

Eisenbahnlinie Schweinfurt – Würzburg 1854

Am 1. Juli 1854, also vor 165 Jahren, wurde mit der Einweihung der Bahnlinie von Schweinfurt nach Würzburg der Bahnhof Waigolshausen in Betrieb genommen.

Die erste Eisenbahnstrecke der Welt wurde am 27. September 1825 in England eröffnet. Sie war etwa 35 Kilometer lang und führte von der Bergwerksstadt Darlington in die Hafenstadt Stockton. Die Lokomotive hatte der Engländer George Stephenson entwickelt: Sie hieß "Locomotion".

Als erste mit Lokomotiven betriebene Eisenbahn in Deutschland nahm die Ludwigseisenbahn am 7. Dezember 1835 den öffentlichen Personenverkehr auf, nachdem vorher bereits Probefahrten mit der Lokomotive „Adler“ durchgeführt worden waren. Diese fuhr zwischen Nürnberg und Fürth. Sie hatte die bis heute übliche Spurweite von 1435 mm (Normalspur). Am 11. Juni 1836 kam es erstmals zu einem vorerst einmaligen Gütertransport, zwei Fässer Bier wurden in einem Waggon der dritten Klasse transportiert. Ab Herbst 1839 erfolgte nach dem Umbau von zwei Personenwagen ein regulärer Gütertransport. Der Neubau von Eisenbahnstrecken wurde zuerst durch private Gesellschaften – Privatbahnen – sowie bald auch durch Staaten – Staatsbahnen durchgeführt.

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.) waren die staatliche Eisenbahngesellschaft des Königreichs Bayern. Sie wurden 1844 gegründet und konzentrierten sich anfangs auf den Bau von drei Hauptlinien:

- Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau am Bodensee nach Hof mit 548 Kilometer Länge entstand von 1844 bis 1854.
- Die **Ludwigs-West-Bahn** mit einer Länge etwa 206 Kilometern wurde von 1852 bis 1854 gebaut und abschnittsweise eröffnet. Vom Anschluss an die Süd-Nord-Bahn in Bamberg führt sie entlang des Maintals über Schweinfurt und Würzburg nach Aschaffenburg mit Anschluss nach Hessen.
- Die von 1853 bis 1860 erbaute Bayerische Maximiliansbahn schuf eine Ost-West-Verbindung von der Grenze zu Württemberg bei Neu-Ulm über Augsburg und München nach Österreich.

Bei der Festlegung des Trassenabschnittes Schweinfurt - Gemünden der für uns relevanten Ludwigs-West-Bahn standen sich zwei Konzepte gegenüber:

- Die kürzere und damit schnellere (Zeitersparnis etwa 7 Stunden) und billigere Variante durch das Werntal über Arnstein nach Gemünden (23.420.000 Gulden)
 - Die Linie entlang des Mairdreiecks und der damit verbundenen Anbindung Würzburgs (26.670.000 Gulden)
- Letztlich fiel die Entscheidung für die Route über Würzburg, da auch das Militär diese Variante bevorzugte: „... in militärischer Hinsicht gewährt sie der Eisenbahnstrecke in den zu Kriegszeiten stets zu verteidigenden Punkten Würzburg, Schweinfurt und Bamberg die erforderliche Sicherheit und Zuflucht, so wie sie vergeltungsweise für Kriegszwecke die schnellsten und ergiebigsten Verbindungsmittel darbietet“

1846 verkündete die Staatsregierung das Gesetz zum Bau der Ludwig-West-Bahn, der Baubeginn sollte sich aber noch

erheblich verzögern. Zum Einen traten infolge der 1846/47 in England aufgetretenen Bank- und Industriekrise Schwierigkeiten bei der Finanzierung auf und zum Anderen versuchte die Stadt Nürnberg den Routenverlauf auf die Strecke Nürnberg – Frankfurt zu ändern, da sie andernfalls den Ruin der Stadt vorhersagte. Ebenfalls hinderlich war das Revolutionsjahr 1848.

1850 konnte endlich mit dem Bau begonnen werden. Schon damals traten Probleme auf, wie wir sie bei heutigen Verkehrsprojekten kennen. Die Frage nach der Lage der Bahnhöfe wurde heftig diskutiert und es mussten Grundstücke teilweise zwangsenteignet werden.

Nach Verzögerungen konnte die Strecke in Teilabschnitten ab 1852 eröffnet werden.

1. August 1852 Bamberg–Haßfurt (32,5 km)

3. November 1852 Haßfurt–Schweinfurt (24,3 km)

1. Juli 1854 Schweinfurt–Würzburg (43,3 km)

1. Oktober 1854 Würzburg–Aschaffenburg

Landesgrenze bei Kahl (105,7 km)

Zwischen Schweinfurt und Würzburg musste die Bahnlinie vom Maintal auf die Gäufläche hinauf- und wieder ins Maintal zurückgeführt werden. Dabei waren ganz erhebliche Höhenunterschiede zu bewältigen. Umstandes halber bestimmte die Eisenbahnbau-Kommission den Streckenverlauf zwischen Schweinfurt und Würzburg fast ausschließlich nach den streckentechnisch günstigsten Reliefverhältnissen: Die Bahntrasse steigt vom Schweinfurter Stadtbahnhof am Main herkommend auf der Wasserscheide zwischen Main und Wern bis zur "Hasenleite" nordöstlich von Waigolshausen, überquert auf einem bis zu 18 m hohen Damm den Zeuzlebener Grund (Gassigbach), um von dort zu dem südöstlich von Opferbaum gelegenen Streckenscheitel zu finden. Diese Linienführung war nach Angaben der Eisenbahnbau-Kommission die einzig mögliche Lösung, *„ohne Überschreitung der Maximalsteigung von 1:200 und ohne verlorene Steigung die Bachwasserscheide bei Opferbaum vom Straßenübergangspunkt bei Berggrinfeld (aus) zu ersteigen und somit die Hindernisse dieses für eine Bahnführung schwierigen Terrains ohne verhältnismäßig große Opfer zu bewältigen.“*

Die Station Waigolshausen, die streckentechnisch bedingt nur im Nordwesten des Ortes platzierbar war, sollte ursprünglich den Verkehr mit Werneck (Schloss), Arnstein und dem Werngrund bedienen und eine *„Expedition . . . mit Gelegenheit zum Getreideladen“* erhalten und wurde wie folgt beschrieben: *„Station Waigolshausen mit Bahnwärter, Caserne und Wagenschuppen zum Getreideladen; 31.900 Gulden“.*

Zur Anbindung von Werneck und Arnstein wurden zwei mit Pferdekutschen betriebene Postomnibuslinien Werneck – Waigolshausen und Arnstein – Waigolshausen eingerichtet.

Im Jahre 1879 wurde die Werntal-Eisenbahn zwischen Waigolshausen und Wernfeld eröffnet.