

## 100jähriges Streckenjubiläum Dombühl-Rothenburg o.d.Tauber

Ein ungewöhnliches Eisenbahnereignis wurde in diesem Spätsommer im dünn besiedelten Westmittelfranken gefeiert:

Das 100jährige „Bestehen“ einer Strecke, die leider schon früh stillgelegt und abgebaut wurde: Dombühl – Schillingsfürst - Rothenburg o.d.T.



Veranstaltet wurde das Ereignis am 24. Juli durch die an der Strecke anliegenden Gemeinden, dem Kreis Ansbach, der DB Regio Mittelfranken und dem Verband Pro-Bahn.

Dies ist auch ein kleiner Beweis, wie liebevoll die Landgemeinden und Kleinstädte mit ihrer Nebenbahn umgingen und auch heute noch umgehen.

Das Programm war bunt und unterhaltsam.

Es fanden mehrere Bahnhofsfeste statt, die teilweise musikalisch umrahmt wurden. In Schillingsfürst war ein Spur 1 Nachbau des ehemaligen Kopfbahnhofes zu bewundern.

Verschiedene Sonderfahrten, etwas mit historischem Omnibus oder Straßen-eisenbahn entlang der alten Trasse verliehen der Streckenführung wieder etwas Leben.

Die beiden Hauptanziehungspunkte der Jubiläumsfeiern waren Dombühl und Bockenfeld.

Höhepunkt in Dombühl war die Triebwagentaufe eines Regio Shuttles VT642, der eigens zu dieser Veranstaltung auf der zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke Nürnberg-Ansbach

(- Crailsheim) nach Dombühl gekommen war. Dieser Triebwagen ist auf den mittelfränkischen Nebenstrecken rund um Ansbach/Steinach/Gunzenhausen im Einsatz.



In Bockenfeld konnten sich die zahlreichen Besucher u.a. in einer detailliert angelegten Ausstellung über Geschichte und Betrieb der Linie informieren.

Pro-Bahn gab mit vier Gemeinden, dem Nürnberger Verbund VGN und dem OVF Franken eine günstige (3€) und informatives Jubiläumsheft „100 Jahre Lokalbahn Rothenburg-Dombühl“ heraus.

Informatives zur Strecke:

Rothenburg war seit 1876 durch eine Stichbahn nach Steinach mit der Hauptstrecke Treuchtlingen-Ansbach-Würzburg verbunden, Dombühl ein Jahr zuvor an die Hauptstrecke Nürnberg-Ansbach-Crailsheim. Die dazwischen liegenden Gemeinden, vor allem die Stadt Schillingsfürst, bemühten sich ab jener Zeit intensiv um eine Verlängerung der Stichbahn bis Dombühl. Doch die topographischen Verhältnisse schienen gerade für eine angedachte Localbahn eine Nummer zu groß, lag Schillingsfürst doch auf der Frankenhöhe, der europäischen Wasserscheide.

So kam es zu der reizvollen Ausführung eines weiten Bogens, um über die „Östheimer Steig“ hinauf nach Schillingsfürst zu gelangen. Dadurch konnte jedoch Dombühl nur durch einen Schillingsfürster Kopfbahnhof erreicht werden.

Die Eröffnung fand am 1.8.1905 unter reger Anteilnahme der Bevölkerung statt. Dombühl war somit zum kleinen Knotenpunkt geworden, Rothenburg war nun auch von Süden und Westen erreichbar.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Reisegeschwindigkeit zwar auf 50km/h erhöht, doch schon bald machte sich die komplizierte Streckenführung bemerkbar. Immerhin erlebte die Strecke sogar einen Hauch von Fernverkehr: Es wurden von Stuttgart aus

regelmäßig Sonderzüge in das bei Touristen beliebte mittelalterliche Rothenburg eingesetzt. Zwischen 1951 und 1965 gab es planmäßig den sogenannten „Reichsstädtezug“, einen Eiltriebwagenzug (VT95), der von Rothenburg über Dombühl nach Nördlingen (zeitweise weiter bis Augsburg-München) und zurück fuhr.

The image shows a historical railway timetable for the line Steinach - Rothenburg ob der Tauber - Dombühl u. zurück. The title at the top reads "415 b Steinach - Rothenburg ob der Tauber - Dombühl u. zurück". Below the title, there are several lines of text providing details about the route and the types of trains operating. The main body of the table is a grid with columns for stations and rows for different train services. The stations listed include Steinach, Rothenburg, Dombühl, Nördlingen, and Augsburg. The train services are categorized by type, such as "Eilzug" (express) and "Personenzug" (passenger train). The table also includes information about locomotive types and specific train numbers.

Überhaupt prägten Triebwagen oft das Bild dieser Bahn. In den 30er Jahren wurden verschiedene Typen, z.B. Wumageinheiten VT669 oder Leichtbautriebwagen VT135, eingesetzt. Von 1951 bis 1971 waren es dann die „Nebenbahnretter“ VT95 und VT98, die bis zum Schluss den meisten Verkehr auf der Strecke abwickelten. Natürlich kamen auch diverse andre Loks zum Einsatz, hier seien die Baureihen 70 und 86 bei den Dampfloks, die V100, Köf I+II bei den Dieselloks erwähnt.

Am 25.9.1971 wurde dann die Strecke für den Gesamtverkehr (Ausnahme: Güterverkehr Rothenburg - Gebsattel) stillgelegt. Letztendlich war die durch die Topographie notwendige Trasse viel länger als die Straßenverbindungen; die Spitzkehre in Schillingsfürst führte zu umständlichen „Kopf-machen“ – dadurch war die Bahnlinie nicht mehr konkurrenzfähig.

Wie bei der Eröffnung nahm auch beim Ende die Bevölkerung großen Anteil, teilweise wurde zum Zeichen der Trauer schwarz beflaggt bzw. musikalisch unterstrichen.

Bereits in den Folgejahren wurde die Strecke abgebaut, heute ist sie teilweise als Radweg „Alte Bahnstrecke“ zu befahren.

Mehr Informationen zur Jubiläumsveranstaltung und zur Strecke sind auch im Internet unter [www.muswies.de](http://www.muswies.de) zu finden.

Die Quellen dieses Berichtes beziehen sich aus persönlichen Recherchen vor Ort, Erfahrungsberichten anderer, begleitender Literatur, Fahrplänen und dem Internet.

Übrigens auch für den Modellbahner ein überaus reizvolles Thema!

Eine Verbindung zweier wichtiger Hauptbahnen, eine Spitzkehre als Kopfbahnhof, sowie eine bedeutende mittelalterliche Stadt – und das alles auf einer (beim Vorbild nur 25km) kurzen Nebenbahn.

Steffen Seiter

Kapellengasse 1

91801 Markt Berolzheim

Tel. 09146/940340

steffenseiter@vr-web.de