



**Kilsheimer
Geschichte**

**Kilsheimer
Geschichten**

Vortrag zum Thema
**Warum Kilsheim in den
1900er Jahren
keinen Bahnhof bekam**
des is och ebbes für die aus Hunde, Stoaboch unn Stafuurt,
aus Üssi unn Eierschi ...

Eintritt frei!

Donnerstag,
2. Februar 2017
Beginn: 19.30 Uhr * im Alten Rathaus

Veranstalter: Heimat-
und Kulturverein Kilsheim
- Cillesheimer Kreis

gesucht, gefunden und aufbereitet von
Hans-Peter Wagner



Bild: W. Dietz

Vortrag Hans-Peter Wagner ging der Frage nach dem fehlenden Bahnhof in Kilsheim auf den Grund

Pfarrer und Bauern waren dafür

06. Februar 2017

Einen spannenden Vortrag, warum Kilsheim auf einen Bahnhof verzichten musste, hielt Hans-Peter Wagner im Alten Rathaus und beantwortete viele Fragen der Zuhörer.

Unterhaltsam und aufwendig recherchiert, präsentierte Hans-Peter Wagner den letztlich vergeblichen Kampf Kilsheims um einen Bahnanschluss zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Kilsheim. Die Frage, warum Kilsheim in den 1900er Jahren keinen Bahnhof bekam, lockte viele Kilsheimer in das alte Rathaus. Eingeladen hatte der Heimat- und Kulturverein "Cullesheimer Kreis".

Es war bereits der dritte Vortrag von Hans-Peter Wagner aus seiner Reihe über die jüngere Kilsheimer Geschichte. In ihm räumte er auch so manch falsche Vorstellung über die Gründe für das Fehlen eines Bahnhofs aus. Eines dieser Gerüchte sei, so Wagner, es habe keinen Bahnhof gegeben, weil die Bauern ihr Land nicht verkaufen wollten. Ein zweites besagt, der Pfarrer wollte keinen Bahnanschluss, weil mit ihm Männer hätten kommen können, die ein Auge auf die Kilsheimer Jungfrauen werfen. Dies wäre schlecht für die Moral der Stadt.

Gegen beide Aussagen spreche ein Dokument aus der Bronnbacher Eisenbahnakte vom 19. Februar 1895. Sie berichtet, der Gemeinderat habe beschlossen, für einen Eisenbahnbau Land bereit zustellen. Dem Beschluss habe der Bürgerausschuss zustimmen müssen. Zu diesem gehörte sowohl eine größere Zahl Bauern, als auch der Pfarrer. Der Beschluss fiel eindeutig mit 41 zu einer Stimme für die Bereitstellung aus. "Also waren auch die Bauern dafür." Der Gegner könne aber auch nicht der Pfarrer gewesen sein, meinte der Referent, denn die Abstimmung erfolgte namentlich. "Wäre dieser dagegen gewesen, hätten sich ihm im katholischen Kilsheim mehr Leute angeschlossen."

Die Grundlage für den Wunsch Kilsheims nach einem Bahnanschluss stehe in Verbindung mit der Eröffnung der Odenwaldbahn 1866 und der Entstehung der Taubertalbahn Wertheim - Lauda - Bad Mergentheim von 1867 bis 1869. Um ihr Ziel zu erreichen, stellte die Stadt verschiedene Petitionen. So hatte man 1901 die private Badische Lokal-Eisenbahn gebeten, die von ihr geplante Strecke Walldürn - Hardheim bei deren Umsetzung bis Kilsheim zu verlängern. Einer Bitte, der nicht entsprochen wurde.

1902 versuchte man den Bau einer Staatsbahn zu erreichen. So wandte man sich an die zweite Kammer der Landstände, die der Regierung Empfehlungen aussprechen konnte. Selbst entscheiden durfte sie jedoch nicht. In dieser Petition formulierte man die Bitte, eine Eisenbahn von Walldürn über Hardheim - Schweinberg - Kilsheim bis nach Bronnbach zu bauen, wo diese an die Taubertalbahn angeschlossen werden sollte. So wollte man eine Verbindung nach Wertheim schaffen. Zum unterzeichnenden Eisenbahnkomitee hatten auch Bewohner der Ortschaften in der Umgebung gehört. Man warb in dem Schreiben mit einer guten Streckenführung sowie vielen Bahnnutzern aus Landwirtschaft und Handel, betonte

aber zugleich, dass die örtliche Landwirtschaft ohne Bahnanschluss große Wettbewerbsnachteile habe.

Im Mai 1902 erhielt man die Antwort der Bahnkommission der Kammer. Es fehlten verkehrstechnische Voruntersuchungen für die Strecke Hardheim - Kilsheim- Bronnbach. Außerdem würden an der Strecke Hardheim - Tauberbischofsheim rund 4400 Menschen mehr leben als an der über Kilsheim. "Man hat Wertheim bei den Berechnungen aber außen vorgelassen."

Die Kilsheimer gaben trotz der Absage nicht auf. 1903 lagen die Voruntersuchungen vor. Diese zeigten jedoch, dass die gewünschte Strecke mit großen Schwierigkeiten und einem immensen Bauaufwand verbunden war. Es gebe zu viele Berg- und Talfahrten, außerdem seien zwei Tunnel nötig, hieß es darin. Die Steigungen hätten für jeden Zug die doppelte Anzahl an Loks bedeutet. Die Kilsheimer reagierten auf die erneute Ablehnung mit dem Verweis darauf, auch im Schwarzwald gebe es solche Strecken und betonten erneut die wirtschaftliche Notwendigkeit. 1904 antwortete die zweite Kammer, eine Strecke wäre bei wachsendem technischen Fortschritt möglich.

1906 wurde aus Kilsheim eine andere Streckenführung vorgeschlagen, statt über Bronnbach wollte man nun eine Strecke die Höhenortschaften wie Hundheim und Dörlesberg nach Wertheim. Diese scheiterte jedoch schon daran, dass am dortigen Bahnhof für den Anschluss dieser zusätzlichen Gleise kein Platz gewesen sei. Man wiederholte die Petition und wurde dabei immer eindringlicher - jedoch ohne Erfolg. Das letzte vorliegende Schreiben vom Juli 1914 habe die beste Chance aller Zeiten für einen eigenen Bahnhof aufgezeigt. "Doch dann begann der Erste Weltkrieg."

Zum Abschluss meinte Wagner, vielleicht hatten andere Orte auch bessere Fürsprecher oder Argumente und erhielten so ihren Bahnanschluss

© Fränkische Nachrichten, Montag, 06.02.2017