

# Volldampf

Die Jubiläumsausgabe zum 125-jährigen Bestehen der Odenwald-Bahn

## 125 Jahre Südabschnitt Odenwald-Bahn

Die ersten Jahre: Staatsvertrag besiegelte den Bau des Teilabschnitts zwischen Erbach und dem Neckartal

VON STEFAN REINHARDT

Odenwaldkreis. Mit der feierlichen Einweihung der weltweit ersten öffentlichen Eisenbahnlinie zwischen den nordenglischen Städten Stockton und Darlington im Jahre 1826 wurde der Grundstein zu einer Erfolgsgeschichte gelegt, die noch bis heute andauert. Unter der Leitung des britischen Ingenieurs George Stephenson

war auch die Angst vor der hohen Reisegeschwindigkeit, die bei etwa 20 Stundenkilometern lag...

Nichtsdestotrotz war der Siegeszug der Dampfzüge auch hierzulande nicht aufzuhalten. Trotz der Bedenken wurden bereits in den Anfangsjahren im Großherzogtum Hessen erste Eisenbahnlinien geplant. Im Odenwald gab es ab 1850 den zaghaften

Odenwald-Bahn fiel – aufgrund der anhaltenden Unstimmigkeiten mit dem Großherzogtum Baden allerdings nur bis zur Endstation Hetzbach. Den Bauauftrag erhielt die Hessische Ludwigsbahn AG, 1845 als Mainz-Ludwigshafener Eisenbahngesellschaft gegründet. Rasch wurden die erforderlichen Arbeiten angegangen, sodass bereits am 11. Dezember 1871 der erste Zug im Erbacher Bahnhof



**Volldampf:** Das Himbächel-Viadukt zählt im wahrsten Sinne des Wortes zu den Höhepunkten einer Fahrt auf der Odenwald-Bahn. (Foto: Gunter Hartmann)

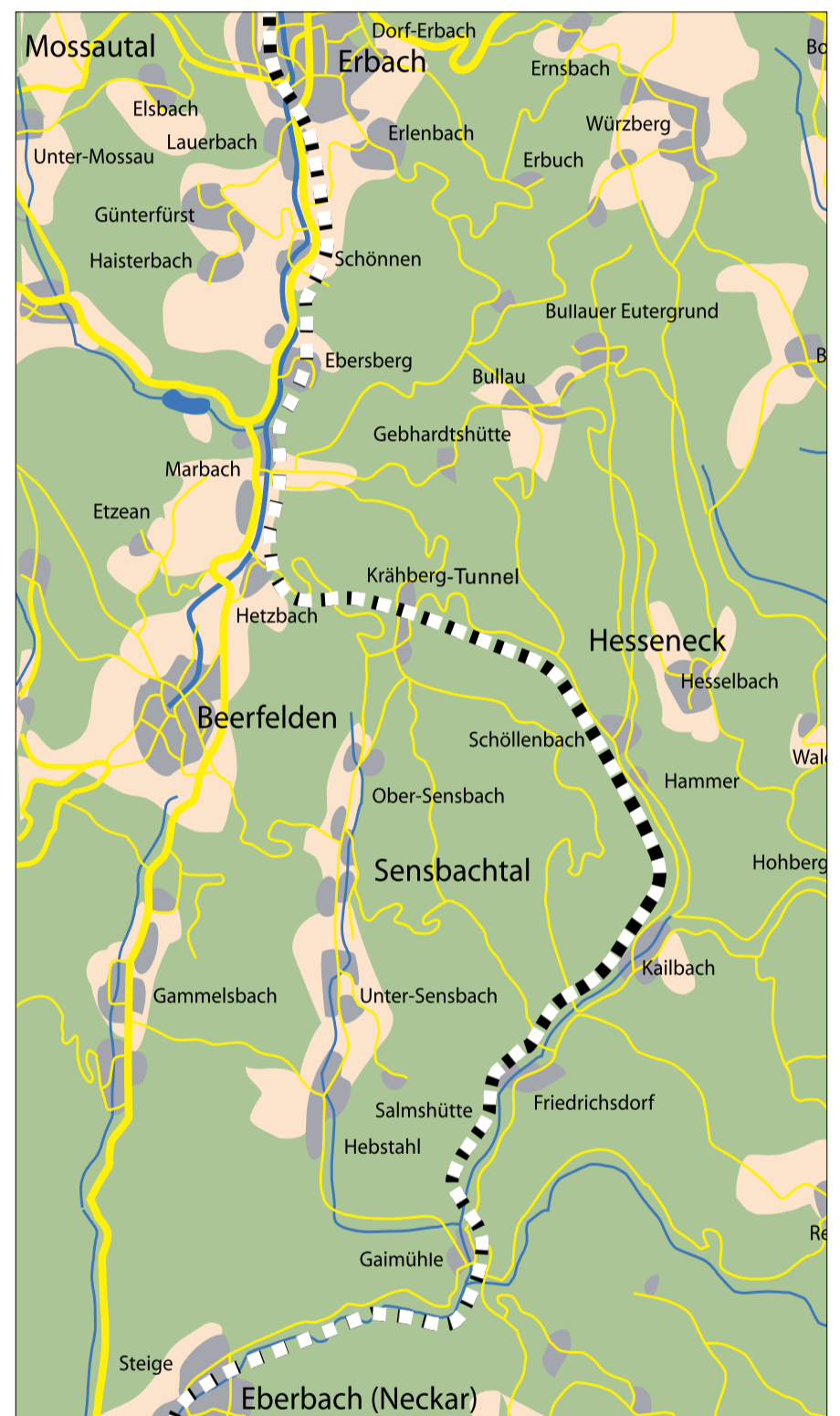
transportierte die „Locomotion“ erstmals in der Geschichte Personen mit der Bahn. Nur neun Jahre später nahm in Deutschland der „Adler“ Dampf auf und verband Nürnberg mit dem benachbarten Fürth. Von Franken aus verbreitete sich das moderne Fortbewegungsmittel rasch in ganz Deutschland – trotz zahlreicher Ressentiments in der Bevölkerung. Fuhrleute, Gastwirte und Schmiede entlang der neu errichteten Bahnlinien fürchteten ebenso um ihre berufliche Existenz wie Landwirte, die durch den Gleisbau ihre fruchtbaren Ackerflächen bedroht sahen. Weit verbreitet unter den Eisenbahngegnern

Wusch nach einer eigenen Bahnlinie. Vom Erfolg einer solchen Strecke überzeugt, stellte der Bezirksrat des Kreises Erbach daher im Jahre 1860 einen Antrag an die Großherzogliche Staatsregierung, eine Bahnlinie durch den hessischen Odenwald von Darmstadt bis nach Eberbach zu bauen. Diese Pläne stießen allerdings beim benachbarten Großherzogtum Baden auf wenig Gegenliebe, da dieses eine Konkurrenz zur eigenen Bahnlinie befürchtete.

Zahlreiche Streckenvarianten wurden in den Folgejahren geplant und wieder verworfen, bevor im Frühjahr 1868 die Entscheidung zum heutigen Verlauf der

einfielen konnte. Die feierliche Eröffnungsfahrt fand am 23. Dezember statt, als ein reich geschmückter Personenzug mit zahlreichen Ehrengästen an Bord unter großem Jubel und öffentlicher Anteilnahme die gesamte Strecke von Darmstadt bis Erbach befuhr. Pünktlich Heiligabend konnte die Strecke dann dem regulären Linienverkehr übergeben werden.

Entgegen aller Bedenken der badischen Nachbarn, hielt das Großherzogtum Hessen weiter an einer Fortführung und dem damit verbundenen Ausbau der Trasse bis Eberbach fest. Am 02. November 1874 war es dann endlich soweit: ein Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Hessischen Ludwigsbahn AG besiegelte den Bau eines Teilabschnitts zwischen Erbach und dem Neckartal.



**Überblick:** Der Verlauf des Südabschnitts der Odenwald-Bahn zwischen Erbach und Eberbach. (Karte: Rainer Kaffenberger)

### Auf und ab zwischen Erbach und Eberbach

Nachdem die rechtlichen Hürden für den Weiterbau der Odenwald-Bahn mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages ausgeräumt waren, tat sich den Planern ein anderes, gewaltigeres Hindernis auf. Während der Streckenverlauf zwischen Darmstadt und Erbach ohne allzu großen Aufwand in die Odenwälder Mittelgebirgslandschaft integriert werden konnte und nur eine geringe Steigung aufwies, schränkten die natürlichen Gegebenheiten im südlichen Odenwald die Ingenieure erheblich in ihren Planungen ein.

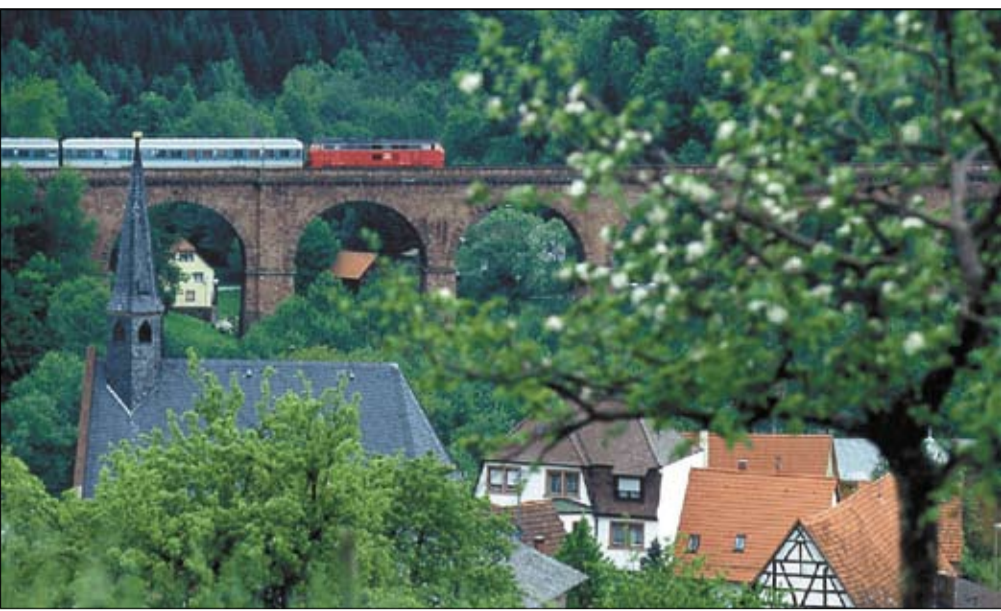
Bis zum offiziellen Baubeginn 1878 wurden mehrere Konzeptionen zum Trassenverlauf zwischen dem Mümling- und dem Neckartal erstellt. Aber erst ein Jahr vor Baubeginn einigte man sich bei der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft auf die endgültige Trassierung.

So erwies sich beispielsweise eine kürzere Streckenführung, entlang der Mümling bis Beerfelden und weiter nach Gammelsbach (ähnlich dem Verlauf der heutigen Bundesstraße 45) als nicht durchführbar. Man einigte sich bei den Planungen auf eine maximale Steigung von 1:70, was den Verlauf durch das Gammelsbachtal nur unter einem enormen Investitionsaufwand möglich gemacht hätte.

Als einzige Alternative blieb der Umweg über das Ittertal nach Eberbach. Hier schreckte die Ingenieure weder der erforderliche Tunnelbau unter dem Krähberg hindurch, noch die Tatsache, dass das Flüsschen Itter in seinem Lauf anschließend noch elfmal überbrückt werden musste. Weiterer Vorzug dieser Strecke: der Anschluss an die Neckartal-Bahn konnte, aus Richtung Gaimühle kommend, wesentlich leichter realisiert werden.



**Schneller Odenwälder:** Auf dem Weg von Frankfurt nach Stuttgart bei der Durchfahrt in Kailbach. (Foto: DB Netz AG)



**Haintal-Viadukt:** Auf 173 Metern Länge überspannt das Bauwerk einen Ausläufer des Ittertals. (Foto: DB Netz AG)

## Großartige Ingenieurbauten

Die Kosten beliefen sich auf 343.615 Mark

Bei der Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen den beiden Großherzögen Hessen und Baden 1874 ging man von einer Inbetriebnahme der Odenwald-Bahn auf ihrer Gesamtlänge im Jahre 1878 aus. Doch langwierige Streckenplanungen und zahlreiche erforderliche Kunstbauwerke im südlichen Streckenabschnitt verzögerten den Bau beträchtlich. Alleine zwischen Schöllnbach und Eberbach mussten drei Viadukte errichtet werden. Seither überbrücken, aus Richtung Erbach kommend, das Haintal-Viadukt (Gesamtlänge 173 Meter) sowie das Rindengrund-Viadukt und das Kurze-Tal-Viadukt (je 60 Meter Spannweite) die seitlichen Ausläufer des Ittertals.

Herausragendes Bauwerk der knapp 30 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Erbach und Eberbach ist aber das Himbächel-Viadukt, nahe dem Beerfelder Stadtteil Hetzbach. Zehn Bogenwölbungen mit jeweils 20 Metern Spannweite überspannen in 41 Metern Höhe das idyllische Himbächel-Tal. Beauftragt mit dem Bau,

der am 01. Juni 1880 begann, wurde das, aus dem schlesischen Troppau stammende, Unternehmen Karl Weißbühn.

Nach nur 13 Monaten Bauzeit und über 16.000 verbauten Kubikmetern einheimischen Sandstein konnte der Schlussstein gesetzt werden. Die Kosten für das gigantische Projekt beliefen sich am Ende auf 343.615 Mark. Feierlich wurde das Viadukt am 18. September 1881 mit einer Zugfahrt eingeweiht.

Seither trotz des Wahrzeichens der Odenwald-Bahn den Witterungen und hält sich schadlos. Und doch ist es nur knapp seiner Zerstörung entgangen: In den letzten Kriegstagen des Zweiten Weltkrieges konnte nur das beherzte Eingreifen einiger Männer eine Sprengung verhindern. Andere Brückenbauwerke entlang der Odenwald-Bahn hatten da weniger Glück.

Nur wenige Kilometer entfernt vom Himbächel-Viadukt ist ein weiterer Meilenstein damaliger Ingenieurstechnik zu

finden: der Krähbergtunnel – noch heute der längste eingleisige Eisenbahntunnel Deutschlands; nach seiner Fertigstellung sogar zeitweise der zweitlängste Tunnel überhaupt hierzulande.

Mit dem Tunnelbau wurde das Kölner Unternehmen Arnoldi beauftragt, welches 1878 mit den Vorarbeiten begann und sich vertraglich zur Fertigstellung bis zum 01. Mai 1882 verpflichtete. Um den 3100 Meter langen und geraden Stollen unter dem Krähberg graben zu können, wurden auf der Westseite des Tunneleingangs bei Hetzbach modernste Bohrmaschinen, die mit Hilfe von Kompressoren angetrieben wurden, eingesetzt.

Da auf der gegenüberliegenden Seite nur von Hand gegraben werden konnte, gingen die Arbeiten hier deutlich langsamer voran. Dennoch konnte der Sohlenstollen, knapp 2 Kilometer vom westlichen Eingang entfernt, am 02. August 1881 planmäßig durchbrochen werden.



**Licht am Ende des Tunnels:** Der Itino bei der Einfahrt in den Krähbergtunnel. (Foto: Manfred Giebenhain)

Bis man mit dem Gleisbau im Tunnel beginnen konnte, sollten dann nochmals 8 Monate vergehen. Am 12. April 1882 war es dann aber endlich soweit: der erste Zug fuhr in Begleitung von Herrn Geh. Oberbaurat Kramer durch den Krähbergtunnel hindurch. Der Tunnel steigt aus westlicher Richtung kommend rund 2 Kilometer an, verläuft dann etwa 200 Meter waagrecht bevor er den letzten Kilometer erneut sanft abfällt.

Die offizielle Einweihung des Tunnels und der gesamten Odenwald-Bahn erfolgte schließlich am Samstag, den 27. Mai 1882.

Bereits einen Tag später lief die erste Werbekampagne im Odenwälder ÖPNV an. Ein Vorläufer des Schönen-Wochenende-Tickets, die „Sonntagsretourbillete“, ermöglichte beim Kauf einer Fahrkarte die kostenlose Nachhausefahrt mit der neuen Odenwald-Bahn. Schon damals herrschte reger Andrang in den Waggons der Odenwald-Bahn.

## Bewegte 100 Jahre Odenwald-Bahn

Totgesagte leben länger

Als wichtige Verbindungsachse zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und den Wirtschaftszentren um Heilbronn und Stuttgart gegründet, erfüllte die Odenwald-Bahn in der Gründerzeit ihren Zweck. Allerdings bildeten sich die Hauptverkehrsströme im Laufe der Zeit immer deutlicher aus dem Odenwald in Richtung Darmstadt oder Frankfurt heraus. Die Folge waren immer schwächer ausgelastete Züge zwischen Erbach und Eberbach. Somit war der Südabschnitt der Odenwald-Bahn über viele Jahre von der Stilllegung bedroht. Existierten in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts noch konkrete Ausbaupläne für die Odenwald-Strecke, die sogar mit dem Bau neuer Haltepunkte vorangetrieben wurden, hing in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts die Zukunft

des Südabschnittes am seidenen Faden. 1977 kam es gar zur Schließung der Haltepunkte Eberbach-Nord, Friedrichsdorf, Schöllnbach-Hesselbach sowie der Bahnhöfe Gaimühle und Kailbach. Zwei Jahre später folgten noch die beiden Haltepunkte in Ebersberg und Schönnen. Zu endgültigen Stilllegung der Gebirgsstrecke zwischen Erbach und Eberbach kam es allerdings aufgrund zahlreicher politischer Initiativen zum Glück nie, lediglich am Wochenende wurde der Betrieb vorübergehend eingestellt. Doch auch das ist, zum Glück, längst Geschichte: Schöllnbach und Kailbach werden seit der Einführung des „Schnellen Odenwälders“ 1993 wieder bedient und an sieben Tagen die Woche sind die modernen Itino-Triebwagen im Odenwald unterwegs. Totgesagte leben eben doch länger...



**Doppelgespann:** Dieselloks vom Typ 216 und 212 startbereit im Bahnhof Erbach. (Foto: DB Netz AG)

## Modernisierung Odenwald-Bahn

Interview mit Frank Schüler, Leiter DB Regionalnetz Odenwald

VON STEFAN REINHARDT

**odenwald mobil:** Herr Schüler, wie weit sind die Modernisierungsarbeiten an der Odenwald-Bahn bislang fortgeschritten?

**Schüler:** Die Arbeiten gehen zügig voran, die Erneuerung von Gleisen und Weichen auf der Strecke ist nahezu abgeschlossen. Vereinzelt werden in den kommenden Monaten noch Weichen zurückgebaut; der Großteil der Gleisarbeiten ist allerdings abgeschlossen.

**om:** Welche Maßnahmen stehen als nächstes an?

**Schüler:** Demnächst läuft bereits die Testphase für das elektronische Stellwerk auf der Strecke zwischen Darmstadt und Groß-Umstadt Wiebelsbach an, da hier die neuen Signale bereits aufgestellt wurden. Nach dem Abschluss diverser Bahnsteigbauten in Richtung Süden, steht in den Sommerferien mit der Umgestaltung des Bahnhofs Erbach die nächste größere Baumaßnahme an. Innerhalb von drei Wochen wird dort das Gleis 1 zum Bahnhofsgebäude hin verschwenkt, um einen neuen Mittelbahnsteig bauen zu können.

2008 werden dann die erforderlichen Baumaßnahmen vollzogen, um auch den Südabschnitt an das elektronische Stellwerk anbinden zu können. Gleichzeitig werden

auch die Bahnsteige in Michelstadt neu errichtet.

**om:** Stichwort Elektronisches Stellwerk. Was muss man sich darunter vorstellen?

**Schüler:** Das elektronische Stellwerk (ESTW) ist die zentrale Koordinationsstelle für die Odenwald-Bahn mit Sitz in Groß-Umstadt Wiebelsbach. Von hier aus überwachen Mitarbeiter den gesamten Zugverkehr und greifen bei Bedarf wie z.B. bei Verspätungen oder Rangierfahrten in das, ansonsten automatisch ablaufende, Betriebsverfahren ein.

**om:** Bis wann rechnen Sie mit einer Fertigstellung der Arbeiten?

**Schüler:** Bis alle Maßnahmen abgeschlossen sein werden, wird es wohl Ende 2008 werden, mit Erledigung der anfallenden Restarbeiten 2009. Nichtsdestotrotz kann das neue Zielkonzept aber bereits vorher planmäßig umgesetzt werden.

**om:** Mit welchen Beeinträchtigungen müssen Fahrgäste in den nächsten Monaten auf der Odenwald-Bahn rechnen?

**Schüler:** Die nächsten kurzzeitigen Beeinträchtigungen werden in den Sommerferien während der Bauarbeiten am Bahnhof Erbach auftreten. Hier wird es, außerhalb der Hauptverkehrszeiten, zum Schie-

### Impressum:

Herausgeber:  
Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH  
Geschäftsbereich Nahverkehr  
Hulster Str. 2  
64720 Michelstadt  
Tel.: 06061 9799-0 -Fax: 9799-10

Verantwortlich für den Inhalt:  
Jürgen Walther  
Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH  
Marktplatz 1  
64711 Erbach  
Tel.: 06062 9433-21 - Fax: 9433-22

Verantwortlicher Redakteur:  
Peter Krämer  
Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH  
Hulster Str. 2  
64720 Michelstadt  
Tel.: 06061 9799-0  
Fax: 06061 9799-10  
E-Mail: odenwaldmobil@oreg.de  
Internet: www.oreg.de/nahverkehr

Redaktionelle Beiträge:  
Stefan Reinhardt (OREG)

Satz/Gestaltung:  
Daniel Flick (OREG)

Druck:  
Druckhaus Diesbach GmbH  
Bergstraße 249 - 69469 Weinheim

Auflage:  
62.500 Exemplare (vierzehntägig)

Vertrieb:  
Optimal  
Werbe- und Verlagsgesellschaft mbH  
Nelkenstraße 1  
64750 Lützelbach

Erscheinungsgebiet:  
Bad König, Beerfelden, Brensbach, Breuberg, Brombachtal, Erbach, Fischbachtal, Fränkisch-Crumbach, Groß-Bieberau, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Hesseneck, Höchst, Lützelbach, Michelstadt, Mossautal, Otzberg, Reichelsheim, Reinheim, Rothenberg, Sensbachtal und Wiebelsbach.

Haftung:  
Für Druckfehler keine Haftung.  
Abdruck und Vervielfältigung von redaktionellen Beiträgen bedarf es der ausdrücklichen Genehmigung des Herausgebers.

Verteilung:  
Optimal  
Werbe- und Verlagsgesellschaft mbH  
Nelkenstraße 1  
64750 Lützelbach  
Tel.: 06165 930-90

nensatzverkehr mit Bussen kommen. Zudem werden Brückenbau- bzw. Abrissarbeiten in Höchst gegen Ende der großen Ferien den Bahnverkehr beeinträchtigen. Aber auch hier wird es außerhalb der Stoßzeiten zu Behinderungen kommen.

**om:** Wo sehen Sie die Odenwald-Bahn in 5 bis 10 Jahren?

**Schüler:** Die Odenwald-Bahn ist bereits die Mobilitäts-Schlagader des Odenwaldkreises und dem östlichen Nachbarkreis Darmstadt-Dieburg, was man an der sehr, sehr guten Inanspruchnahme ablesen kann. Das werden wir mit der Inbetriebnahme des Zielkonzeptes auf der Odenwaldbahn nochmals steigern.