

Der Bahnbau Waldürn-Hardheim aus der Sicht von Hardheim

Lieber Leser und Freunde der Bahngeschichte.

Dieser Bericht ist nur ein Mosaikstein von einer großen Geschichte, welche sicherlich einmal in einem Buch zusammengefasst geschrieben wird.

Zur Zeit fehlen noch Ausarbeitungen der Zeit 1911 bis 1925.

Die drei Gemeinden Hardheim, Höpfingen und Walldürn sind in einem Gemeindeverband organisiert und die Zusammenarbeit soll nach den Vorstellungen der Bürgermeister noch besser werden.

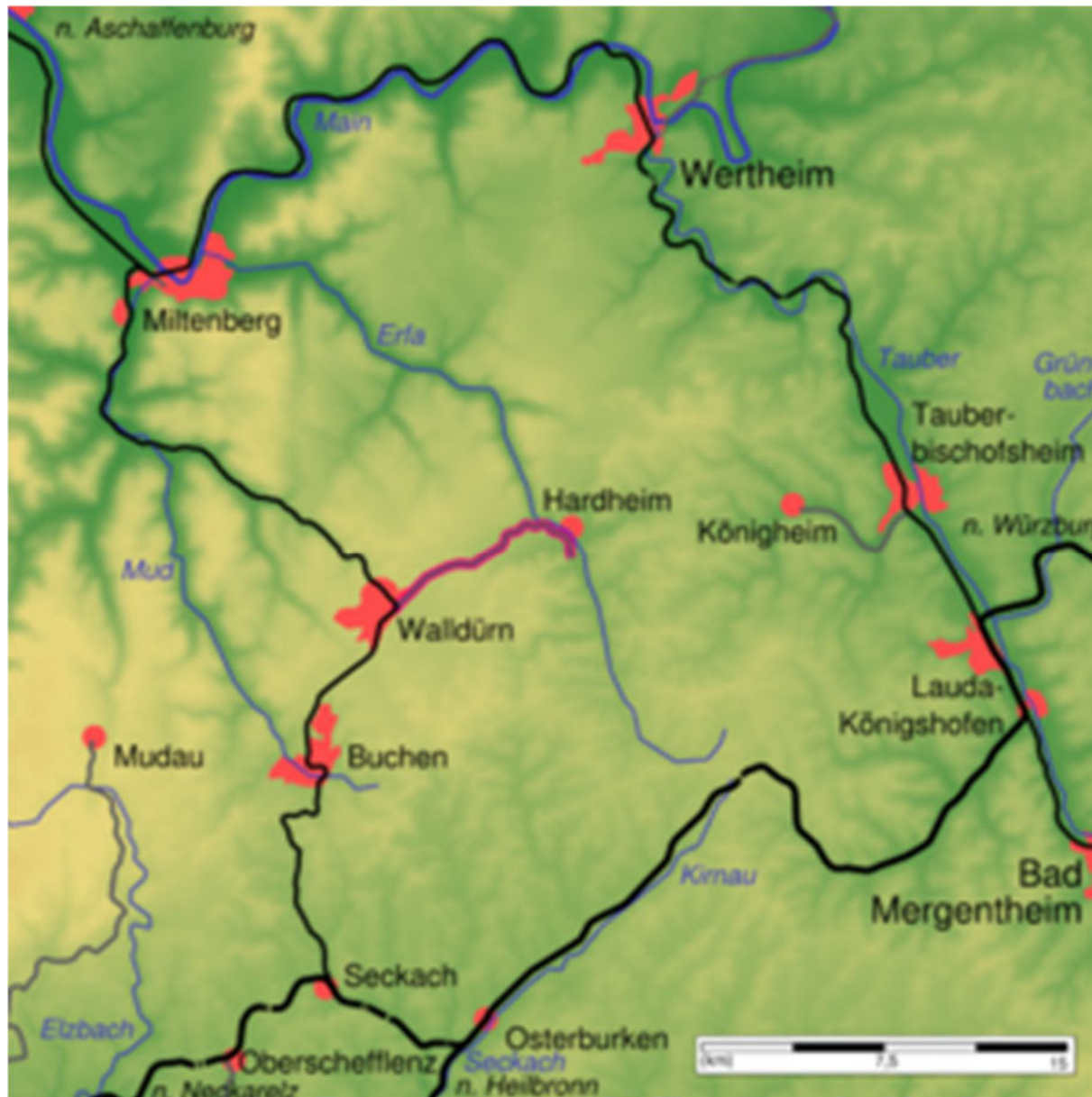
Herr Adalbert Hauck, heute Höpfinger Bürgermeister hatte schon eine beachtliche Ausstellung über den Bahnbau gemacht.

Viele Bilder stammen aus seiner Sammlung.

Auch Walldürn ist dabei, diese Geschichte aufzuarbeiten.

Hardheim gedachte 2011 der Einweihung vor 100 Jahren.

Quellen: http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Walld%C3%BCrn%E2%80%93Hardheim



Quellen: http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Walld%C3%BCrn%E2%80%93Hardheim



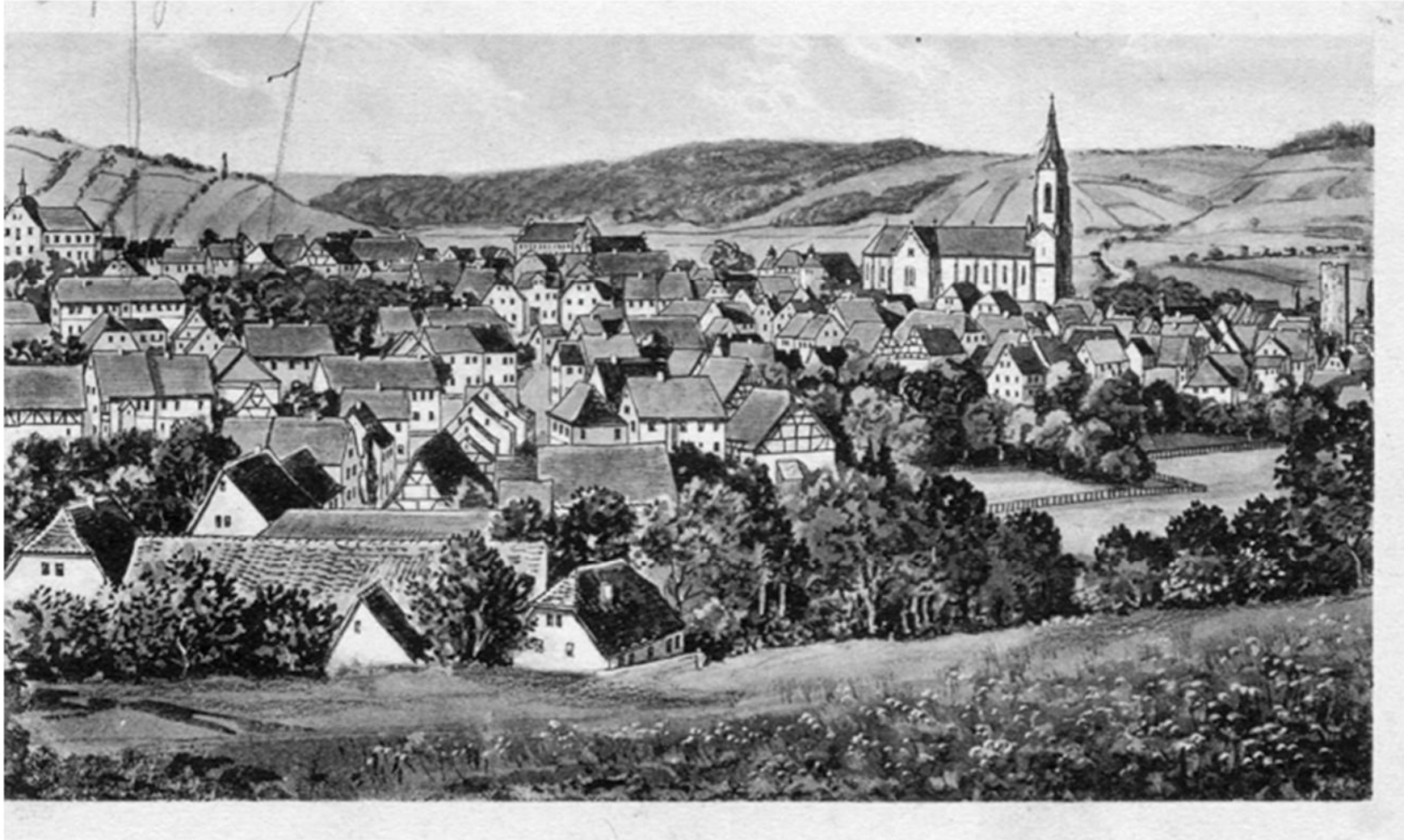


Hardheim vor dem Bahnbau 1906 -1911



Hardheim vor dem Bahnbau 1906 -1911, oberhalb der Steinemühle.

Bild: von Reimund Müller



Vorgeschichte der Bahnlinie Karlsruhe Heidelberg Würzburg

Unter diesem Eintrag findet man schon 1816 beginnend die Planung der Straße und später die Bahnlinie von Heidelberg nach Würzburg.

Auch die 1. Absteckung der Bahnlinie 1858 führte über Buchen, Walldürn, Hardheim und Tauberbischofsheim.

Auch die Bahn wollte man ursprünglich entlang der B. 27 über Hardheim führen.

Zuerst die Vorgeschichte der Bahnlinie Karlsruhe Heidelberg Würzburg

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Odenwaldbahn_Baden_historisch.png



Bericht aus:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Walld%C3%BCrn%E2%80%93Hardheim#Vorgeschichte.2C_Planung_und_Bau.

1876 reichten die Anliegergemeinden zum ersten Mal eine Petition zum Bau einer Verbindung Walldürn–Hardheim–Tauberbischofsheim ein. Spätere Vorschläge beinhalteten zusätzlich eine verlängerte Streckenführung Eberbach–Mudau–Walldürn oder Buchen–Tauberbischofsheim als nördliche Konkurrenzstrecke zur Odenwaldbahn. Das Badische Finanzministerium erwiderte diese Wünsche 1882 mit dem Hinweis, dass entweder eine Strecke Seckach–Amorbach oder Eberbach–Tauberbischofsheim realisiert werden könne, woraufhin Walldürn seine Unterstützung zurückzog, da dort die Interessen an einem Anschluss ins bayerische Miltenberg überwogen.

1884 petitionierten die Anliegergemeinden erneut – wiederum ohne Erfolg – für den Bau einer Bahnstrecke Walldürn–Tauberbischofsheim über Hardheim und schlugen vor, dafür den geplanten Anschluss von Walldürn an Miltenberg zu opfern.

Elf Jahre später, also 1895, nahm ein „Eisenbahnausschuss“ aus Tauberbischofsheim erneut einen Anlauf zur Bewilligung der gewünschten Eisenbahnverbindung, der im Gegensatz zu zwei konkurrierenden Petitionen aus dem gleichen Jahr für Strecken über Pülfringen und Gissigheim beziehungsweise über Kilsheim nach Bronnbach in der Badischen Ständeversammlung Gehör fand. Im Rahmen der Petition boten die Anliegergemeinden an, das benötigte Gelände unentgeltlich bereitzustellen und ergänzten die Bitte dahingehend, dass für den Fall, dass die Gesamtstrecke Walldürn–Tauberbischofsheim für nicht bauwürdig erachtet werden würde, die Strecke zumindest bis Hardheim erbaut werden solle.

Quellen:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Walld%C3%BCrn%E2%80%93Hardheim#Vorgeschichte.2C_Planung_und_Bau.

Um eine Entscheidung zu beschleunigen, wandte sich Hardheim an das private Bahnunternehmen Lenz & Co. Dieses, vertreten durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft (WeEG) und die Badischen Lokal-Eisenbahnen (BLEAG), konnte für das Projekt gewonnen werden, und am 6. März 1900 legte die Badische Regierung den Gesetzentwurf zum Bau der Eisenbahnstrecke Walldürn–Hardheim als Privatbahn vor, welcher am 25. Mai 1900 durch die Kammern des Badischen Landtags gebilligt wurde. Das Gesetz enthielt die Auflage, dass die Strecke bis Ende 1906 fertig zu stellen sei. Die BLEAG erhielt am 12. Oktober 1901 die Konzession für den Bau und den Betrieb der Strecke Walldürn–Hardheim.

Nach erfolgreichen weiteren Petitionen des Eisenbahnausschusses analysierten die Badischen Staatseisenbahnen in Auftrag der Regierung die Bauwürdigkeit der nach wie vor gewünschten Verlängerung bis Tauberbischofsheim oder Bronnbach. Das am 13. Dezember 1903 vorgelegte Gutachten bescheinigte beiden Trassenvarianten aufgrund der ungünstigen Neigungsverhältnisse, die auch einen überregionalen Durchgangsverkehr aussichtslos erschienen ließen, hohe zu erwartende Defizite. Daher lehnte die Badische Regierung den Bau einer Verlängerung sowohl als Staats- wie als Privatbahn ab.

Quellen:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Walld%C3%BCrn%E2%80%93Hardheim#Vorgeschichte.2C_Planung_und_Bau.

Erschien der Bau des Abschnitts Walldürn–Hardheim durch die Konzessionsvergabe zunächst als gesichert, kamen die Arbeiten nicht in Gang, da sich die BLEAG zwischenzeitlich durch andere Projekte übernommen hatte. In Folge petitionierten Höpfigen und Hardheim 1903 für den Bau der Strecke als Staatsbahn, dieser Initiative stimmte die Regierung am 27. Februar 1906 zu, nachdem der Bau immer noch ruhte. Da den Baukosten der BLEAG – die sich bereits beim Bau der Strecke Neckarbischofsheim–Hüffenhardt als übersteuert herausstellten, um einen höheren Staatszuschuss zu erhalten – kein Glauben geschenkt wurde, mussten diese zunächst neu kalkuliert werden.

Am 27. Juli 1906 wurde schließlich zum zweiten Mal ein Gesetz zum Bau der Strecke Walldürn–Hardheim erlassen, dieses Mal jedoch als Staatsbahn. Mit dem Bau konnte im Oktober 1906 begonnen werden. Die große Zahl erforderlicher Kunstbauten, insbesondere Dämme, Streitigkeiten mit einem beauftragten Bauunternehmer und schließlich Dammrutsche führten dazu, dass sich der Bau bis Ende 1911 hinzog, so dass die Strecke am 23. Dezember 1911 eröffnet werden konnte. Nach Aufnahme des Betriebs kam es oft zu Senkungen und Dammrutschen, so dass bis 1918 immer wieder Nacharbeiten erforderlich waren.

Erinnerungen von Josef Eirich geb., 11.04.1869, Aufgeschrieben und erzählt von seinem Vater.

Ich erwähnte das nur als Kennzeichnung für die allgemeine Gleichgültigkeit und unverzeihlichen Mangel an Weitsicht der früheren Volksschicht unseres ganzen Landesteiles in den Jahrzehnten nach 1850, als die Hauptlinien der süddeutschen Eisenbahn projektiert und endgültig festgelegt wurden. Viel früher lebende Generation schickten ihre so genannten Gutwagen von Mannheim - Heidelberg ausgehend über die Landstraße Heidelberg - Wiesenbach nach Würzburg, die bekanntlich über Mosbach - Buchen - Walldürn - Hardheim - Tauberbischofsheim - Rinderfeld - Gerchsheim führte und etwa 1811 gebaut wurde, wie diese Jahreszahl beweist, die in großen Ziffern in die steinerne Straßenbrücke östlich Hardheim eingemeißelt ist.

Beim später einsetzenden Bau von Haupt-Telegraphen und Fernsprechlinien Heidelberg-Würzburg-Nürnberg folgte die Postbehörde diesem ganz selbstverständlichen Weg der jetzigen Bundesstraße 27.

Vertrauenswürdige, erfahrene Geschäftsleute, die zu jener Zeit auf der Höhe ihres Daseins standen, erzählten später uns Heranwachsenden, wie es kam, dass die oben genannten auch um die Hauptlinie des neuen Eisenbahnweges betrogen wurden. Die für das Planen zuständige Großherzogliche Badische Eisenbahnbehörde in Karlsruhe hatte von sich aus die Teilstrecke Mosbach - Buchen - Walldürn - Hardheim-Tauberbischofsheim in Erwägung gezogen und ihre Hauptrichtung durch Pfähle markiert.

Erinnerungen von Josef Eirich geb., 11.04.1869,

Aufgeschrieben und erzählt von seinem Vater.

Das hatte zur Folge, dass ein Großteil der Landwirtschaft treibenden Bevölkerung in Sorge versetzt wurde, um den drohenden Ackerbodenverlust, obwohl allgemein bekannt war, dass der Staat diese Flächen restlos gut bezahlt. Andere ließen sich ins Bockshorn jagen wegen angeblicher Luftverschmutzung durch Steinkohlenrauch und Dampf der Lokomotiven, die ihrem Ackergewächs empfindlich schaden könnten. Hauptgegner der Bahn waren die so genannten Posthalter, welche die Gespanne und Postbehörde und Postillione für die Postkutschen auf Rechnung der Postberhörde gegen gute Bezahlung stellten, also dauern sicher und gut verdienten, nebenher ansehnliche Landwirtschaft betrieben und als intelligente, wohlhabende Leute galten, die mit den zuständigen staatlichen Behörden in Karlsruhe regen Kontakt hatten und wussten, wo ihnen Erfolg winkte, ihre von der Eisenbahn bedrohte Existenz nochmals zu sichern.

Diese Posthalter taten sich mit Gleichgesinnten zusammen, als amtliche Kommission, die gemeinsam in Karlsruhe vorsprach und mit dem freudigen Bescheid heimkehrte. Jetzt haben wir es soweit, dass die Bahn weit weg von uns über Seckach - Osterburken - Eubigheim - Boxberg nach Könighshofen gebaut wird, also ungefähr entlang der badischen Grenze.

Aber Fachleute, die die wahren Hintergründe für die Wahl der letzteren Linie genauer kannten, sagten uns vor 50 - 60 Jahren schon, hochstehende Amtspersonen evangelischen Glaubens und auch der Großherzogliche Hof in Karlsruhe selbst seien Anfangs schon, als die in Rede stehende Eisenbahnlinie zur Erörterung stand, zu Gunsten ihrer Glaubensgenossen eingetreten, so dass die oben erwähnte Kommission aus unserer vorwiegend rein kath. Gegend ihr engstirniges Anliegen mühelos erreicht hat. Erwähnt sei hier noch, dass die zwischen Eubigheim und Boxberg liegende Ortschaft Angeltürn sich dann mit Erfolg in Karlsruhe bemüht hat, keinesfalls Eisenbahnstation oder Haltestelle zu werden. Spätere Generationen sahen die begangene Dummheit ihrer Vorfahren ein und brachten es endlich zur Bedarfshaltestelle.

**Erinnerungen von Josef Eirich geb., 11.04.1869,
Aufgeschrieben und erzählt von seinem Vater.**

Ähnlich soll sich beim Bau der Taubertalbahn die stattliche Ortschaft Dittigheim verhalten haben, die bisher nicht einmal Haltepunkt war.

Es dauerte Jahrzehnte bis man in Karlsruhe sich herabließ die falsche Planung der Eisenbahnbehörde notdürftig zu korrigieren, denn Buchen, Walldürn und die dazwischen liegenden Ortschaften Bödighheim und Hainstadt erhielten trotz heftigen Drängens erst gegen Ende der 1880 Jahre Nebenbahnverbindung mit der Hauptbahn in Seckach.

Weitere 10 Jahre vergingen, bis das kurvenreiche Zwischenglied nach Amorbach - Miltenberg folgte. Ende 1911 wurden Hardheim durch eine 10 km lange Teilstrecke mit Walldürn, und während des 1. Weltkriegs 1914-1915 Königheim von Tauberbischofsheim aus verbunden. Seither klafft seit 40 Jahren hoffnungslos eine unschwer ausbaufähige Strecke von nur 9 km, Hardheim Schweinberg - Weikerstetten - Königheim, welche den jetzigen Umweg der Frachtgüter aus Richtung Würzburg bis Walldürn erheblich abkürzen und den Material- und Personalaufwand für die 2 Sackbahnstationen sicherlich auf die Hälfte des bisherigen reduzieren würde.

Im Netz der Autobus-Fernverkehr der Bundespost ist Hardheim jetzt schon Schnittpunkt der 2 Hauptlinien Wertheim, Würzburg, Mosbach, Heidelberg. Eine weitere ist Würzburg Karlsruhe, die von der Firma Wörner als Privat-Linie seit 1950 betrieben wird.

Der Bahnbau
Walldürn – Hardheim, wie es Friedrich Mohr
in „Einst und Jetzt“ schrieb.

Als erste Bahn im badischen Lande wurde im Jahre 1840 die Linie Heidelberg-Mannheim in Betrieb genommen. Der Ausbau der Strecke Heidelberg – Bruchsal - Karlsruhe war im Jahre 1843 beendet. Der erste Teilabschnitt der Odenwaldbahn, die Verbindung Heidelberg-Mosbach, wurde am 23. Oktober 1862 eröffnet. Für deren Weiterführung nach Würzburg bestanden im Jahre 1858 drei verschiedene Projekte:

- a) von Mosbach über Gerlachsheim nach Würzburg;
- b) von Mosbach über Buchen-Walldürn-Hardheim-Tauberbischofsheim-Gerlachsheim nach Würzburg;
- c) von Mosbach an den Main und dann nach Würzburg.

Der badische Landtag entschied sich am 25. November 1862 für die erste Streckenführung. Maßgebend für diesen Entschluss war die Absicht, einen zügigen Durchgangsverkehr zu schaffen. Die wirtschaftlich berechtigten Gesichtspunkte der an der zweiten Linienführung liegenden Gemeinden fanden keine Berücksichtigung.

Am 1. November 1866 konnte die gesamte Strecke Heidelberg-Würzburg (über Gerlachsheim) dem Verkehr übergeben werden. Die Fertigstellung der Tauberbahn folgte in den Jahren 1867-1869.

Seit Anfang der 70er Jahre war der Ausbau der zweiten Strecke (Mosbach-Hardheim-Tauberbischofsheim) fortgesetzt Gegenstand zahlreicher Petitionen und Vorstellungen bei den maßgeblichen Behörden. 26 Gemeinden der Bezirke Buchen und Tauberbischofsheim setzten sich im Jahre 1874 dafür ein. Im Jahre 1875 erteilte die Regierung einen ablehnenden Bescheid, in dem es hieß, diese Bahn diene nur dem lokalen Verkehr, müsse also von den betreffenden Gemeinden selbst gebaut und betrieben werden. Ein Staatszuschuss wurde in Aussicht gestellt. Neue Eingaben folgten in den Jahren 1876, 1886, 1898, 1900, 1904 und 1908. Erreicht wurde, dass zunächst die Strecken Seckach-Walldürn (1887) und Hardheim-Walldürn gebaut wurden. Letztere erforderte einen Kostenaufwand von 1 800 000 M und konnte im Dezember 1911 in Betrieb genommen werden. Die Linie Tauberbischofsheim-Königheim wurde im Dezember 1914 fertiggestellt. Der Ausbau des Verbindungsstückes Hardheim-Königheim wurde weiterhin abgelehnt. Als Gründe wurden von der Regierung die hohen Baukosten (rund 4 Millionen M — mehr als bei den Strecken Walldürn-Hardheim und Tauberbischofsheim-Königheim zusammen), erhebliche Terrainschwierigkeiten (Tunnels waren zu erbauen) und die zu erwartende Unrentabilität angeführt.

In den Gemeinden, die am Bau interessiert waren, waren inzwischen sogenannte Eisenbahnkomitees gebildet worden. Folgende Orte waren darin vertreten: Tauberbischofsheim, Königheim, Dittwar, Gissigheim, Pülfringen, Heckfeld, Brehmen, Gerichtstetten, Erfeld, Waldstetten, Bretzingen und Hardheim.

Sie reichten am 9. Dezember 1913 eine Denkschrift an die Hohe Zweite Kammer der Landstände in Karlsruhe ein mit der Bitte um Erbauung einer Eisenbahn von Königheim über Gissigheim nach Hardheim. Zur Begründung war angeführt, dass durch die Verbindung der beiden Stichbahnen endlich eine wirksame wirtschaftliche Förderung des bisher vernachlässigten Gebietes ermöglicht werde. Ferner erhöhe sich hierdurch die Rentabilität der bereits bestehenden Strecken. Nicht zuletzt diene die Bahn der kulturellen Förderung des betreffenden Gebietes, indem sie den Besuch der Höheren Schulen in Tauberbischofsheim erleichtere.

Durch Regierungsbaumeister a. D. Koch und O. Wieland; Zivilingenieur in Karlsruhe, ließen die beteiligten Gemeinden ein genaues Projekt mit Kostenvoranschlag ausarbeiten. Die gesamten Baukosten wurden von diesen mit rund 2 340 000 M (pro km rund 167 000 M) ermittelt. Die Grunderwerbskosten waren hierbei nicht eingerechnet; das erforderliche Gelände sollte durch die Gemeinden unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Es wurde ferner eine Betriebskostenrechnung der Strecke Hardheim-Walldürn aus dem Jahre 1912 vorgelegt. Danach wurden befördert:

von Bahnhof Höpfigen: 38 000 Personen, 180 Stück Tiere, 23 000 kg Gepäck, Express, Milch, 9 800 t Güterversand und Empfang (Gesamteinnahmen für Personen und Güter 31 000 M); von Bahnhof Hardheim: 40 000 Personen, 400 Stück Tiere, 48 000 kg Gepäck, Express, Milch 18 000 t Güterversand und Empfang (Gesamteinnahmen für Personen und Güter 74 500 M)

In der 94. Sitzung der Zweiten Kammer der Landstände wurde das Projekt behandelt (neben verschiedenen anderen Bahnbauprojekten in Baden) und der Regierung empfehlend überwiesen. (Siehe amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung vom 22. Juni 1913). Die Regierung lehnte ab. Zu den bereits angeführten Gründen für die Ablehnung kam als neuer dazu, das Verkehrsbedürfnis in den Bezirken Tauberbischofsheim und Buchen sei nicht so groß, dass es den Bahnbau erfordere. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges machte weitere Bemühungen unmöglich. Nach Kriegsende wurden sie sofort wieder aufgenommen. Eine diesbezügliche Bittschrift wurde von neu gegründeten Arbeitsausschüssen am 30. Januar 1919 an das Badische Verkehrsministerium eingereicht. Als neue Gesichtspunkte wurden angeführt:

1. die erhebliche Umschlagsvermehrung im Einzugsgebiet (namentlich durch die 1917 gegründete Nahrungsmittelfabrik in Hardheim), 2. die Schaffung *von Arbeitsmöglichkeiten und die Durchführung von Notstandsarbeiten beim Bau.

Nach den Verhandlungen durch die Verfassunggebende Badischen Nationalversammlung vom 10. April 1919 wurde die Vorlage der Regierung befürwortend überwiesen. Am 26. März 1920 beschloss der Badische Landtag ein Gesetz zur Erbauung der Bahn Hardheim -Königheim. Ein Teilkredit von 300 001 Mark wurde hierfür im Etat genehmigt. (Schreiben des Ministers der Finanzen an den Gemeinderat in Hardheim).

Mit dem Bau wurde jedoch nicht begonnen. Ein neues Hindernis stellte sich in den Weg. Das Reich übernahm die Bahnen und war somit für den Bahn bau zuständig.

In einer Resolution zum Baubeginn wandten sich die interessierten Gemeinden am 6. Dezember 1924 an die Generaldirektion der Deutschen Reich Bahn Gesellschaft in Karlsruhe. Der Bescheid, der von dort erteilt wurde

lautete: „Die Bahn hat ausschließlich örtliche Bedeutung, sie dient lediglich dem Gütertausch im Raume Seckach, Amorbach, Hardheim, Tauberbischofsheim. Da der Deutschen Reichsbahngesellschaft auf absehbare Zeit keine Mittel zum Bau zur Verfügung stehen, ist sie zum Bau nicht verpflichtet.’

Doch man ließ sich dadurch nicht entmutigen. Im Jahre 1928 wurde eine Kommission nach Berlin entsandt. Der Reichstag sollte für den Bahnbau gewonnen werden. Als Argument konnte angeführt werden, dass das Projekt zu den vertraglich vom Reich zum Ausbau übernommenen Bahnlinien gehörte. Schwierigkeiten rein sachlicher Art, die von den Gemeinden selbst gelöst werden konnten, wurden beseitigt. Im Jahre 1928 genehmigten Bürgerausschüsse in den Ortschaften, durch deren Gemarkung die Bahn führt, sollte, die unentgeltliche Geländegestellung durch die betreffenden Gemeinden. Der Bahnbau wurde wiederum abgelehnt. Der Arbeitsausschuss suchte neue Mittel und Wege, um zum Ziele zu kommen.

Mitglieder des Arbeitsausschusses für den Ausbau der Bahn Hardheim Königheim waren im Jahre 1931:

Die Bürgermeister Seeber von Hardheim (Vorsitzender), Diebold von Tauberbischofsheim, Geier von Walldürn, Schell von Höpfingen Kappeler von Königheim, Gehrig von Gissigheim, Haberkorn von Pülfringen und Walzenbach von Brehmen; die Fabrikanten Ludwig und Josef Eirich von Hardheim und Böhler von Höpfingen, der Redakteur Kiel von Tauberbischofsheim und der Kaufmann Groß von Königheim

Im Jahr 1932 versuchte man, den Bahnbau Hardheim - Königheim in das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung einzuschalten. Es gelang nicht. In dem diesbezüglichen Schreiben des Reichsverkehrsministeriums vom 28. Januar 1933 an die Gemeinde Hardheim heißt es: Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung beschränkt sich auf die Instandsetzung und Verbesserung vorhandener Anlagen. Der Bau neuer Bahnen ist nicht vorgesehen.

Die beginnende Aufrüstung und der Ausbruch des zweiten Weltkrieges machten jegliche Hoffnung auf die Durchführung des Projektes zunichte. Nach dessen Ende wurden neue Schritte unternommen, um den Ausbau schließlich doch noch zu erreichen. Auch sie schlugen fehl.

Eine neue, viel größere Gefahr begann sich abzuzeichnen. Von Seiten der Deutschen Bundesbahn wurde im Zuge der Rationalisierung angestrebt, die unbequemen Nebenbahnen, unter ihnen die Bahnlinie

Walldürn - Hardheim, aufzugeben. Sofort eingeleitete Proteste von Industrie (Firmen Eirich), Gewerbeverein und Gemeindeverwaltung Hardheim (Bürgermeister Schmider) waren zwecklos. Am 23. Mai 1954 wurde der Zugverkehr der Bahnlinie Hardheim - Walldürn auf Omnibuslinienbetrieb umgestellt. Der Güterverkehr auf der Bahnstrecke wurde beibehalten. Zur Begründung wurde von der Bundesbahn die Unwirtschaftlichkeit dieser Nebenbahn angeführt. Es schloss zum Beispiel deren Bilanz im Jahre 1953 mit einem Fehlbetrag von 304 000 DM. Monatlichen Einnahmen von 10 000 DM standen Ausgaben von 35 000 DM gegenüber.

Auch die Bemühungen, den Einsatz von Schienenbussen zwischen Hardheim und Walldürn zu erreichen, blieben erfolglos, da durch diese die Betriebskosten nicht nennenswert gesenkt werden konnten.

Das Kapitel „Bahnverkehr Walldürn - Hardheim - Königheim - Tauberbischofsheim" hat damit ein wenig erfreuliches Ende gefunden. Die Bestrebungen, unser Gebiet verkehrsmäßig zu erschließen, dürfen indessen nicht als beendet angesehen werden. Wenn unserer Heimat als Notstandsgebiet wirksam geholfen werden soll, dann ist dieses Problem mit an erster Stelle zu lösen. Die Planungen der für unser Gebiet wichtigen Autobahnlinien beginnen in ihr Endstadium zu treten. Seien wir auf der Hut, dass ein zweites Mal der Anschluss nicht verpasst wird.

Baugeschichte, Teilstrecke Walldürn Hardheim

Geschichte der Linie Walldürn – Höpfingen - Hardheim -Königheim – Tauberbischofsheim

1880 - Hardheim war Mitglied im Eisenbahnausschuss in Tauberbischofsheim

1899 - Die Streckenführung Walldürn Hardheim wurde vom Landtag genehmigt.

1901- Hardheim trat aus dem Eisenbahnausschuss in Tauberbischofsheim aus. Hardheim orientierte sich nur noch nach Walldürn. Die Hardheimer Firmen glaubten, sie hätten in zwei Jahren mehr geschafft als im Ausschuss in den 20 Jahren mit Tauberbischofsheimer zusammen. Tauberbischofsheim, Wertheim verfolgten zu viele mögliche Verbindungen, was für Hardheim nicht zu realisieren war. Hardheim wollte nur die Verbindung über Königheim nach Tauberbischofsheim. Der Austritt von Hardheim bedeutete; kein gemeinsames Ziel mehr zu verfolgen. Hardheim setzte auf die Badische Reichsbahn und nicht auf die Privatbahngesellschaft.

1907 – Der Gemeinderat in Kulsheim unterstützte das Vorhaben von Tauberbischofsheim nicht mehr.

1908 – Im Gesetzentwurf vom 16.März 1906 wurde der Bau der Teilstrecke nach Königheim als Normalspur Nebenbahn vorgelegt und zugestimmt. Damit war ein Zusammenschluss der Bahn von Walldürn nach Tauberbischofsheim vorerst versperrt. In Hardheim dagegen hat man mit dem Ankauf von Gelände begonnen. Der m² wurde mit 0,40 Pfennig vergütet.

1909 – Im November wurde für die Strecke Walldürn – Hardheim der erste Spatenstich vorgenommen und auch festlich begangen. Beim nun folgenden Bahnbau kamen Arbeiter aus vielen europäischen Ländern, voran Italiener, Tiroler Österreicher, Ungarn, Böhmen und Kroaten. Das war für die jungen Leute sehr aufregend. Viele Bekanntschaften hatten nachhaltige Folgen.

Geschichte der Linie Walldürn – Höpfingen - Hardheim -Königheim – Tauberbischofsheim

1910 - Die Hardheimer Geschäftswelt begann sich neu zu orientieren und stellten sich auf die kommende Bahn ein. Die Firma Eirich baute das Stromnetz aus. Die Handwerker profitierten alle durch die Bautätigkeit, denn viele Arbeiter mussten versorgt werden. Viele Betriebe begannen sich zu erweitern. Der Tauberfrankenbote nannte nachfolgende Betriebe in Hardheim: Maschinenfabrik Gustav Eirich, Mühlenbaugesellschaft Adolf und Albrecht Eirich, Orgelbauer Wilhelm Bader und Söhne. Das Baugeschäft Friedrich Eirich, Steinbrüche: Philipp Holzmann & Co in Frankfurt am Main, Karl Schilling, Hochsteinmetz - Meister Berlin, Kaisersteinbruchaktiengesellschaft Köln. Holzmann plante eine Steinmetzwerkstatt und ein Lagerhaus sollte am Bahngelände entstehen. Nicht zuletzt das Ton und Ziegelwerk Hardheim das noch 1910 eröffnet werden soll. Viele Unfälle einige auch tödliche musste man beim Bau der Strecke verzeichnen.

1911 – Die 9,72 Kilometer lange Nebenbahn konnte dann endlich am 22. Dezember 1911 mit einem Festzug eingeweiht werden. Dann 1914 kam der erste Weltkrieg und man hatte andere Sorgen als an einen Bahnbau zu denken.

Quellen: Die Eisenbahn im Tauber. Kreis. Edelmann Deißler, Schifferdecker, Tack.

Quellennachweise

Bitte der Gemeinderäte Hardheim und Höpfingen,

die Erbauung einer Nebenbahn von Walldürn nach Hardheim / 1903-1904

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9814

Archivalieneinheit

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Vermessungswesen (Lv)

Liegenschafts- und Erwerbspläne (Lvgb, Lvge): Strecken Bereich Heidelberg

Strecke 4125 Walldürn-Hardheim

Güterplan der Bahn von Walldürn bis Hardheim: Gemarkung Höpfingen Streckenausschnitt:
4,7 bis 6,6 km / 1906

Quellen:

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9433

Archivalieneinheit

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Viele Petitionen von Gemeinden und Verbänden folgten.

Man erkannte den Vorteil der Bahn noch nicht.

Neubau eines Eisenbahn-Stationsgebäudes betr., vieler Einwohner von Königsbach, Erweiterung der Station Königsbach betr., vieler Einwohner von Haueneberstein, Errichtung einer Eisenbahnstation daselbst betr., der Gemeinden Langenordnach, Waldau, Viertäler u. a. O., Errichtung einer Haltestelle an der Höllentalbahn bei Hölzlebruck betr., der Gemeinde Niederbühl und Bewohner der Ludwigsvorstadt Rastatt, Errichtung einer Haltestelle beim Kreuzungspunkt der Murgtalstraße mit der bad. Hauptbahn betr. der Gemeinden Schönau, Altneudorf, Heiligkreuzsteinach, Lampenhain und Wilhelmsfeld, Anlage einer Eisenbahnverbindung von Neckarsteinach nach Waldmichelbach betr. der Gemeinden Winzenhofen, Gommersdorf, Krautheim und Klepsau, Staatsbeitrag zur Erbauung einer Dampfstraßenbahn von Möckmühl nach Dörzbach betr. der Gemeinden Tauberbischofsheim, Hardheim, Höpfingen, Königheim u. a. O., Bau einer Eisenbahn von Tauberbischofsheim über Hardheim nach Walldürn betr.,

Quellen: Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9378, Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Bitte der Orte Tauberbischofsheim u.a. um Erbauung einer Eisenbahnlinie von Hardheim über Königheim nach Tauberbischofsheim / 1903-1904

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9462.

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Bitte der Orte Tauberbischofsheim u. a. um Erbauung einer Eisenbahn von Hardheim über Pülfringen – Gissigheim - Königheim nach Tauberbischofsheim, ferner neue Petitionen: 1. der Gemeinderäte Brehmen u. a.O. wegen Führung über Brehmen (statt Pülfringen – Gissigheim - Königheim etc. 2. des Gemeinderats Dittwar um Anschluss des Ortes Dittwar an die Bahn / 1905-1906

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9568.

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Petitionen (zu dem Projekt Art. 1 Ziff. 5 des Gesetzentwurfs, die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes betr. Linie Tauberbischofsheim-Königheim)

1. der Gemeinden Tauberbischofsheim, Königheim, Dittwar, Gissigheim, Bretzingen, Pülfringen um eine Bahn Hardheim – Pülfringen – Königheim - Tauberbischofsheim, also Weiterführung der Bahn von Königheim bis nach Hardheim,

2. der Gemeinderäte von Erfeld, Brehmen, Gerichtstetten, Waldstetten u. Schwarzenbrunn um Führung der Bahn Hardheim-Tauberbischofsheim über Erfeld und Brehmen / 1907-1908

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9575

Archivalieneinheit

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Petition des Komitees und der Gemeinderäte der beteiligten Gemeinden um Erbauung einer Eisenbahn von Königheim über Gissigheim nach Hardheim / 1911-1912

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9774.

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

8. Antrag der Abg. Wittemann und Gen., Erstellung der Bahnlinie Hardheim-Königheim, - Drucks. Nr. 71 e - 9. Antrag der Abg. Seubert und Gen., Bau der Bahnlinie Wolfach-Rippoldsau - Drucks. Nr. 71 f - nebst einschlägigen Gesuchen / 1924-1925

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9921

Archivalieneinheit

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Gesuch des Gemeinderats Schweinberg u. a., Durchführung der Bahnstrecke Hardheim-Königheim betr. / 1926-1927

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9922

Archivalieneinheit

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Gesuch des Bürgermeisters von Hardheim namens der beteiligten Gemeinden, Fortführung des Bahnbaues Walldürn-Tauberbischofsheim / 1928-1929

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9957

Archivalieneinheit

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Letzter Versuch der Gemeinde Hardheim:

Gesuche: 1. der Gemeinde Hardheim u. a., Bau des Zwischenstücks Hardheim-Königheim der Bahn Walldürn-Tauberbischofsheim. 2. der Handelskammer für die Kreise Heidelberg und Mosbach im gleichen Betreff / 1931-1932

Quellen: 45 Verkehrswesen, 45 a. Eisenbahnen

Generallandesarchiv Karlsruhe 231 Nr. 9965

Archivalieneinheit

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

Landesarchiv Baden-Württemberg

Generallandesarchiv Karlsruhe

Archivalieneinheit

Aus Bestand: 231

Landtag, II. Kammer / 1816-1939; Fotos: Ende 19. Jahrhundert - ca. 1934

45 Verkehrswesen

45a Eisenbahnen

Bestellsignatur: 231 Nr. 9931

Permalink: <http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=4-1165818>

Titel: Gesuch des Bürgermeisters von Hardheim namens der beteiligten Gemeinden,
Fortführung des Bahnbaues Walldürn-Tauberbischofsheim

Laufzeit: 1928-1929.

Der Bau auf Hardheimer Gemarkung und Sicht.

Kaum 20 Jahre nach dem Bau des Erftaldoms waren viele Hardheimer Bürger und landwirtschaftliche Betriebe besorgt, wegen des Landverbrauchs durch die kommende Bahn.

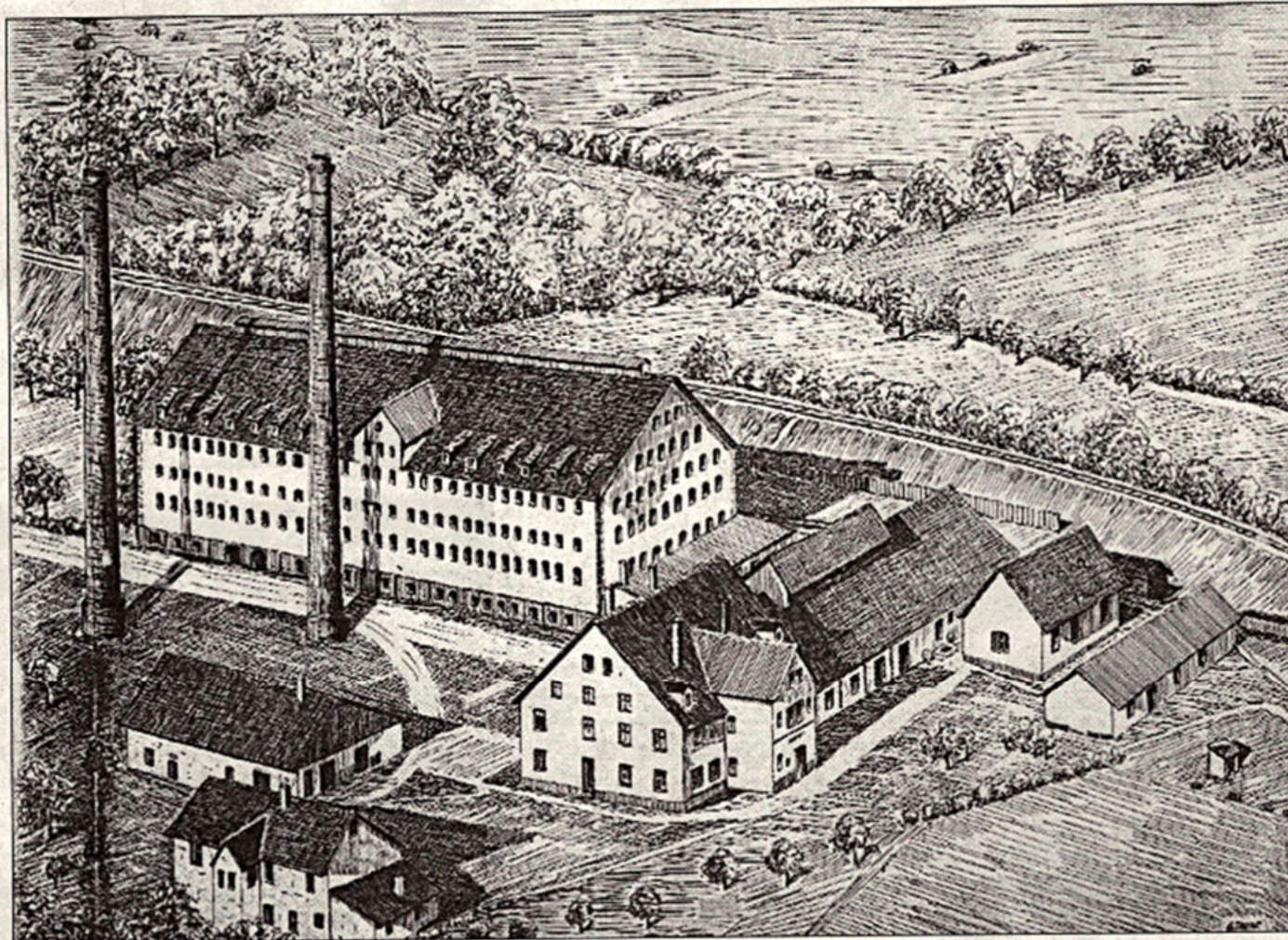
Die Sorge war begründet, denn viel Betriebe waren unrentabel, viele Hardheimer wanderten nach USA aus und nun soll man so viel Land für den Bahnbau weggeben.

Aber die Sorge war unbegründet. Die Bahn wurde mit einer schonenden Linie über meist unrentablen Äcker am Rande von Wäldern geführt.

Die Hardheimer Industrie dagegen wartete schon lange auf einen solchen Anschluss.

Nährmittel mit Bahndamm 1911

FN. Bild, Bericht Ingrid Eirich



Zwei signifikante, unterschiedlich hohe Kamine prägten das Bild des Ton- und Ziegelwerkes Hardheim an der Straße nach Höpfingen. Die große Halle wurde später als „Nährmittelfabrik“ genutzt.
Repro: FN

Die Eisenbahnstrecke Walldürn-Hardheim



Bild 79: 13. August 1910
Rohrdolent bei 78 +75; in der Mitte unterspült



1. Oberes Haupt
des Rohrdolens
2010



Bild 80: 13. August 1910
Gute Steine im geschütteten Damm



Bild 83: 13. August 1910
1. Links: Oberes Haupt des Rohrdolens 78 +75



2010



Heimatverein Höpfingen e.V.



Gemeinde Höpfingen

Die Eisenbahnstrecke Walldürn-Hardheim



2010

1. Rechts neben der Bahnlinie das im Jahr 1909 neu errichtete Ziegeleiwerk Hardheim



Bild 92:
13. August 1910
Profil 90 +00 gegen Hardheim



Am Stationenweg, der 1902 gebaut wurde.

Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.

Die Eisenbahnstrecke Walldürn-Hardheim



2010



Bild 87:
13. August 1910
Wegunter-
führung
bei 87



Bild 89:
13. August 1912
(Jahreszahl wohl
falsch. Es dürfte
1910 gemeint sein!)
Weg bei Profil 87



2010



Lokalbund des Höpfingen e.V.



Gemeinde Höpfingen

Hardheim oberhalb der Ölmühle.
Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Die Brücke am Stationenweg.
Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Unterhalb der Josefskapelle – Stationskrenzgruppe von 1902.

Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Oberhalb der Steinemühle und Eirich.
Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Nach dem Durchbruch bei der Lehmgrube.

Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Im Mühlgrabenweg – Kreuzberg.
Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Bau des Bahnwärterhauses

Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Bahnhofbau in Hardheim

Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Bahnhofbau in Hardheim

Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.

Die Eisenbahnstrecke Walldürn-Hardheim



Bild 103: 9. August 1910
„Bagger“ oder besser: Die dampfgetriebene „Erdabhebmaschine“ beim Bahnhof Hardheim

Zauber- und Frankenbote.

(S) **Hardheim.** Allgemein erwartete man, die Bahnarbeiten würden in dieser Woche wieder in vollem Umfang aufgenommen. Leider ist es nicht geschehen. Dennoch lebt man hier in der besten Hoffnung. Volle Arbeitsruhe ist dahier auch nie eingetreten. Trotz sog. Waffenstillstandes wurde hier fleißig weitergebaut an der Straßen-Ueberführungsbücke, die ihrer Vollendung entgegengeht. Ein schönes und technisch sehr interessantes Werk! Zugleich war man ebenso eifrig tätig an der Aufstellung der Erdabhebmaschine beim Bahnhofgebäude. Das Kunstwerk steht nun fertig da und beißt kräftig in die Erdschollen ein, wie wenn es den ganzen Berg verschlucken wollte; ebenso rasch speit es die aufgenommenen Erdmassen wieder aus in die bereitstehenden Transportwagen. Von den Leuten, denen das „Baggern“ bisher fremd gewesen, wird die Maschine bei ihrer Räumungsarbeit sehr fleißig beschaut. Nun hofft man, die Bahnarbeit werde in der kommenden Woche wieder in vollen Betrieb gesetzt.



Heimatverein Höpfingen e.V.



Gemeinde Höpfingen

Bahnhofbau in Hardheim

Quellen: Heimatverein Höpfingen, Adalbert Hauck.



Der Steinbruch unterm Bahndamm.



Groß musste der Schock für die Kollegen gewesen sein.

Dieser Eintrag wurde ohne Genehmigung der Eigentümer angebracht und ist heute zugeschüttet.



Das Kreuz an der Unglücks-
stelle mit der Jahreszahl 1911

Die Unfallstelle von Wilhelm Geiger, 2014.

Wilhelm war am 05 April 1888 in Hardheim geboren, er wurde am + 22 Nov 1911 in Hardheim begraben. Er verunglückte am Steinbruch Gemarkung Mühlhölzle.

Seine Eltern waren, Karl Wilhelm Geiger aus Heidelberg und Maria Genovefa Weniger aus Gerichtstetten. Geiger hatte 7 Geschwister, Friedrich heiratet nach Schollbrunn eine Genoveva Link aus Wieblingen.

Bericht von Adalbert Hauck:

Hardheim, 22. Nov. (Unglücksfall.)

(H.B. Sonntag war der 19. Nov. Die Bahnböschung ist hier über 15 Meter hoch und sehr steil).

Bericht:

Der ledige Steinhauer Wilhelm Geiger von Hardheim war am letzten Sonntag (19. November) abends in die Bahnkantine zwischen hier und Höpfingen gegangen. Am Montag morgen fand ihn nun ein Aufseher der Bahn am Fuße einer Bahnböschung bewusstlos liegen. Geiger muss in der Dunkelheit abgestürzt sein. Sein Hund saß neben ihm und winselte, wodurch der Aufseher aufmerksam gemacht wurde. Nur mit großer Mühe gelang es, den Hund, ein böses Tier, wegzubringen. Geiger wurde nach Hause gebracht, wo er am Montag Abend, ohne das Bewusstsein wieder erlangt zu haben, an Gehirnverblutung starb. Der Verstorbene war in eine Untersuchung verwickelt, da er jener Teilnehmer war, der auf Herrn Pfarrer Künzler von Höpfingen in der Versammlung am 7. Oktober mit dem Messer einzudringen versuchte, aber von seinen Brüdern zurückgerissen wurde."

Der Weg führte direkt am Bahndamm entlang und keine 2 Meter oberhalb des Steinbruchs am Schießstand vorbei. Ein betrunkenere kann da schon leicht hinuntergefallen sein. Das damals eingemeißelte Kreuz ist durch die Verwitterung und Verrottung des Gesteins nicht mehr sichtbar. Unter der heutigen Schotterschicht liegt der Eintrag von 1911. Die Schichten darüber sind schon verwittert.

Dieser Steinbruch sollte, im besonderen Gedenken an den verstorbenen Geiger in Ehren gehalten werden. Bild H. Berberich 2014.

Eigentümer: Erbgemeinschaft Münster-Gärtner.

Die Unfallstelle von Wilhelm Geiger, 2014.

An dieser Stelle an der Sohle des Steinbruchs ist heute ein 5 Meter hohe Schottertschicht.





Verzeichnis

der Bezirke der Maschineninspektionen, Betriebsinspektionen und |Bahnbauinspektionen sowie der Ihnen zugeteilten Bahnstecken.

Maschinen-Inspektion.	Betrieb-Inspektion.	Bahnbau- Inspektion.	Zugeteilte Bahnstecken
Heidelberg	Lauda	Lauda	Würzburg-Seckach o; Wertheim-Mergentheim.
	Eberbach		Seckach-Mosbach o; Seckach- Rippberg Landesgrenze.
Eberbach	Eberbach		Mosbach-Neckarelz; Neckargemünd o -Eberbach- Jagstfeld.
	Walldürn (Baubüro)		Neubaustrecke Walldürn - Hardheim.
	Heidelberg I		Neckarelz o - Meckesheim o.
Heidelberg	Heidelberg I		Jagstfeld - Meckesheim- Neckargemünd- Heidelberg o ; Steinfurt- Eppingen o.
	Heidelberg II		Heidelberg - Bruchsal o; Heidelberg - Schwetzingen o - Mitte Rhein bei Speyer.
	Heidelberg III		Leitung des Bahnhofumbau Heidelberg
Mannheim	Heidelberg Heidelberg II		Friedrichsfeld B. B. o - Heidelberg o.
Mannheim	Heidelberg II		Schwetzingen - Graben-Neudorf o.
	Mannheim		Mannheim - Friedrichsfeld B. B. - Friedrichsfeld M. N. B.; Mannheim Mitte Rhein - Schwetzingen o; Mannheim - Mannheim Industriehafen; Rheinau - Brühl; Mannheim- Schwetzingen (Güterbahn).

Verzeichnis

der Bezirke der Maschineninspektionen, Betriebsinspektionen und
Bahnbauinspektionen sowie der ihnen zugeteilten Bahnstrecken.

Maschinen- inspektion.	Betriebs- inspektion.	Bahnbau- inspektion.	Zugeteilte Bahnstrecken.	
Heidelberg	Lauda	Lauda	Würzburg—Seckach o; Wertheim—Mergentheim.	
		Eberbach	Seckach—Mosbach o; Seckach—Ripperg Landes- grenze.	
	Eberbach	Eberbach	Mosbach—Neckarelz; Neckargemünd o—Eberbach —Jagstfeld.	
		Walldürn (Baubureau)	Neubaustrecke Walldürn— Hardheim.	
		Heidelberg I	Neckarelz o—Neckesheim o.	
	Heidelberg	Heidelberg I	Jagstfeld—Neckesheim - Neckargemünd—Heidel- berg o; Steinsfurt—Eppingen o.	
			Heidelberg II	Heidelberg—Bruchsal o; Heidelberg—Schwekingen o

H
—
1:1
□
26%

Dann 1911, wurde die Teilstrecke Walldürn Höpfingen Hardheim eingeweiht.

Bild: Helmut Berberich Privatbesitz



Im Dezember 1911 wurde die Bahnstrecke Hardheim-Walldürn offiziell übergeben, und Hardheim hatte damit seinen ersten eigenen Bahnhof. Fast hundert Jahre später kehrt jetzt neues Leben in den Bahnhof ein: So wollen die Eigentümer, Modistin Bernadette Balles und Bildhauer Otfried Faul, in der ehemaligen Güterhalle in Zukunft Lesungen, Konzerte und Ausstellungen veranstalten. Bei einem Tag der offenen Tür am Samstag, 22. September, ab 10 Uhr stellen sie das Projekt nach dem gelungenen Umbau der Öffentlichkeit vor. Repro: FN

**Dann 1911, wurde die Teilstrecke Walldürn Höpfingen Hardheim eingeweiht.
Geladene Gäste, ohne Frauen.**



Kursbuchstrecke: 1911 (bis 1954)

Streckennummer (DB): 4125

Streckenlänge: 9,7 km

Spurweite: 1435 mm (Normalspur)

Maximale Neigung: 22 ‰

Minimaler Radius: 240 m

Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h

Legende

Bahnhof, Station

0,0	Walldürn	409 m	
			Madonnenlandbahn nach Miltenberg
	5,4	Höpfingen	361 m
	9,7	Hardheim	277 m

Rückbau erfolgte 2004.

Personenverkehr

Im Personenverkehr wurden stets nur Züge angeboten, die zwischen Walldürn und Hardheim pendelten. Stand 1953 verkehrten werktags acht Zugpaare. Die Personenzüge wurden bis in die Mitte der 1930er Jahre von Laudaer Tenderlokomotiven des badischen Typs VI b, danach von Neckarelz Loks des gleichen Typs bespannt. Den letzten Personenzug der DB bespannte 1955 eine Lok der Baureihe 945–17.

Den Pendelverkehr im Fahrplan 1998/1999 bedienten Triebwagen der Baureihe 628.

Güterverkehr

In den letzten Betriebsjahren bediente eine Rangierlok der Baureihe 365 die Strecke Walldürn–Hardheim – gemeinsam mit der Bahnstrecke Neckarelz–Osterburken und der Madonnenlandbahn – bei Bedarf von Neckarelz aus, zuvor wurde der Güterverkehr mit Diesellokomotiven der Baureihen 211 oder 212 bedient. In den 1950er Jahren kamen Dampflokomotiven der Baureihen 744–13, 94.5–17 und 50 zum Einsatz.

Bahnhof in Hardheim.

Bild: Landesdenkmalmt



Eisenbahnbrücke an der B27 in Hardheim.

Bild: Landesdenkmalmt



Auch in Schweinberg wartete man auf den Anschluss nach Königheim.

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts kam Schweinberg wieder in Bewegung. Die rein bäuerliche Struktur des Dorfes gab allen, die keinen oder wenig Grund und Boden besaßen, wenig Aufstiegsmöglichkeiten. Sie mussten meist als Tagelöhner oder Knechte ihren Unterhalt verdienen. Dies änderte sich mit der Entwicklung des Industriezentrums Mannheim. Hier bot sich eine Chance, dem daheim unentrinnbar vorgezeichneten Lebensweg zu entkommen. Die Sogwirkung der Industrie machte sich in den Einwohnerzahlen Schweinbergs deutlich bemerkbar. 1925 hatte Schweinberg nur noch 676 Einwohner, 1939 war die Zahl sogar auf 594 Einwohner zurückgegangen. Gegenüber der Einwohnerzahl von 1871 ergibt das einen Rückgang um 217 Einwohner, das ist mehr als ein Viertel der Bevölkerung. Vergeblich stemmten sich Kreis- und Gemeindeverwaltung gegen die Entwicklung. Bessere Verkehrswege, vor allem Eisenbahnlinien, wurden gefordert, um industrielle Arbeitsplätze zu schaffen und die Menschen in der Heimat zu halten. Die Herausbildung des "Hinterlandes" war aber nicht aufzuhalten, denn das Verständnis für eine gleichmäßige Erschließung des Landes fehlte in der ersten Phase der Industrialisierung weitgehend. Ein Lieblingsprojekt der Gemeinde Schweinberg und aller umliegenden Gemeinden von Buchen bis Tauberbischofsheim war der Ausbau der Bahnlinie zwischen Hardheim und Königheim. Mit viel Mühe hatte man den Ausbau von Seckach über Buchen und Walldürn nach Hardheim erreicht. Von Tauberbischofsheim her war die Strecke bis Königheim vorgetrieben. Nur 12 km waren noch zwischen den beiden Sackbahnhöfen Hardheim und Königheim zu überwinden, um die durchgehende Linie von Seckach bis Tauberbischofsheim fertig zu stellen. In der Mitte dieses Stückes lag Schweinberg. Da brach der erste Weltkrieg aus. Auch nach seiner Beendigung wurde das Teilstück Hardheim-Königheim, dessen Fertigstellung so nahe liegend und dringlich gewesen wäre, nicht ausgebaut. Dadurch wurde die gesamte Linie zu einem Schattendasein verurteilt. Das Ergebnis dieses Verkehrsnotstandes während der Zeit der Industrialisierung war für Schweinberg der oben erwähnte Verlust von über einem Viertel seiner Bevölkerung, den die Volkszählung von 1939 ausweist.

Quellen: Lehrer Horn, Schweinberg

Aus der Sicht von Königheim:

Auch in Königheim war man auf die Zugverbindung gespannt.
Vorgeschichte, Planung und Bau

zur Vorgeschichte siehe auch: Bahnstrecke Walldürn–Hardheim

Keimzelle der Bahnstrecke Tauberbischofsheim–Königheim waren die Petitionen der Gemeinden zwischen hinterem Odenwald und Taubertal, die seit den 1870er Jahren auf den Bau einer Eisenbahnverbindung Walldürn–Tauberbischofsheim drängten. Nachdem ein Gutachten der BadStB. im Dezember 1903 einer solchen Verbindung eine vollkommen ungenügende Wirtschaftlichkeit bescheinigte und damit eine Realisierung seitens des Staates vorerst abgelehnt wurde, ließen die Anliegergemeinden nicht locker. So konnte ein 1905 in Tauberbischofsheim gegründetes „Eisenbahnkomitee“ im September 1906 durchsetzen, dass die BadStB. in Regierungsauftrag die Baukosten einer längeren und damit vorgeblich günstigeren Trassenführung untersuchte.

Das Ende 1907 vorgelegte Ergebnis fiel jedoch vernichtend aus: Anstatt der zuvor berechneten Kosten von 4,7 Mio. Mark bezifferten sich die kalkulierten Kosten auf 5,2 Mio. Die Baukosten pro km wären damit die höchsten für eine Bahnstrecke in Baden überhaupt gewesen, und dies für eine reine Lokalbahn. Gleichzeitig bescheinigte das Gutachten einer Stichbahn bis Königheim die Bauwürdigkeit. In Folge verwarf die Badische Regierung den Bau einer Durchgangsstrecke endgültig und konzentrierte sich auf die vorgeschlagene Stichbahn, deren Bau als Staatsbahn am 2. September 1908 per Gesetz beschlossen wurde.

Mit den Bauarbeiten wurde 1910 begonnen. Die Einweihung fand am 1. Dezember 1914 ohne große Feierlichkeiten statt, da bereits der Erste Weltkrieg ausgebrochen war. Die Strecke Tauberbischofsheim–Königheim war die letzte von den BadStB eröffnete Eisenbahnstrecke.[1]

Quellen: <http://www.kenche.de/aufruf.php?id=55>

Die Veränderung ab 1945

Bildmaterial von Adalbert Hauck.



Unfall im Juni 1957.

Gefahrguttransport raste ungebremst in
den Hang am Ende des Hardheimer
Bahnhofs.

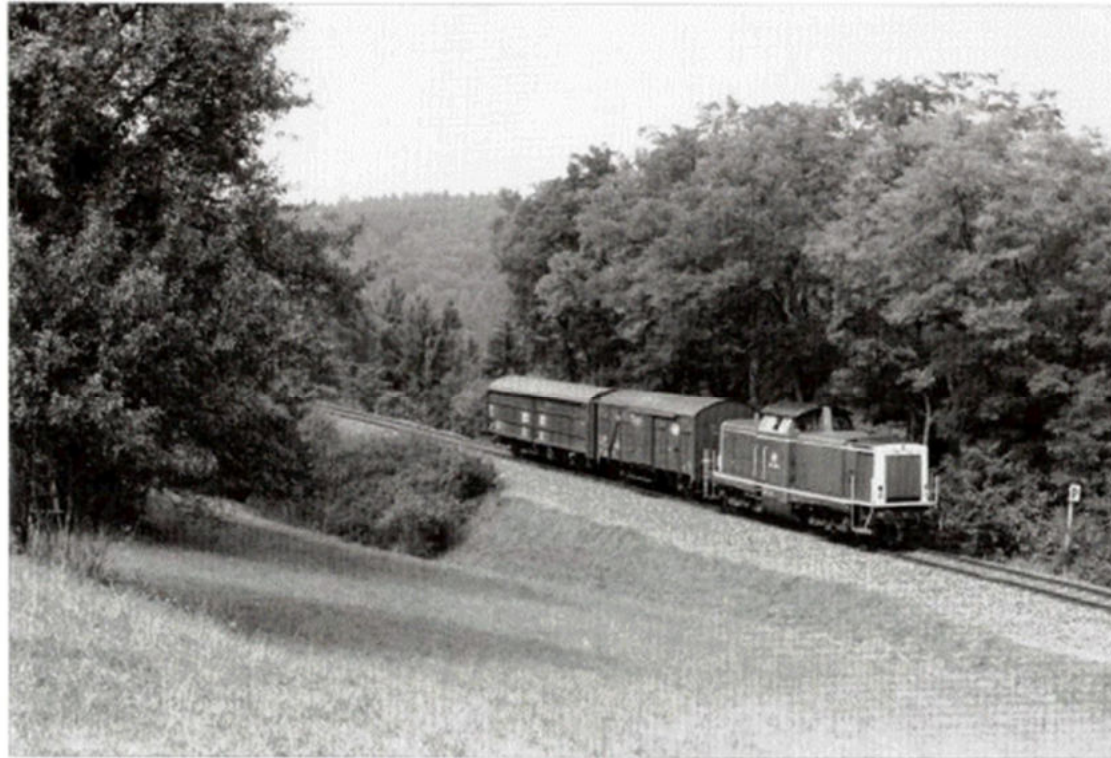


Mitte der 50er Jahre war in Hardheim aufgrund des starken Güterverkehrsaufkommens eine Kleinlokom stationiert. Im Juni 1957 überfuhr Köf II 6250 (die spätere 323 558) des Bw Mannheim einen Preßbock und landete im nachfolgenden Wiesenthang.
AUSNAHME: FOTOSTILLER BERNHARD, HARDHEIM

Quellen: Bild entnommen von Hans Wolfgang Scharf,
Eisenbahn zwischen Neckar, Tauber und Main.

Unfall im Juni 1957.

Gefahrguttransport raste ungebremst in
den Hang am Ende des Hardheimer
Bahnhofs.



Am 30. August 1989 bespannte 212 212 des Bw Karlsruhe I die U₃ Neckaritz - Hardheim, aufgenommen hinter Höfingen.

ABFABME: RUDOLF F. PWEI

Quellen: Bild entnommen von Hans Wolfgang Scharf,
Eisenbahn zwischen Neckar, Tauber und Main.

Unfall im Juni 1957.

Gefahrguttransport raste ungebremst in
den Hang am Ende des Hardheimer
Bahnhofs.



Quellen: Bild entnommen von Hans Wolfgang Scharf,
Eisenbahn zwischen Neckar, Tauber und Main.

Das Königheimer Bahnhofgebäude.

Hier wollte man ursprünglich von Hardheim aus anfahren.



Die letzte Personenfahrt am 10.Mai 1955.

Bild: vom Heimatverein Höpfingen veröffentlicht.



Die letzte Fahrt „Hardheim - Höpfingen - Wallstern“.

Verladung der Firma Eirich.

Bild: Firma Eirich, Herr Paul Eirich.



Verladung der Firma Eirich.

Bild: Firma Eirich, Herr Paul Eirich



Verladung der Firma Eirich.

Bild: Firma Eirich, Herr Paul Eirich

Hier Transport von Häckslermaschinen.

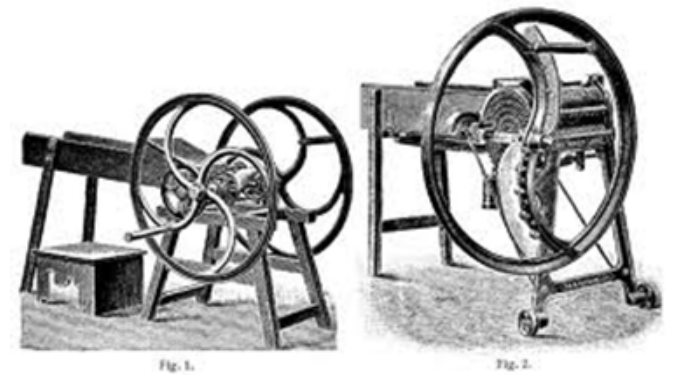


Verladung der Firma Eirich.

Bild: Firma Eirich, Herr Paul Eirich



Häcksler Urtyp



Der Rückbau der Bahnlinie

Hardheim - Walldürn

Niedergang von H. Berberich.

Ohne dass die erforderliche Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums vorlag, stellte die Deutsche Bundesbahn am 23. Mai 1954 den Personenverkehr zwischen Walldürn und Hardheim ein, eine nachträgliche Genehmigung wurde zum 10. Mai 1955 erteilt. Durch das Bundeswehr-Depot in Hardheim kam der Strecke weiterhin eine hohe strategische Bedeutung zu, so dass es weiter regelmäßigen Güterverkehr gab. Als letzter Güterkunde blieb bis zum Schluss nur die Hardheimer Firma Eirich der Bahn treu. Diese bekam mehrmals pro Woche Halbzeuge aus Stahl angeliefert.

1986 plante das Land, die Bahn durch die landeseigene Südwestdeutsche Eisenbahnen AG (SWEG) zu übernehmen, was aber nicht realisiert wurde. Am 12. Januar 1998 gab die Deutsche Bahn ihre Güterverkehrsstelle Hardheim auf. Damit endete zunächst der reguläre Verkehr auf der Strecke. Im Fahrplan 1998/1999 kam es zu einer Wiederbelebung des Personenverkehrs: Da das Land Bayern an Wochenenden ÖPNV-Leistungen auf der Madonnenlandbahn abbestellte, fuhren die Züge zur Ausnutzung der entstandenen Ruhezeiten zwischen Walldürn und Hardheim, ohne dass dieses Angebot Zuspruch fand.

Nachdem die Strecke ungenutzt war, kein langfristiges Konzept vorlag und die Region kein Interesse an einem Weiterbetrieb zeigte, legte sie die Deutsche Bahn zum 31. Oktober 1999 still. Ein Konzept des Landes für eine Reaktivierung durch die RP-Eisenbahn, das die Verlagerung des Schülerverkehrs Hardheim–Buchen auf die Schiene vorsah, scheiterte an der Weigerung des Neckar-Odenwald-Kreises, die benötigten 50.000 DM pro Jahr zur Strecken-Instandhaltung zuzuschießen. Im September 2004 wurden die Gleise zwischen Walldürn und Hardheim zurückgebaut.

Der Weg zur Wohlfahrtsmühle oberhalb der ehemaligen Bahnlinie.



Alle 100 Meter stand so ein Stein.
Noch 900 Meter bis zum Bahnhof Hardheim.
Bild H. Berberich 2014.



Der ehemalige Gleisbahndamm im Jahr 2014.



2014 am Stationenweg



Bild: H. Berberich 2011, Bahnhofgebäude in Hardheim



Bild: H. Berberich 2011, ehemaliges Lagerhaus



Literaturhinweis:

Peter-Michael Mihailescu, Matthias Michalke: *Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg*. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart 1985, [ISBN 3-8062-0413-6](#), S. 15–17.

Hans-Wolfgang Scharf: *Eisenbahnen zwischen Neckar, Tauber und Main*. Band 1: *Historische Entwicklung und Bahnbau*, EK-Verlag, Freiburg (Breisgau) 2001, [ISBN 3-8825-5766-4](#).

Hans-Wolfgang Scharf: *Eisenbahnen zwischen Neckar, Tauber und Main*. Band 2: *Ausgestaltung, Betrieb und Maschinendienst*, EK-Verlag, Freiburg (Breisgau) 2001, [ISBN 3-8825-5768-0](#).

Forschung: Helmut Berberich

Schlussbestimmung:

Die Verteilung erfolgt grundsätzlich über das Internet.

<http://www.hardheim.info/>

Ausdrucke sind erlaubt.

Ausdrucke werden hinterlegt:

- Gemeindearchiv
- Landesarchiv Bronnbach

Bestellung von Ausdrucken beim Herausgeber:

Helmut Berberich, Thüringer Str. 33, 74736 Hardheim,

Telefon: 06283-1743.