

## Rückblick in die Geschichte der Nebenbahn

(Quelle: Wikipedia)

## Bahnstrecke Blaufelden – Langenburg

Blaufelden. Langenburg



**Streckenummer (DB):**

4954

**Kursbuchstrecke (DB):**

bis 1963: 324g

**Streckenlänge:**

12,0 km

**Spurweite:**

1435 mm (**Normalspur**)

**Maximale Neigung:**

20 ‰

**Minimaler Radius:**

180 m

**Höchstgeschwindigkeit:**

40 km/h

### Legende

	<b><u>Taubertalbahn</u></b> von Wertheim
	0,0 <b><u>Blaufelden</u></b>
	Taubertalbahn nach Crailsheim
	2,0 <b><u>Wittenweiler</u></b> (bis 1924)
	3,0 <b><u>Raboldshausen</u></b> (bis 1960)
	4,7 <b><u>Oberweiler</u></b> (bis 1958)
	7,0 <b><u>Gerabronn</u></b>
	9,2 <b><u>Ludwigsruhe</u></b>
	12,0 <b><u>Langenburg</u></b>

Die **Bahnstrecke Blaufelden – Langenburg** war eine 12,0 km lange Nebenbahn von Blaufelden nach Langenburg am östlichen Rand der Hohenloher Ebene in Baden-Württemberg. Als Stichbahn zweigte sie in Blaufelden von der Taubertalbahn ab. Die Strecke wurde am 22. Januar 1900 eröffnet und zum 31. Oktober 1996 stillgelegt, nachdem der Personenverkehr bereits am 26. Mai 1963 eingestellt worden war.

## ***Inhaltsverzeichnis***

- **1 Verlauf**
- **2 Geschichte**
  - **2.1 Planung und Eröffnung**
  - **2.2 Die ersten Betriebsjahre**
  - **2.3 Der Niedergang**
- **3 Betrieb**
- **4 Literatur**
- **5 Weblinks**
- **6 Einzelnachweise**

## ***Verlauf***

Von Blaufelden als Ausgangspunkt führte die Nebenbahn in einer engen Kurve weg von der Taubertalbahn und wandte sich nach Südwesten, um unter Berührung von Wittenweiler und Oberweiler den nördlichen Stadtrand von Gerabronn zu erreichen. Von hier aus orientierte sich der Schienenweg vorbei am Schloss Ludwigsruhe weiter nach Westen, womit das Plateau der oberhalb der Jagst in einer Flussschleife gelegenen Stadt Langenburg erreicht wurde. Der Endbahnhof befand sich ca. 1 km vor dem Stadtzentrum.

## ***Geschichte***

### **Planung und Eröffnung**

Bereits im Jahr 1858 bemühten sich Politiker aus den Städten Langenburg . damals Residenzstadt des Fürstenhauses Hohenlohe-Langenburg . und Gerabronn . damals Sitz eines Oberamts . im Rahmen der Planung der Eisenbahnlinie Heilbronn-Nürnberg um einen Anschluss an das Eisenbahnnetz. Das damalige Ringen um den Trassenverlauf konnte allerdings der kleinere, südlicher gelegene Oberamts-Sitz Crailsheim für sich gewinnen. Nachdem die beiden Orte dieses Schicksal auch bei der Planung der Taubertalbahn Bad Mergentheim. Aalen zugunsten der kleineren Gemeinde Blaufelden hinnehmen mussten, ergab sich erst in der Ära des staatlichen Baus der Württembergischen Sekundärbahnen ab den 1890er Jahren wieder die Chance, einen Anschluss an das Eisenbahnnetz zu erhalten.

Diese Bemühungen mündeten in eine durch Lokalpolitiker beauftragte Denkschrift, in der der Stuttgarter Techniker Prof. Moritz Sapper 1892 den Bau einer normalspurigen, 12 km langen Eisenbahnstrecke vorschlug, die von Blaufelden über Gerabronn nach Langenburg führen sollte und die zusätzlich über Zwischenstationen

## ***Förderverein Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg e.V.***

in den Orten Wittenweiler, Raboldshausen, Oberweiler mit Unterweiler und Ludwigsruhe verfügen sollte. Das Werk untermauerte mit Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Absichtserklärungen lokaler Wirtschaftsbetriebe über den Transport von Gütern auf der Bahn die Sinnhaftigkeit des Vorhabens. Auf Grundlage dieser Denkschrift gelang es im Frühjahr 1898 dem lokalen Vertreter in der Württembergischen Kammer der Abgeordneten, den Bau der Strecke als Staatsbahn genau wie in der Denkschrift vorgeschlagen per Gesetz beschließen zu lassen.

Mit der Freigabe der Finanzmittel am 30. Juni 1898 konnte sogleich mit dem Erwerb der benötigten Grundstücke begonnen werden, der erste Spatenstich fand im Mai 1899 statt. Die Tiefbauarbeiten wurden überwiegend durch schlesische und polnische Arbeiter im Auftrag des Berliner Unternehmens Ph. Balke durchgeführt, die benötigten Gebäude durch lokale Handwerksbetriebe. Neun Monate später, am Montag, dem 22. Januar 1900 konnte die Strecke dem Betrieb übergeben werden, nachdem vier Tage zuvor, am 18. Januar, die unter dem Beifall der Bevölkerung stattfindende Abnahmefahrt erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

### **Die ersten Betriebsjahre**

Zum einzigen bemerkenswerten Zugunglück auf der Strecke kam es bereits vier Wochen nach Eröffnung der Strecke, als am 17. Februar 1900 die Lokomotive des Frühzugs von Langenburg in der engen Kurve bei der Einfahrt in den Blaufeldener Bahnhof umstürzte und die ersten beiden Wagen entgleisten. Als Ursache wurde eine überhöhte Geschwindigkeit ermittelt. Personenschäden waren nicht zu beklagen, wohl aber ein erheblicher Sachschaden.

Der Verkehr auf der Strecke entwickelte sich in den ersten Jahren defizitär, erst ab 1910 verzeichneten die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen eine positive Bilanz. In der Hoffnung auf einen erneuten Aufschwung im Anschluss an den Ersten Weltkrieg reichte der Gerabronner Oberamtsmann im September 1919 eine Petition zur Verlängerung der Strecke von Blaufelden aus in östliche Richtung bis ins bayerische Rothenburg ob der Tauber beim Württembergischen Staatsministerium ein: Über Wiesenbach, Brettheim, Hausen am Bach, Gammesfeld, Leuzendorf und Bettenfeld sollte Geb saddle an der Bahnstrecke Steinach bei Rothenburg. Dombühl erreicht werden. Auch die Stadt Rothenburg war an einer Umsetzung des Projekts interessiert und stellte im März 1920 zur Unterstützung einen Etat von 1 Mio. Mark bereit. Dennoch verließ das Projekt nie das Planungsstadium; die Ära des Nebenbahnbaus war bereits vorüber.

### **Der Niedergang**

Im Zweiten Weltkrieg kamen die Anlagen der Strecke, der als Nebenbahn keine strategische Bedeutung zukam, nicht zu Schaden. Bedingt durch die starke Zerstörung des Crailsheimer Bahnbetriebswerks konnte der Betrieb auf der Strecke jedoch erst im September 1945 wieder aufgenommen werden. Danach erlebte die Strecke ihre letzte Blüte, bis der reguläre Personenverkehr mit Beginn des Sommerfahrplans 1954 zugunsten einer Busverbindung aufgegeben wurde. Weiterhin lebhaft war der Güterverkehr, und bis zum 26. Mai 1963 wurden Reisende werktags ein Mal täglich pro Richtung mittels eines GmP befördert, wobei Fahrgäste

## ***Förderverein Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg e.V.***

in Gerabronn jeweils einen viertel- bis dreiviertelstündigen Aufenthalt für Rangierarbeiten in Kauf nehmen mussten.

Der prominenteste Fahrgast nutzte die Bahnstrecke jedoch erst nach der Einstellung des Personenverkehrs: Am 24. Mai 1965 besuchte Königin Elisabeth II. gemeinsam mit ihrem Mann mit einem Sonderzug das verwandte Langenburger Adelshaus. Der Zug wurde von einer festlich geschmückten Lok der Baureihe 50 gezogen. Um den Fahrkomfort zu gewährleisten, wurden die Gleise vor der Fahrt noch einmal mit einer Gleisstopfmaschine gerichtet.

In den 1970er Jahren nahm auch der Güterverkehr so weit ab, dass nur noch eine Bedienungsfahrt täglich nötig war, im März 1984 deutete die Deutsche Bundesbahn zum ersten Mal Stilllegungspläne an. Als Reaktion sprachen sich die Bürgermeister von Blaufelden, Gerabronn und Langenburg sowie die örtliche Wirtschaft für den Erhalt der Strecke aus. Bahn und Anliegergemeinden kamen darin überein, dass der Betrieb auf der Strecke bis 1994 erhalten bleiben sollte, wenn die Gemeinden Kosten für den Unterhalt der Strecke in Höhe von 580.000 DM übernehmen.

Trotz dieser Vereinbarung kam es bereits am 18. Oktober 1991 kurzfristig zur Einstellung des Verkehrs auf dem Abschnitt Gerabronn-Langenburg, da der schlechte Zustand des Oberbaus keinen sicheren Betrieb mehr erlaubte. Die Kosten für eine Wiederaufnahme hätten 414.000 DM betragen, die DB wollte diese auf die Kommunen übertragen. Ende 1995 kam es zur Einstellung des Güterverkehrs auf der Taubertalbahn zwischen Crailsheim und Schrozberg. damit konnten der Strecke Blaufelden-Gerabronn keine Güterwagen mehr zugeführt werden. Die Gesamtstilllegung der Strecke war nun nur noch Formsache und wurde zum 31. Oktober 1996 vollzogen.

Zuvor bot die DB im Sommer des gleichen Jahres die Bahnlinie noch den Anliegergemeinden und dem Landkreis Schwäbisch Hall zur Übernahme an, der Kaufpreis sollte 600.000 DM betragen. Aufgrund der um ein Vielfaches höher geschätzten Investitionen für eine dringend nötige Sanierung der Strecke schlugen diese das Angebot jedoch aus. Heute (Stand: 2019) sind die Gleise zwischen Blaufelden und Langenburg größtenteils noch in überwuchertem Zustand vorhanden, die Bahnübergänge überteert.<sup>[1][2]</sup> Die Trasse ist jedoch nach wie vor dem Bahnverkehr gewidmet.<sup>[3]</sup>

### **Reaktivierungspläne**

Im Jahre 2009 übernahm die Stadt Gerabronn den Gerabronner Bahnhof aus Privatbesitz. Bahnhof und Strecke werden seit Oktober 2009 durch ehrenamtliche Helfern von Vegetation befreit. Zahlreiche Bahnübergänge wurden von den Anliegergemeinden Gerabronn und Blaufelden instand gesetzt.<sup>[4]</sup> Im September 2011 wurde ein Förderverein mit dem Ziel des Erhalts von Strecke und Bahnhof Gerabronn gegründet. Der Verein soll Grundlagen für die mögliche Wiederaufnahme des Verkehrs von Sonderfahrten und Radwanderzügen schaffen.

## **Betrieb**

Zur Versorgung der Dampflokomotiven wurde im Endbahnhof Langenburg ein einständiger Lokschuppen errichtet, dazu gab es einen Wasserkran, dessen Wasser aus der nahe gelegenen Quelle des Dambachs entnommen und mittels einer mit Lokomotivdampf betriebenen Pulsometerpumpe in einem Hochbehälter beim Lokschuppen gespeichert wurde.

Die Aufnahme des Betriebs erfolgte 1899 im Personenverkehr zunächst mit fünf werktäglichen Zugpaaren, von denen eines direkt von bzw. nach Crailsheim verkehrte. Das dortige Bahnbetriebswerk stellte auch von Anfang an bis zur Stilllegung die Fahrzeuge und das Personal für den Zugbetrieb zwischen Blaufelden und Langenburg. Dazu kamen in jeder Richtung jeweils zwei Güterzüge. Als Lokomotiven wurden bis 1928 zwei Exemplare des Württembergischen Typs T 3 eingesetzt, von denen eine auf den Namen *Langenburg* und die andere auf den Namen *Hohenlohe* getauft wurde.

Bis zur Einstellung des regulären Personenverkehrs 1954 gab es werktäglich jeweils vier bis fünf Personenzug-Paare, Ende des Zweiten Weltkriegs fuhren zwei zusätzliche Paare zwischen Gerabronn und Langenburg. Ab 1928 wurde die T 3 durch die Baureihe 75<sup>0</sup> ersetzt, die nun bis 1954 die Hauptlast des Verkehrs trug. Nach 1954 setzte die Deutsche Bundesbahn für kurze Zeit Dampflokomotiven der Baureihe 55 für die verbliebenen Güterzüge und den Güterzug mit Personenbeförderung ein, nach 1958 kam überwiegend die Baureihe 94 zum Einsatz. Ab den 1960er Jahren kamen gelegentlich auch Dampflok der Baureihen 50 und 64 vom Laudaer Bahnbetriebswerk aus auf die Strecke. Letzte planmäßig eingesetzte Dampflok war im Mai 1967 eine Lok der Baureihe 64. Danach wurden die beiden bzw. ab Mitte der 1970er Jahre das eine verbliebene Güterzugpaar bis zur Einstellung des Betriebs von Diesellokomotiven der Baureihe 260 befördert.

## **Literatur**

**Willi Glasbrenner: *Die Geschichte der Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg.* Hohenloher Druck- und Verlagshaus, Gerabronn 2000, ISBN 3-87354-255-2.**

**Peter-Michael Mihailescu, Matthias Michalke: *Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg.* Konrad Theiss Verlag, Stuttgart 1985, ISBN 3-8062-0413-6, S. 151–153.**

## **Weblinks**

Commons: Bahnstrecke Blaufelden. Langenburg . Album mit Bildern, Videos und Audiodateien

- Aktuelle Website zur Strecke
- Private Website mit Bildern aus den 1980er Jahren
- Strecke Blaufelden. Langenburg bei [verkehrsrelikte.de](http://verkehrsrelikte.de)
- Kursbuchauszug von 1944
- Streckenbilder bei *Vergessene Bahnen* Juli 2010
- Artikel im Hohenloher Tagblatt 4. März 2011

## Förderverein Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg e.V.

- Artikel im Hohenloher Tagblatt 22. September 2011 (Memento vom 25. September 2011 im *Internet Archive*)
- Artikel im Hohenloher Tagblatt 17. November 2011

### **Einzelnachweise**

- verkehrsrelikte.de: Stillgelegte Bahnstrecken: Bauland, Hohenlohe (abgerufen am 9. Juni 2008)
- Gerald's Bahnseiten: Nebenbahnen in und um Baden-Württemberg (abgerufen am 15. November 2006)
- *Blaufelden - Langenburg*. In: *vergessene-bahnen.de*. 24. Mai 1965, abgerufen am 19. Februar 2019.
- Dornröschen Dampf machen (Memento vom 21. Dezember 2015 im *Internet Archive*)

Wir stellen die Weichen für die Zukunft – **Bahnprojekt Gerabronn 21**  
Förderverein Nebenbahn Blaufelden - Gerabronn - Langenburg e.V.

