Quelle: Sammlung Lechler

Als Erstausrüstung dienten zur Zugförderung drei bayerische D XI (spätere Baureihe 98). Bereits in den 1930er Jahren mussten diese



Ankunft eines Zuges mit der BR 86 in Rothenburg, 1950er Jahre. Quelle: Sammlung Busch

allerdings den stärkeren Einheitslokomotiven der Baureihe 86 bzw. der bayerischen Pt 2/3 weichen.

Die Pt 2/3, von der Reichsbahn später in Baureihe 70 umgezeichnet, war im westmittelfränkischen Raum vor allem auf der Strecke von Leutershausen nach Bechhofen im Einsatz. Hin und wieder kam sie jedoch auch auf die Strecke Dombühl – Rothenburg, dann als Ersatz für die hier üblicherweise eingesetzten Einheitsloks der Baureihe 86.

Die letzte beim Bahnbetriebswerk (Bw) Ansbach ausgemusterte Lok der BR 70, die 70 083, wurde übrigens vom Bayerischen Localbahn Verein in langjähriger Arbeit aufgearbeitet und bespannt seit Frühjahr 2005 Museumszüge.

Der Einsatz der Dampflokomotivenbaureihe 86 bei der Direktion Nürnberg sollte unter anderem die Baureihen 70.0 und 91.3 des Bw Ansbach ersetzen. Ein Triebfahrzeuglaufplan aus dem Jahre 1961 zeigt den vielfältigen Einsatz der Baureihe 86 der, unterbrochen von langen Ruhepausen, eine Gesamtstrecke von 167 km aufweist. Es genügte zu dieser Zeit für sämtliche lokbespannten Einsätze auf der Strecke eine Lokomotive der Baureihe 86.

Ab 1962 wurden die Ansbacher 86er von Diesellokomotiven der Baureihe V 100 verdrängt. Der letzte planmäßige Dampfzug befuhr am 28.4.1962 die Strecke.

Vor den zahlreichen Sonderzügen, die Rothenburg auch über Dombühl und Schillingsfürst ansteuerten, war vor allem die Baureihe 50 anzutreffen. Sie verfügte über eine so geringe Achslast, das sie mühelos auf der Nebenstrecke eingesetzt werden konnte. Die Baureihe 50 kam vor allem von den Betriebswerken Crailsheim und Nürnberg Rbf.

Diesellokomotiven

Ab Beginn der 1960er Jahre übernahm die Baureihe V 100.10 vom Bw Nürnberg Hbf die verbliebenen lokbespannten Züge.

Am 26. Juli 1969 kam es zu einem Ölschaden im Bahnhof Rothenburg. Aus einer Diesellokomotive unbekannter Bauart flossen direkt vor dem Lokschuppen über 1.000 Liter Diesel ins Erdreich.

Nur eine vereinte Anstrengung von Feuerwehr, Polizei, Stadt und Bundesbahn konnte Schlimmeres verhindern. Das verunreinigte Erdreich wurde sogleich ausgegraben und auf dem Müllplatz »unter Aufsicht der Feuerwehr verbrannt«. Heute bedienen auf dem Reststück der Strecke zum Anschluss der AEG in Rothenburg schwere Rangierlokomotiven der Baureihe 290 den täglichen Güterverkehr.

Kleinlokomotiven

Bereits 1936 wurde im Bahnhof Rothenburg eine Kleinlokomotive mit Dieselantrieb (Köf) zur Bewältigung der Rangierarbeiten in Dienst gestellt. Im Jahre 1942 wurde diese von einer Gasmotorlok abgelöst und 1949 wiederum übernahm eine Akkulokomotive den Rangierdienst in Rothenburg.

Die erste Köf II, eine dieselgetriebene Kleinlok mit 125 PS, erschien 1960 in Rothenburg und wurde 1970 durch eine Köf III mit 240 PS abgelöst.

Die Rothenburger Kleinloks versahen nicht nur den Rangierdienst im Bahnhof Rothenburg, sondern sie beförderten auch die Übergabezüge auf den Streckenabschnitten nach Steinach und Dombühl.

Verbrennungstriebwagen

Bereits in den 1930er Jahren wurden auf der Strecke von Steinach nach Dombühl Verbrennungstriebwagen im Personenverkehr eingesetzt. Der westmittelfränkische Raum war ein frühes Einsatzgebiet verschiedenster Verbrennungstriebwagen, die Strecken um Rothenburg ein Triebwagen-Dorado.

Die ungenügenden Rentabilität vieler Nebenbahnen führten in dieser Zeit zum Einsatz der im Betrieb günstigeren Fahrzeuge. So konnte ein angemessenes Zugangebot kostensparend aufrecht erhalten werden. Bis Anfang der 1950er Jahre waren auf der Strecke Dombühl

– Rothenburg zahlreiche verschiedene Triebwagentypen im Einsatz. Der erste war der sogenannte WUMAG-Benzoltriebwagen (Baureihe



Bauzug mit V 100 in Diebach-Insingen etwa um 1965.

Quelle: Sammlung Eisenmann

VT 669 900-905), der 1933 sein Debüt hatte. Die Motorkühlung der schweren Fahrzeuge besorgten zunächst zwei Lamellenkühler, welche sich auf dem Dach befanden und den Wagen ihr charakteristisches Äußeres verliehen. Das Fahrzeug erhielt von der Bevölkerung deshalb die Bezeichnung »Kamelbus«.

Verschiedene Bauarten der zweiachsigen Leichtbau-Nebenbahntriebwagen Reihe 135 kamen ebenfalls in den 1930er Jahren auf die Rothenburg-Dombühler Strecke.

Auch Sonderbaureihen wie der sogenannte »Hydronalium-Triebwagen« (VT 135 065 – 066) befuhren zu Ende der 1930er Jahren die Strecke Dombühl – Rothenburg. Der sonderbare Name rührt nicht etwa vom Kraftstoff her, sondern von der Leichtmetallbauweise in Aluminium. Der Triebwagen fiel vor allem durch seine silberne Farbgebung auf.

Ein neues Kapitel der Triebwagenbeförderung auf der Strecke Dombühl – Rothenburg wird mit dem Erscheinen der bekannten roten »Schienenbusse« der Baureihen VT 95 und 98 ab dem Jahre 1951 aufgeschlagen. Die ersten Prototypen der Baureihe VT 95 fuhren als »Reichsstädtezug« von Rothenburg nach München. Der einmotorige VT 95 ist vielen Eisenbahnfreunden als »Ret-

ter der Nebenbahnen« ein Begriff. Dieses war, ebenso wie für den zweimotorigen VT 98, auch seine Aufgabe. Da es für den VT 95 jedoch keine Steuerwagen gab, musste bei einem Wechsel der Fahrtrichtung der Motorwagen den Beiwagen umfahren und sich wieder an die Spitze des Zuges setzen. Dies führte in Schillingsfürst stets zu einem längeren Aufenthalt. Beim VT 98 gab es dank Steuerwagen dieses Problem nicht. Zudem

hatte der VT 95 eine Mittelpufferkupplung und konnte keine »artfremden« Wagen mitnehmen. Somit war eine Beförderung von Güterwagen mit dem VT 95 nicht möglich.

Schienenbusse prägten den Personenverkehr zwischen Dombühl und Rothenburg bis zum Schluss wesentlich – mit wenigen Ausnahmen wurden sämtliche Personenzüge von Triebwagen dieser beiden Baureihen gefahren.

Fahrpläne und Fahrpreise

Im Sommerfahrplan aus dem Jahre 1909 ergibt sich für die Strecke Dombühl – Rothenburg eine durchschnittliche Fahrzeit von 1 Stunde 30 Minuten wobei der Frühzug von Dombühl den Rekord mit 1 Stunde 21 Minuten hielt. Es wurde zwei Mal am Tag in Diebach-Insingen gekreuzt.

Eine Rückfahrkarte von Oestheim nach Rothenburg kostete in dieser Zeit 20 Pfennige, zum Wildbad nur 15 Pfennige.

Bis zum Beginn des 1. Weltkrieges änderte sich im Fahrplan einiges. Die Fahrzeiten wurden allerdings deutlich herabgesetzt. Ein Zug schafft sogar eine Zeit von 1 Stunde 11 Minuten.

Der Sommerfahrplan aus dem Jahre 1930 bietet zwischen Dombühl und Rothenburg nur noch 5 Zugpaare. Die Streckengeschwindigkeit wurde gegenüber 1914 nicht wesentlich erhöht.

Auch gab es keine planmäßigen Zugkreuzungen mehr – die Züge pendelten mit geringen Aufenthalten zwischen den Endstationen.

Das Kriegsjahr 1940 brachte einen stark veränderten Fahrplan, war doch die Fahrzeit in jeder Richtung unter eine Stunde gesunken. Es waren wieder sieben tägliche Zugpaare verzeichnet, wobei drei davon den Vermerk »Verkehrt nur auf besondere Anordnung« trugen. Auch dieser Fahrplan wurde fast vollständig im Pendelbetrieb abgewickelt. Es erfolgte jedoch wieder eine Zugkreuzung um 19.44 Uhr in Wörnitz.

Im Jahre 1942 kostete eine Fahrt 3. Klasse Dombühl – Rothenburg 1,10 RM.

Der Nachkriegsfahrplan Sommer 1950 enthielt weniger Zugleistungen als 1940. Es gab nur Züge 3. Klasse und nur drei Zugleistungen waren mit »T« für Triebwagen gekennzeichnet. Davon verkehrte eine Zugpaarung zwischen Dombühl und Steinach.

Eine »Sonntagsrückfahrkarte« 3. Klasse von Dombühl nach Rothenburg kostete im Jahr 1949 2,10 Mark.

Der »Reichsstädtezug«

»Reisen immer bequemer...« titelte der Fränkische Anzeiger am 26. Mai 1951 und fuhr fort »... 54 bequeme Sitzplätze hat der mit dem Inkrafttreten des neuen Sommerfahrplans auf der Strecke Rothenburg – München zum ersten Male eingesetzte »Reichsstädtezug« – ein moderner Schienenbus, der den Reisenden allen erdenklichen Komfort bei denkbar günstigen



Der WUMAG-Benzoltriebwagen mit Beiwagen um ca. 1940. *Quelle: Sammlung Leipold*

Fahrtverbindungen bietet«. Der als Eto 842 bezeichnete Eiltriebwagenzug fuhr um 7.50 Uhr in Rothenburg ab und erreichte nach seiner Fahrt über Schillingsfürst, Dombühl, Nördlingen und Augsburg München um 12.26 Uhr. Geplant war, mittels schnellerer Triebwagen die Fahrzeit auf unter vier Stunden zu drücken. Die Rückleistung erfolgte ab 13.15 Uhr mit Ankunft um 17.30 Uhr in Rothenburg.

Für die Benutzung »des neuen Verkehrsmittels der Bundesbahn« war lediglich ein Eilzugzuschlag erforderlich. Ab Nördlingen wurde ein 44 Sitzplätze bietender Anhänger angekoppelt.

Auf dem Münchener Hauptbahnhof wurde eine Aufschrift »Reichsstädtezug München – Rothenburg über Augsburg und Nördlingen« angebracht.

An manchen Sommersonntagen war die Triebwagengarnitur allerdings so überfüllt, dass ein Dampfzug mit vierachsigen preußischen Abteilwagen einspringen musste. Auf Dauer bewährte sich die Verbindung allerdings nicht, so dass der Zuglauf in den 1950er Jahren auf die Verbindung Rothenburg – Augsburg und später auf Rothenburg – Nördlingen verkürzt wurde. Bereits Mitte der 1960er Jahre war Schluss mit der Fernverkehrsherrlichkeit – der Eilzug wurde gestrichen.

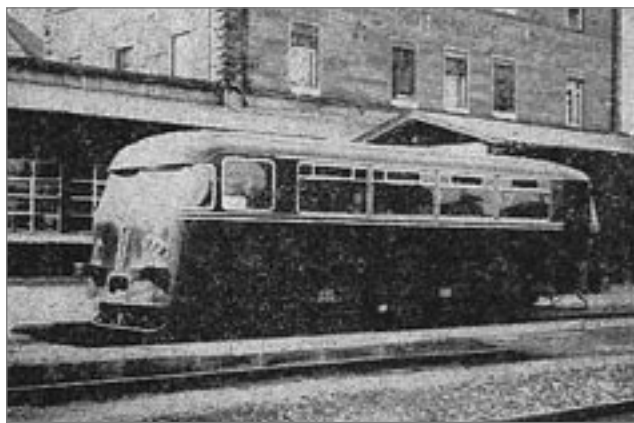
Eine »Sonntagsrückfahrkarte« 2. Klasse von Dombühl nach Rothenburg kostete 1957 2,40 DM – nur 30 Pfennige mehr als 1949 die 3. Klasse.

Der Sommerfahrplan des Jahres 1960 weist bei 16 täglichen Fahrten einen überwiegenden Triebwageneinsatz aus. Aber es fahren auch noch zwei Zugpaare lokbespannt. Jetzt wird häufig gekreuzt, vor allem in Diebach-Insingen, aber auch in Schillingsfürst begegnen sich regelmäßig die Züge.

Besonders hervorzuheben ist die Eilzugleistung E 4041/4042 nach und von Nördlingen, welche die Strecke in schnellen 47 bzw. 44 Minuten befährt.

Eine Fahrt von Gebsattel nach Rothenburg oder Bockenfeld kostete 1965 in der 2. Klasse 40 Pfennige, von Diebach-Insingen nach Rothenburg 60 Pfennige.

Der letzte Fahrplan vom Sommer 1971 enthielt noch sieben Zugpaarungen von denen jedoch nur drei bis vier an Samstagen und Sonntagen fuhren. Zahlreiche Verbindungen wurden



Der »Reichsstädtezug« VT 95 an seinem ersten Betriebstag 1951 Quelle: Fränkischer Anzeiger

vom Bahnbus gefahren. Es fand lediglich eine Zugkreuzung in Schillingsfürst statt was eine Besetzung des Bahnhofes Diebach-Insingen überflüssig machte.



Personenzug mit BR 86 bei den »drei Tälern« in den 1960er Jahren. Quelle: Sammlung Felker

Güterverkehr

Die Strecke Dombühl – Rothenburg erlangte im Güterverkehr nur regionale Bedeutung. Güterzüge im Fernverkehr mieden die Strecke vor allem

wegen dem Schillingsfürster Kopfbahnhof, der im Betriebsablauf immer sehr störend war.

Es wurden im gesamten Betriebszeitraum der Strecke vor allem Waren im Wagenladungsverkehr, Viehtransporte und Holztransporte abgefertigt. Später kam auch der Transport von Zuckerrüben und Kunstdünger dazu. Die Abfuhr von Kalk aus dem Gleisanschluss des Kalkwerkes Heimann bei Diebach sowie der Anschluss der AEG-Werke in Rothenburg beim Haltepunkt Rothenburg-Wildbad stellten die einzigen beiden Großkunden der Strecke dar.

Der Betrieb des Kalkwerkanschlusses endete nach einer Kündigung durch den Betreiber im Jahre 1965 – tatsächlich jedoch schon in den 1950er Jahren. Im Jahre 1969, nur zwei Jahre vor dem Abbau der Gesamtstrecke, wurde er zurückgebaut, die Weiche entfernt und die Lücke – auf Kosten des Anschlussinhabers – wieder geschlossen.



Sonderzug mit Triebwagen der SWEG in Schillingsfürst 1970.

Foto: Braun

Der Gleisanschluss der AEG in Rothenburg-Wildbad konnte schon sechs Jahre nach seiner Inbetriebnahme am 20. September 1964 den 10.000sten versendeten Wagen verzeichnen.

Zu diesem Jubiläum mit blumengeschmückten Waggons und Diesellok (Baureihe V 100) und erschienen sogar der Vizepräsident der BD Nürnberg, Dr. Reindl, Oberbürgermeister Ledertheil sowie der Landrat Dr. Wagner. Die Zuführung und Abholung der Waggons erfolg-

te ab 1964 mit einer Kleinlokomotive (Köf II), was zur Folge hatte, dass das Rangierpersonal auf zwei Kleinlokfahrer und zwei Rangierleiter verdoppelt werden musste.

Anfangs genügten zwei bis drei tägliche Bedienungsfahrten mit je zwei bis drei Waggons. Ab dem Sommer 1968 wurde die Ladetätigkeit erheblich ausgeweitet, so dass acht bis zehn Fahrten mit je vier bis fünf Waggons notwendig wurden. Ab 1970 wurde dem Bahnhof Rothenburg zur Bewältigung der weiter steigenden Bedienungsfahrten eine stärkere Kleinlok (Köf III) zugeteilt. Im Jahre 1971 wird ein Verkehr von täglich 35 bis 45 Waggons abgewickelt. Dieser Gleisanschluss wird auch heute noch werktäglich angefahren.

Sonderzugverkehr

Neben dem regulären Personen- und Güterverkehr wies die Strecke, bedingt durch den südlichen Anschluss der Stadt Rothenburg, einen regen Sonderzugverkehr auf. Es gab regelmäßige Sonderzüge an Sonntagen, welche die Stadt Rothenburg aus Würzburg, Nürnberg, Nördlingen oder dem benachbarten Württemberg anführten.

Die Pfingstmontage mit dem Meistertrunk stellten sicherlich die Höhepunkte dar. Im Jahre 1933 beispielsweise steuerten ein Zug aus Würzburg mit einer Länge von 150 m, zwei aus Nürnberg mit je 240 m sowie aus Richtung Dombühl einer mit 100 m Länge die Reichsstadt an. Dies war im Bahnhof Rothenburg stets mit großen logistischen Problemen zur Unterstellung der Wagengruppen verbunden. Auch die Ein- und Aussteigesituation führte bei starkem Andrang und den schmalen Bahnsteigen immer wieder zu betrieblich unhaltbaren Zuständen.

Sonderzüge fuhren bis kurz vor der Einstellung des Betriebes. So befuhr noch im September 1970 ein Triebwagenzug der SWEG für Eisenbahnfreunde die Strecke. Auch aus dem Stuttgarter Raum kamen Sonderzüge – es wurden neben Dampfzügen auch Triebwagen VT 95/98 eingesetzt.

Im Jahr 1984 befuhren noch die Nürnberger Eisenbahnfreunde (NEF) mit einer 614er Garnitur das verbliebene Reststück bis Geb saddle.



Der letzte Zug am 25.9.1971, hier in Diebach-Insingen, wurde von großen Anzahl Menschen verabschiedet .

Foto: Junghans

Das Ende des Betriebes

Bereits in den 1960er Jahren zeichnete sich ein Ende des Betriebes auf der Verbindung Dombühl – Rothenburg. Es war eine Zeit, in der zahlreiche Nebenstrecken nach einem Aufblühen des Verkehrs in den 1950er Jahren die Folgen der zunehmenden Massenmotorisierung zu spüren bekamen und starke Verkehrseinbrüche zu verzeichnen hatten.

Die Zahl der Pendler und Schüler, die den relativ zeitraubenden Zugverkehr nutzten ging ständig zurück. Auch die Verladung von Gütern ging mehr und mehr an den Lastkraftwagen verloren und brachte im Jahre 1967 die Aufgabe des Wagenladungs- und Stückgutverkehrs auf den Stationen Bockenfeld und Wörnitz, der Tierverladung in Diebach-Insingen, Gebstätt, Östheim-Gailnau sowie Schillingsfürst. Die Verloader wurden auf die jeweils nächstliegenden Stationen verwiesen.

Das Stilllegungsverfahren für Dombühl – Rothenburg wurde im Juli 1968 eingeleitet. Bereits im Oktober 1969 beschloss der Verwaltungsrat der Bundesbahn die Stilllegung der Strecke bereits zum Jahr 1970.

Zahlreiche Eingaben und Bitten aus der Region und dem Freistaat blieben ungehört. Es gab Stellungnahmen der Rothenburger Industriebetriebe und der Industrie- und Handelskammer. Der Kreistag wies auf die Bedeutung der Strecke für Industrie, Handel und den Fremdenverkehr hin, »... vor allem hinsichtlich der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern mancherlei Art«. Es gab eine Eingabe der Stadtverwaltung Rothenburg gegen die Stilllegung vom Oktober 1968, die sich auch das Wirtschaftsministerium in München zu Eigen machte.

Am 17. September 1969 genehmigte die Regierung von Mittelfranken als zuständige

Genehmigungsinstanz die Einrichtung einer Bahnbuslinie auf der Strecke.



Der Abbauszug im Jahre 1972, aufgenommen bei Diebach. *Quelle: Sammlung Lieb*

Zum 31. Mai 1970 endete der Wagenladungsverkehr auch in den letzten beiden verbliebenen Stationen Diebach-Insingen und Schillingsfürst. Es wurde die Flächenbedienung durch den LKW eingeführt.

Die Fahrplankonferenz für Mittelfranken sah für den Winterfahrplan 1970/71 noch keine



Das ehemalige Gleisfeld in Schillingsfürst mit dem Güterschuppen 2004. *Foto: O. Paul*

Streckenstilllegung vor. Der *Fränkische Anzeiger* mutmaßte, dass mit dieser, wenn überhaupt, erst wesentlich später zu rechnen sei. Der Fahrplandezernent der DB konnte jedoch nicht

versprechen, »... dass die Züge im bisherigen Umfange ungekürzt weiter gefahren werden. Wenn das Kontingent an Zugkilometern, das er zur Verfügung hat, nicht ausreichen sollte, dann muss er in erster Linie bei den Strecken, die für eine Einschränkung vorgesehen sind, teilweise auf Bahnbusverkehr ausweichen«.

Im April 1970 wandte sich Staatssekretär Dr. Hillermeier an das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr mit Gründen für den Erhalt der Strecke. Das Ministerium hielt ebenfalls an seiner Note gegen die Stilllegung fest und verwies vor allem auf den schlechten Zustand der für einen Ersatzverkehr in Frage kommenden Straßen. Demnach werde vom Bundesverkehrsministerium keine Entscheidung in nächster Zeit zu erwarten sein.

In diesem Jahr antwortete die DB auf die Beschwerde, eine Stilllegung werde den Sonderzugverkehr Rothenburg – Stuttgart zum Erliegen bringen mit der Aussage, die Spitzkehre in Schillingsfürst hätte den Sonderzugverkehr sowieso sehr behindert.

Schließlich erfolgte zum 25. September 1971 die Stilllegung des Gesamtverkehrs zwischen Dombühl und Gepsattel sowie des Personenverkehrs zwischen Dombühl und Rothenburg. Als Begründung gab die DB letztendlich ein jährliches Defizit von 750.000 DM an, da der Wagenladungsverkehr gleich Null und keine Besserung durch Industrieansiedlung zu erwarten sei.

An diesem letzten Samstag verkehrte der letzte Personenzug ab 18.23 Uhr Rothenburg. Er kehrte um 19.52 Uhr wieder zurück und hinterließ eine große Trauergemeinde entlang der Strecke.

In dem von einer Diesellok der Baureihe 211 gezogenen geschmückten Wagenzug fuhren auch der Rothenburger Bürgermeister Friedlein, Dr. Lechner vom Landratsamt sowie zahlreiche dienstfreie und ehemalige Bundesbahner aus Rothenburg mit. Auf manchen Unterwegsbahnhöfen hatten sich einige Hundert Schaulustige eingefunden. In Bockenfeld wehten schwarze Trauerfahnen am Bahnhof, in Schillingsfürst wurde der Zug vom Trompetenstück »s is Feierabend« empfangen. Bei den Ein- und Aus-



Am 19.5.1984 bereisten die Nürnberger Eisenbahnfreunde (NEF) auf Ihrer Sonderfahrt mit einer 614er Garnitur auch die Strecke Steinach – Rothenburg – Gebsattel. Fotos: U. Rockelmann

fahrten aus den jeweiligen Haltepunkten und Bahnhöfen lies die Lokomotive einen schrillen Pfeifton erklingen – so als wollte sie gegen die Stilllegung protestieren.

Die sieben Zugpaare wurden voll durch Omnibusse ersetzt. Die beiden Bahnbeamten aus Schillingsfürst wurden nach Ansbach bzw. Dombühl versetzt, das Rothenburger Zugbegleitpersonal verringerte sich um zwei.

Erhalten blieb der Anschluss des AEG-Werkes in Rothenburg sowie der Gütertarifpunkt Gebsattel.

In den Jahren 1972 bis März 1973 erfolgte der Abbau der Strecke. Zuerst der Abschnitt Gebsattel – Schillingsfürst, schließlich der Rest bis auf einen Gleisstummel, der von Dombühl etwa einen Kilometer in das nahegelegene Waldstück reichte. Auf diesem Gleisrest wurden noch viele

Jahre lang ausgemusterte Güterwaggons abgestellt bis auch er 1995 abgebaut wurde. Der Abbau der Strecke kostete Berichten zufolge etwa zwei Millionen Mark.

Die Bahngrundstücke wurden wieder an die Gemeinden zurückverkauft. Es fielen insgesamt 47 Bahnübergänge weg, davon 37 Fuß- und Feldwege, fünf Ortsverbindungswege, drei Staatsstraßen (davon eine mit Blinklicht – Diebach) sowie zwei an der B 25 (mit Blinklicht).

Der Güterverkehr nach Gebsattel wurde noch bis 1986 aufrechterhalten, das Gleis anschließend bis 1994 zurückgebaut. In der Zwischenzeit sorgte ein klappbarer Prellbock kurz vor Gebsattel dafür, dass auf dieser starken Gefällstrecke keine Waggons durchrollen konnten. Es endet heute im Bereich des AEG-Anschlusses der noch immer angefahren wird.

Heutige Situation und Ausblick

Streckenverlauf

Die ehemalige Strecke Rothenburg – Dombühl beginnt als Verlängerung der Strecke von Steinach nach Rothenburg vor dem Empfangsgebäude Rothenburg bei km 11,0. Noch heute führen die Schienen weiter durch das Rothenburger Stadtgebiet über zwei manuell bediente, beschränkte sowie eine mit Blinklichtern versehenen Bahnübergang bis zum ehemaligen Haltepunkt Rothenburg-Wildbad. In diesem Bereich zweigen die Gleisanschlüsse der Firma AEG, die noch im Güterverkehr bedient wird ab. Kurz darauf endet heute der Schienstrang. Nach einem weiten Bogen von Nordosten kommend um die Firma AEG herum streift die Trasse in östlicher Richtung verlaufend das Rothenburger Schulzentrum und den Stadtteil St. Leonhard um anschließend auf einem hohen Damm nach Süden einzuschwenken.

Im Bereich vor dem ehemaligen Bahnhof Gebstättel wird die Staatsstraße 2249 gekreuzt. Bis zu dieser Stelle ist das Gleis erst seit den 1990er Jahren abgebaut, das Schotterbett noch gut zu erkennen. Vom Bahnhofsgebäude Gebstättel selbst ist nichts mehr zu sehen. Lediglich das ehemalige Dienstwohngebäude sowie der BAG-Schuppen sind noch vorhanden.

Nach dem ehemaligen Bahnhof Gebstättel wird in südwestlicher Richtung erstmals die Tauber mit der größten Brücke der Strecke überquert. Die direkt an die Tauberbrücke anschließende Straßenbrücke existiert nicht mehr. Auch der weitere Verlauf durch ein Wohngebiet ist teilweise überbaut und nur entlang von Straßenführungen in Gebstättel zu finden. Hier befand sich in der Nachkriegszeit nach der Zerstörung der Tauberbrücke der provisorische Haltepunkt Gebstättel-Süd.

Nach dem Verlassen von Gebstättel nimmt der Trassenverlauf eine südliche Richtung und quer den Wethbach. Die gerade Trasse ist bis zum ehemaligen Bahnhof Bockenfeld durch einen flachen Damm sowie einen mittlerweile

verschütteten Einschnitt gekennzeichnet. Das Bahnhofsgebäude ist vorbildlich renoviert und beherbergt eine gemütliche Wirtschaft. Je ein Vor- bzw. Hauptsignal lassen schon von weitem den Bahnhofsbereich erkennen, wenngleich dieser Bahnhof im Betrieb nie Signale aufwies. Auch das ehemalige Dienstwohngebäude steht noch neben der Straßenüberfahrt.

An den ehemaligen Bahnhof anschließend wird der Lohrbach überbrückt und der Tauber folgend an der Bestleinsmühle vorbei auf flachem Damm das ehemalige Kalkwerk Diebach erreicht. Hier bestand ein Gleisanschluss mit Rampe für das Kalkwerk bis 1969. Nach einem kleinen südwestliche Schwenk ist noch eine Wegbrücke zu erkennen, die noch immer einen verfüllten Einschnitt der Bahnstrecke überbrückt.

Wieder in südlicher Richtung quert die Trasse die Staatsstraße 2247 um anschließend den ehemaligen Bahnhof von Diebach-Insingen zu erreichen. Das Bahnhofsgebäude und das Wasch- bzw. Toilettenhäuschen befinden sich in einem sehr guten Zustand, das Bahngelände ist mit einer Neubausiedlung bebaut.

Südlich des ehemaligen Bahnhofs quert die Trasse über zwei Brücken ein weiteres Mal die Tauber und ihren Überschwemmungsbereich um anschließend in südöstlicher Richtung vorbei an der Böllersmühle und der Seemühle auf flachem Damm und einem verschütteten Einschnitt zum ehemaligen Haltepunkt Unteroestheim zu gelangen. Vor der Querung der ehemaligen Bundesstraße 25 ist der Überrest eines Bahnsteiges sowie einer gemauerten Hütte zu finden. Südlich der Straßenkreuzung befand sich der erste Haltepunkt Unteroestheim.

Direkt anschließend wird ein kleiner Bach überquert und durch einen Einschnitt der Anstieg zur Frankenhöhe begonnen. Bis zum Bahnhof Schillingsfürst sind 90 Höhenmeter zu überwinden. In einem weiten Bogen schwenkt die Trasse nach Osten, schneidet die heutige Bundesstraße 25 und erreicht den ehemaligen Bahnhof von

Gailnau. Die Bahnhofsgebäude befinden sich in einem sehr originalgetreuen Zustand. Selbst die Bahnsteigkante ist noch vorhanden. Abgebrochen wurde lediglich der Güterschuppen.

Der weitere Verlauf im Anschluss an die ehemaligen Bahnhofsanlagen ist heute von der neuen Bundesstraße 25 überbaut. Ab dem Bereich eines Rastplatzes ist die Trasse wieder über einen kleinen Damm bis zur Überquerung der ehemaligen Bundesstraße 25 zu verfolgen. Der folgende Abschnitt ist als die sogenannten sieben Täler bekannt. Im letzten Anstieg zur Europäischen Wasserscheide Rhein-Donau bzw. Tauber-Wörnitz werden zwischen Eichelberg und Wühlberg sieben zum Teil sehr tiefe Klingen und Täler auf mächtigen Dämmen überquert. Die Trasse verläuft hier im Wald und unterquert die Autobahn A7 durch eine neue Brücke. Nach der Autobahnbrücke steigt die Strecke durch einen steilen Einschnitt im Simonhölzl bis zum Erreichen der Staatsstraße 2246 an. In diesem Bereich ist der Trassenverlauf durch Straßenneubauten und ein Industriegebiet nicht mehr zu erkennen.

Nach einem Schwenk in nordöstlicher Richtung führt die Strecke an der Schmerrmühle vorbei in den ehemaligen Bahnhof von Schillingsfürst. Der ehemalige Gleisbereich ist heute durch eine Straße bebaut. Es sind noch der Güterschuppen und das Bahnhofsgebäude vorhanden. Im ehemaligen Bahnhofsgebiet werden die ersten Meter der Wörnitz von der Quelle um den vormaligen Bahnkörper herumgeführt bzw. unter diesem hindurchgeführt.

Im weiteren Verlauf der Strecke nach Dombühl ist der Trassenverlauf ab der Straße nach Wittum wieder zu erkennen. Er streift den Weiler westlich und überquert die Wörnitz. Anschließend führt die Trasse weiter in südlicher Richtung auf einem flachen Damm an Riedenberg und Oberwörnitz vorbei durch einen verschütteten Einschnitt und einen Damm bis zum Neubaugebiet von Wörnitz. An dieser Stelle ist der Trassenverlauf verschwunden, die Bach- und Straßenüberquerungen rückgebaut. Einzige Straßenanlage im Baugebiet lässt den weiteren Verlauf erraten.

Am südöstlichen Ende des Baugebietes ist der ehemalige Bahnhof Wörnitz erreicht. Das Gebäude wird heute als Wohnhaus genutzt. Die Gleisanlagen des Bahnhofes schlossen sich im weiteren Streckenverlauf südöstlich des Bahnhofes an und sind heute von der Bundesstraße 25 überbaut.

Erst nordwestlich des Ortes Mittelstetten ist zwischen zwei Teichen wieder der alte Trassenverlauf erkennbar. Er führt weiter über einen großen Parkplatz östlich am Ort vorbei um sich schließlich in östlicher Richtung dem letzten Teilstück nach Dombühl zuzuwenden.

Im Bereich einer weiteren Querung der Trasse mit der Bundesstraße 25 ist deren Verlauf verschwunden und lässt sich anschließend wieder bis zur Kreuzung mit der Kreisstraße Dombühl – Mittelstetten verfolgen. Nach der Kreuzung durchquert die Trasse einen kleinen Wald und mündet nach Überquerung einer Straße in den Bahnhof Dombühl ein. Die Strecke erreicht mit dem km 36,6 das Empfangsgebäude.

Der letzte Abschnitt ist ab dem Waldrand noch gut zu erkennen. Der Bahnschotter ist noch nicht abgetragen, die Gleise wurden hier erst in der Mitte der 1990er Jahre abgebaut. Das Gleis 1 im Dombühler Bahnhof, von dem früher die Züge nach Rothenburg verkehrten wird noch heute von allen in Dombühl haltenden Personenzügen genutzt.

Ausblick

Vorschläge von PRO BAHN Mittelfranken: Nach dem Vorbild des Rheinland-Pfalz-Taktes schlägt PRO BAHN vor, so genannte »Regio-Bus-Linien« einzurichten, die im leicht merkbaren Stundentakt regelmäßig schnelle Verbindungen herstellen. Besonders interessant wäre ein solcher Regio-Bus von Rothenburg nach Dombühl, der an den Endpunkten gute Anschlüsse zu den Bahnlinien hat. Rothenburg wäre damit auch von Süden her (z.B. mit einem Regional-Express aus Stuttgart) sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Von dem starken Verkehrsaufkommen zwischen Neustadt/Aisch, Bad Windsheim und Rothenburg profitiert die Bahn derzeit nur wenig.

Schuld daran ist der Umsteigezwang in Steinach mit langen Wartezeiten. Neben der Verkürzung des Aufenthalts in Steinach durch bessere Anschlüsse wünscht sich PRO BAHN daher auch die Durchbindung beider Zweigstrecken zur »Aisch-Tauber-Bahn« mit durchgehenden Zügen von Neustadt nach Rothenburg. (Vor-

aussetzung dafür ist der Umbau des südlichen Weichenbereiches im Bahnhof Steinach. Dieser sollte so erfolgen, dass auch Umsteigeanschlüsse am gleichen Bahnsteig gegenüber angeboten werden können, z.B. vom Zug aus Rothenburg nach Ansbach und vom Zug aus Bad Windsheim nach Würzburg.)

Nicht realisierte Streckenplanungen

Im Bereich der Strecke Dombühl – Rothenburg gab es Überlegungen für zwei weitere grenzüberschreitende Verbindungen nach Württemberg.

Blaufelden – Gebsattel

Bereits im Jahre 1890 bemühte sich Herrmann Fürst Hohenlohe-Langenburg um eine Anbindung von Langenburg nach Rothenburg, stieß aber sowohl bei der württembergischen als auch bei der bayerischen Regierung auf Ablehnung.

Im Jahre 1919 leben die Bemühungen für diese Bahn erneut auf als die württembergischen Gemeinden zwischen Rothenburg und Blaufelden eine Verlängerung der Bahn Langenburg – Blaufelden weiter nach Gebsattel forderten. Die Planungen führten bis hin zu einem Gutachten und Untersuchungen der Wirtschaftlichkeit einer solchen Bahnstrecke. Auch die württem-

bergischen Städte Langenburg und Gerabronn wollen das Projekt finanziell unterstützen. Die Eisenbahndirektion Würzburg lehnt die Planungen jedoch im Jahre 1921 ab. Gründe waren unter anderem die aufwändigen Aus- und Umbaumaßnahmen, die in den Stationen Gebsattel und Rothenburg nötig geworden wären.

Creglingen – Steinach

Erst einige Jahre später – am 5.5.1927 wird ein Bahnbauprojekt Creglingen – Steinach diskutiert. Die Stadt Rothenburg sprach sich gegen ein solches Projekt aus, da die Strecke an der Stadt vorbei laufen sollte und so den Interessen der Stadt nicht dienlich sein würde. Die Bemühungen mündeten zum Jahresende 1927 in einer Denkschrift mit Übersichtskarte – weiter wurde das Projekt nicht mehr verfolgt.

Quellenverzeichnis

Barthelmeß, Helmut, Heimatbuch Gailnau

Bleiweis, Wolfgang und Martin, Ekkehard, Fränkische Nebenbahnen - einst und jetzt, Eggldham 1987

Bufe, Siegfried, Dampflokomotiven in Mittelfranken, Eggldham 2001

Ebel, Jürgen-Ulrich, Högemann, Josef, Löttgers, Dr. Rolf, Schienenbusse aus Uerdingen, Freiburg 1986

Felker, Hans-Georg, in: Heimatbuch Schillingsfürst, Schillingsfürst 2000

Fleischmannkurier, Ausgabe 112, 1988

Gaebler, Dr.-Ing. G.A., Der Schienenomnibus der Deutschen Bundesbahn, in: Die Bundesbahn 1951

Knipping, Andreas, Die Baureihe 70, Freiburg 1998

Knipping, Andreas, Die Baureihe 86, Freiburg 1987

Müller, Anton, Heimatbuch Gebsattel, Rothenburg ob der Tauber 1989

Schillingsfürster Heimatgruß, Schillingsfürst 1963, 1971, 1985, 1997, 1998

Schmidt, Richard, Heimatbuch Steinach b.R.,

Uebel, Lutz und Richter, Wolfgang-D., 150 Jahre Schienenfahrzeuge aus Nürnberg, Freiburg 1994

Stadtarchive Rothenburg ob der Tauber und Schillingsfürst, Archiv des DB Museums Nürnberg, Archiv des Fränkischen Anzeiger Rothenburg ob der Tauber, Bayerisches Staatsarchiv Nürnberg, Bayerisches Hauptstaatsarchiv München



Am 18.5.1999 bedient 363 836 den Anschluss des AEG-Werkes südlich des ehemaligen Haltepunktes Rothenburg Wildbad.

Foto: U. Rockelmann



Seit Frühjahr 2005 dampft 70 083 wieder. Am 30.4.2005 hatte der Bayerische Localbahn Verein mit ihr einen Gastauftritt auf der Strecke Ebermannstadt – Behringersmühle.

Foto: J. Högemann

Anzeige Sparkasse