



ISSN 0720-051X

II/88

Eisenbahn JOURNAL

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,—

Elektrolokomotiven beim Bw Würzburg

von Wolfgang Bleiweis
und Hans Dieter Andreas



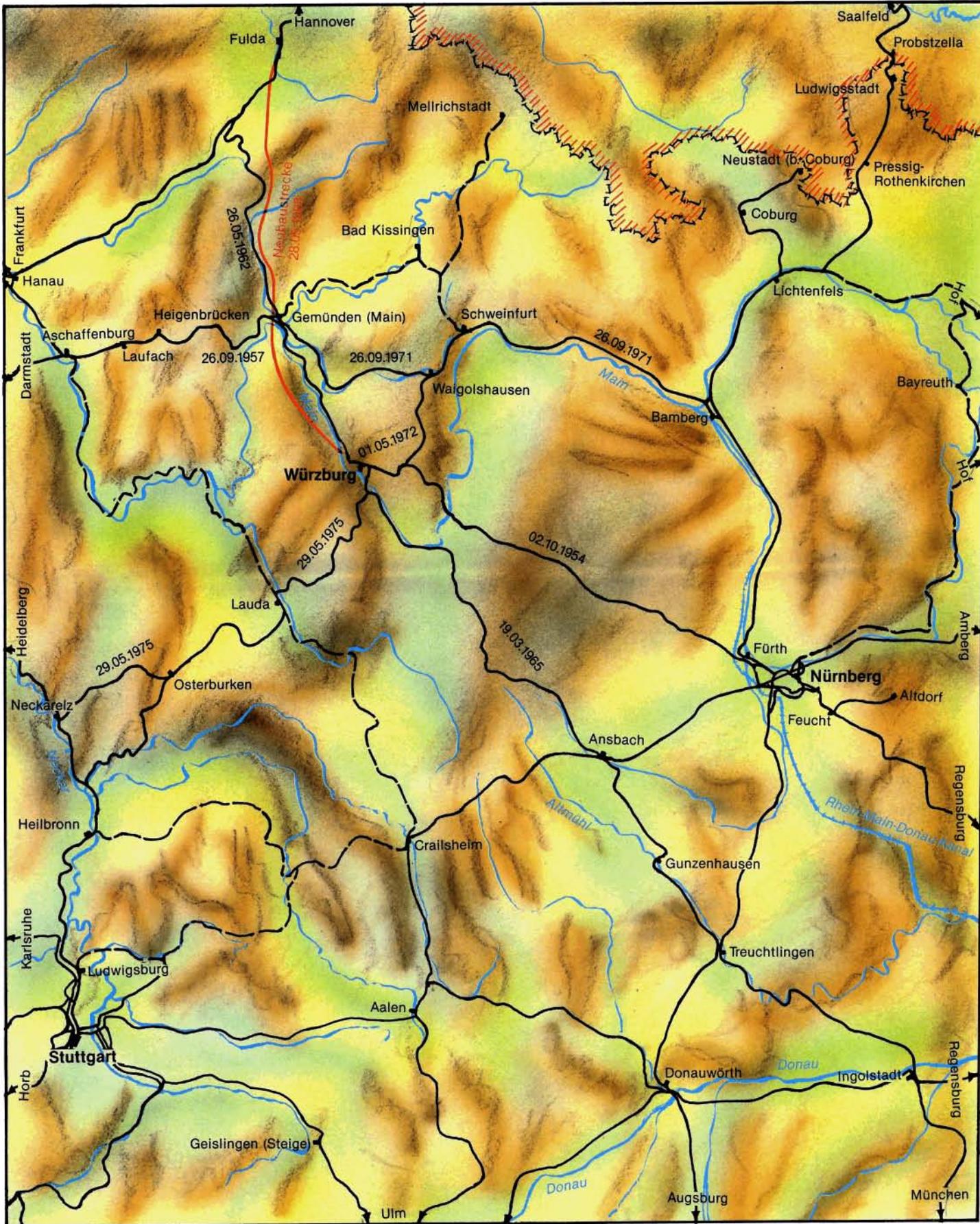


Bild 2: Die von Würzburg ausgehenden elektrifizierten Strecken; die Jahreszahlen nennen das Datum der Eröffnung des elektrischen Betriebes. Die nicht-electrifizierten Strecken sind durchbrochen dargestellt. **Zeichnung: G. Voigt**

Bild 1 (Titelbild): Für die Elektrolokomotive der Baureihe 118 ging 1984 der planmäßige Einsatz bei der DB zu Ende. Ab dem 26.05.1974 waren alle 118 beim Bahnbetriebswerk Würzburg beheimatet. Hier fährt am 16.05.1983 die 118 025 mit dem E 3010 bei Mering durch die Landschaft. **Foto: A. Ritz**

Bild 201 (Rücktitel): Nach einer klaren Winternacht ist am Morgen des 14.01.1982 die Landschaft bei Weichering mit glitzerndem Rauheif überzogen. Eine Elektrolokomotive der Baureihe 118 hat den E 3161 am Haken. **Foto: A. Ritz**



Bild 3: Am 13.06.1979 wurde die Seitenansicht der 118 051 aufgenommen.

Foto: A. Ritz

Impressum

ISSN 0720-051X

DM 19,80 – sfr 19,80 – öS 150,–
Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048/5049

Redaktion: Hermann Merker;
 Autoren: Wolfgang Bleiweis und Hans Dieter
 Andreas; Lektorat: U. Bauer

Layout: Gerhard Gerstberger
 Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag
 Produktion: EUROPLANNING s.r.l., Verona,
 Via Morgagni, 30 (Printed in Italy)
 Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Sonderausgaben erscheinen 1988 4 x (auch im
 Abo erhältlich, für DM 68,–, im Ausland zuzüglich
 DM 4,– Portoanteil). Alle Rechte vorbehalten,
 Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der
 Redaktion.
 Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
 Copyright Juli 1988 by:
 Hermann Merker Verlag, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Entstehung des mainfränkischen Hauptbahnnetzes	6
Elektrifizierung der Strecken	12
Das Bw Würzburg im Wandel der Zeit	26
Einsatzgeschichte der Ellok beim Bw Würzburg	34
Museumslokomotiven	96
Verschrottungen	100
27. Mai 1988: Neubaustrecke Würzburg – Fulda eröffnet	102
Anhang	104
Quellenangaben	107

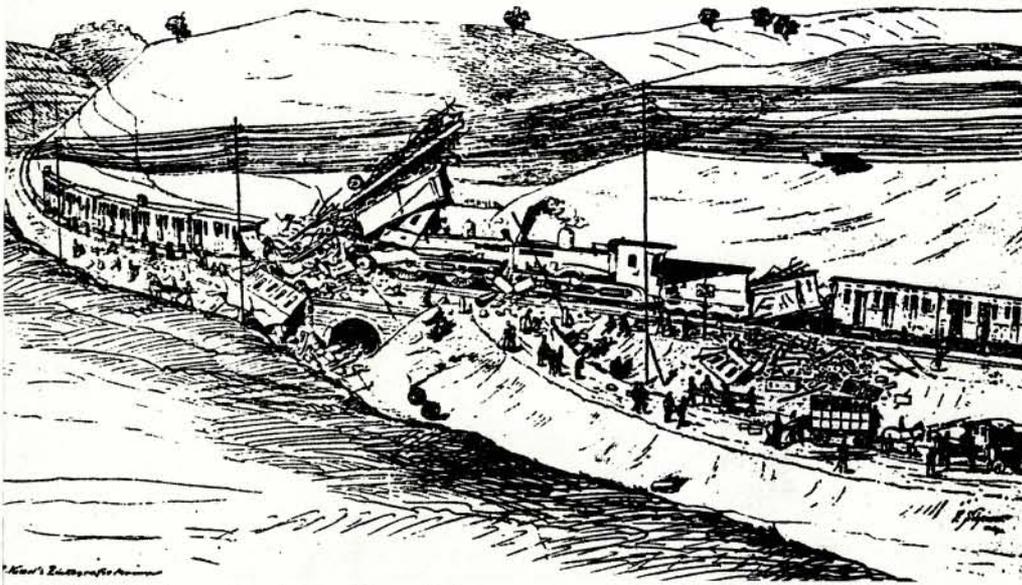


Bild 4: Schweres Eisenbahnunglück am Faulenberg bei Würzburg am 01.07.1886.

Zeichnung: Stadtarchiv Würzburg



Bild 5: Am 13. Dezember 1956 wurde der neue Fußgängersteg über die Bahnlinie Treuchtlingen – Würzburg bei der Annastraße in Würzburg fotografiert.

Foto: Main-Post (Röder)

Bild 6: Der VT 10 501 stattet am 24.10.1953 Würzburg Hbf einen Besuch ab. Diese vielbeachtete Konstruktion konnte sich allerdings nicht durchsetzen und schied bald aus dem Bestand der DB aus.

Foto: Main-Post (Röder)



Vorwort

Seit das Bahnbetriebswerk Würzburg Mitte der siebziger Jahre zum Auslauf-Bw für die Lokomotiven der Baureihe 118 wurde, erfreut es sich unter Eisenbahnfreunden eines hohen Bekanntheitsgrades. Darüber hinaus waren aber dort weitere berühmte Lokomotivbaureihen wie E 44, E 94, E 41 und E 50 beheimatet. Würzburgs Eisenbahngeschichte begann aber schon vor über 130 Jahren. Exakt am 01.07.1854 wurde die Strecke Schweinfurt – Würzburg dem Verkehr übergeben. Diese Eisenbahnlinie war Teil der damals als Ludwigs-Westbahn gebauten Magistrale von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg (mit Anschluß Frankfurt). Weitere Strecken ergänzten kurz darauf das damals noch spärliche Eisenbahnnetz in Bayern. Würzburg entwickelte sich bald zum wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt in Unterfranken. Schon 1864 wurde die Linie nach Ansbach eröffnet, ihr folgte 1865 die Linie nach Fürth (– Nürnberg), und ab 1866 konnte man von Würzburg über Osterburken mit der Bahn auch nach Heidelberg reisen.

Das Verkehrsaufkommen wuchs aufgrund der neueröffneten Eisenbahnstrecken in kürzester Zeit so stark an, daß man schon nach wenigen Jahren überlegte, den Eisenbahnknotenpunkt zu entlasten, was mit der Werntalbahn (Schweinfurt –) Waigolshausen – Gemünden am 15. Mai 1879 geschah.

Zur selben Zeit wurde die Ära der Elektrolokomotiven eingeläutet, genau zwei Wochen später, am 31. Mai 1879, drehte die erste leistungsfähige Elektrolokomotive (Werner von Siemens) auf der Berliner Gewerbeausstellung ihre Runden, mit einem Zug, der für 18 Personen Sitzplätze bot. Doch bis zum Einsatz von den ersten großbetriebstüchtigen Elektrolokomotiven auf Hauptbahnen sollten noch viele Jahre vergehen. Zunächst wurde die neue Traktionsform nur bei Straßen- und Werkbahnen eingeführt, später auch bei kürzeren Nebenbahnen.

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg bzw. während dieser Zeit nahmen die Bayerischen Staatseisenbahnen auf den Strecken Mittenwald – Garmisch-Partenkirchen – Griesen und Freilassing – Berchtesgaden den elektrischen Betrieb auf. Auf Grund der Erfahrungen, entschloß man sich in den zwanziger Jahren, weitere Strecken in Bayern auf elektrischen Betrieb umzustellen. Darunter befanden sich erstmals auch wichtige Hauptstrecken, wie z. B. die Bahnlinie München – Salzburg. Es handelte sich zunächst ausschließlich um Bahnen südlich der Donau, denn in diesem Teil Bayerns war die Stromerzeugung durch Wasserkraftwerke besonders kostengünstig.

Im Jahre 1935, pünktlich zur 100-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen, konnten die Züge von München über Augsburg nach



Bild 7: Mit der Altbau-Ellok 194 196 und dem neuen ICE treffen sich im September 1986 zwei Triebfahrzeuggenerationen vor der Ellok-Halle im Bw Würzburg. **Foto: E. Martin**

Nürnberg erstmals mit Elektrolokomotiven bespannt werden. Trotzdem dauerte es noch fast 20 Jahre, bis dann auch die Strecke Nürnberg – Würzburg auf elektrischen Betrieb umgestellt wurde. Die E 18 047 traf am 24.09.1954 auf ihrer Probefahrt als erste Elektrolokomotive mit eigener Kraft in Würzburg ein. Damit wurde der Traktionswechsel auf dieser Bahnlinie eingeleitet, mit der Folge, daß die Dampflokomotiven des Bw Würzburg an andere Bahnbetriebswerke abgegeben werden konnten. Den Platz der alten "Dampfer" nahmen im Bw Würzburg zum ersten Mal Elektrolokomotiven ein. Dies erschien uns Anlaß genug, dem Kapitel Würzburger Elektrolokomotiven eine eigene Sonderausgabe zu widmen.

Die in dieser Broschüre veröffentlichten Stationierungslisten stehen zum Teil im Widerspruch zu schon veröffentlichter Literatur. Unsere Angaben beruhen in erster Linie auf amtlichen Aufzeichnungen aus dem Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg und dem Bahnbetriebswerk Würzburg 1.

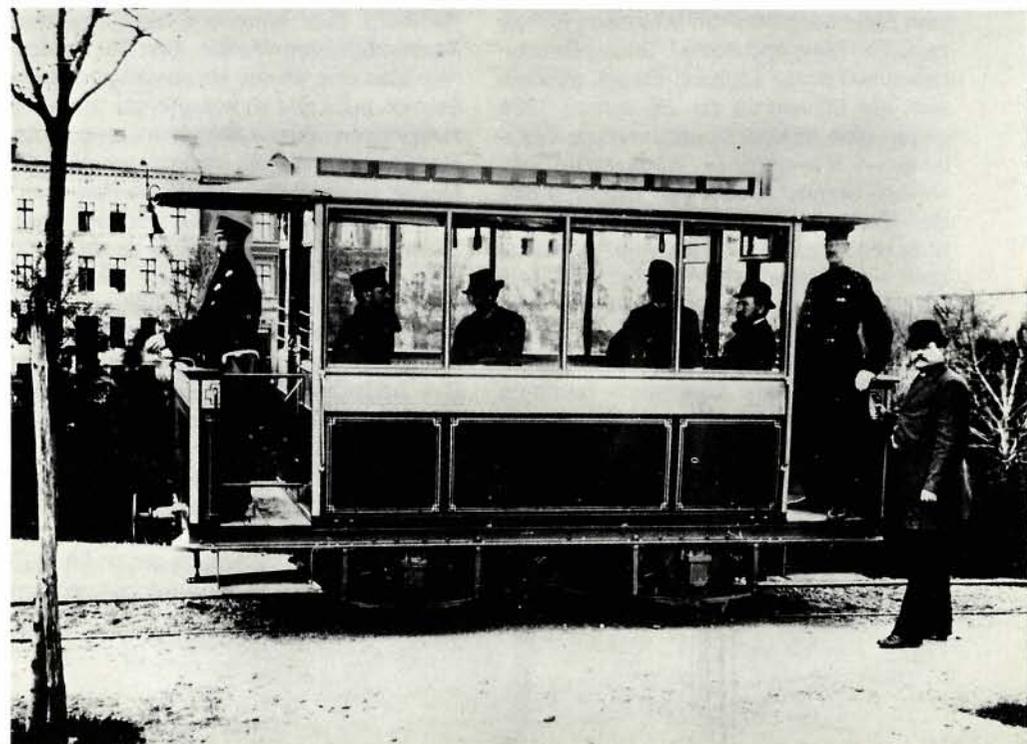
Für die wertvolle und freundliche Unterstützungsbereitschaft bedanken wir uns ganz besonders bei den Autoren und bei Gerald Bendrien, Christiane Göpfert, Wolfgang Heinritz, Franz Jäger, Joachim Kraus, Ekkehard Martin, Dr. Günther Scheingraber, ferner dem Eisenbahnarchiv im Verkehrsmuseum Nürnberg, der Lichtbildstelle der BD Nürnberg, dem Bw Würzburg 1, der Main-Post Würzburg und den Stadtarchiven in Würzburg und Schweinfurt.

Hermann Merker Verlag

Bild 8: Die erste betriebsbereite Ellok der Welt wird 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt. **Foto: Stadtarchiv Würzburg**



Bild 9: Fortschritt im 19. Jahrhundert: Am 16.05.1881 nimmt die von Siemens erbaute erste elektrische Straßenbahnlinie der Welt in Berlin-Lichterfelde den Betrieb auf. **Foto: Stadtarchiv Würzburg**



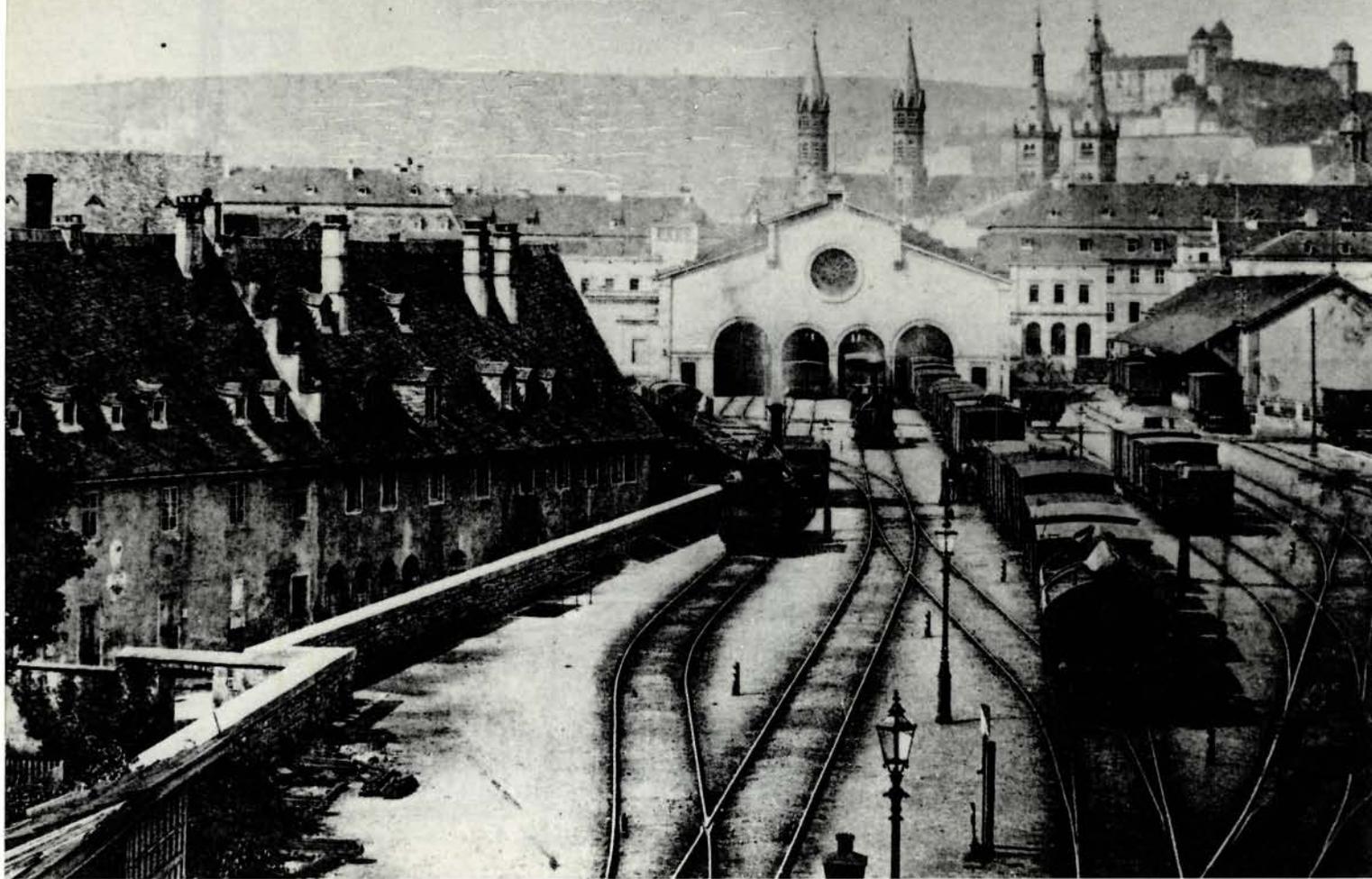


Bild 10: Nur zehn Jahre lang war der innerhalb der Stadtbefestigung errichtete erste Würzburger Bahnhof in Betrieb.

Foto: Stadtarchiv Würzburg

Entstehung des mainfränkischen Hauptbahnnetzes

Die ersten Erfolgsmeldungen über die seit dem 8. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth planmäßig verkehrende Ludwigs-Eisenbahn waren noch nicht recht verklungen, da tauchten bereits von privaten Interessenten ausgearbeitete Projekte zum Bau eines flächendeckenden Eisenbahnnetzes auf. Einer der Dreh- und Angelpunkte für derlei Planungen war in jedem Falle der vom Staat beabsichtigte Bau eines Kanals zwischen Main und Donau. Dieses Bauvorhaben war daher auch der Grund, weshalb sich der Ministerrat am 20. Januar 1836 gegen eine direkte Eisenbahnroute Würzburg – Nürnberg – Regensburg entschied. Bereits sechs Tage später wurde die Gründungskonzession u.a. für die Strecke Würzburg – Ochsenfurt – Marktbreit – Ansbach – Donauwörth/ – Fürth (Anschluß zur Ludwigs-Eisenbahn) beantragt.

Wie seinerzeit alle Bahnprojekte in Bayern sollte auch die Bahn Nürnberg – Bamberg (- Grenze bei Hof) anfangs von privater Seite in Angriff genommen werden. Schließlich übernahm jedoch der Staat den Bahnbau, und am 1. Oktober 1844 konnte der planmäßige Verkehr zwischen Nürnberg und Bamberg als erstes Teilstück der Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau nach

Hof aufgenommen werden. Bis zur Fertigstellung des letzten Abschnittes der insgesamt 566 km langen Strecke gingen allerdings noch mehr als neun Jahre ins Land.

Ludwigs-Westbahn

Wegen des bayerischen Kanal-Projektes waren zunächst sämtliche Petitionen zum Bau einer Bahnlinie entlang des Mains von Bamberg über Würzburg nach Frankfurt (Main) abgelehnt worden. Erst 1843 zeichnete sich eine Wende ab, so daß ernsthaft Studien über das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die wirtschaftlich günstigste Streckenführung sinnvoll erschienen. Mit der Billigung des "Westbahn-Projektes" am 6. März 1846 durch die Abgeordnetenkammer war man dem Bau dieser Bahn zwar ein gutes Stück näher gekommen; trotzdem dauerte es noch weitere 4 Jahre, bis alle erforderlichen Planungen abgeschlossen waren und mit dem eigentlichen Bau begonnen werden konnte. Lediglich die Erstellung der aufwendigsten Kunstbauten (Mainbrücke bei Hallstadt, Faulenberg-Einschnitt bei Würzburg und Tunnel bei Heigenbrücken) hatte man bereits vorgezogen.

Als erster Abschnitt konnte am 01.08.1852 Bamberg – Haßfurt in Betrieb genommen

werden; die Verlängerung nach Schweinfurt (heute: Schweinfurt Stadt) folgte per 03.11.1852. Würzburg wurde am 01.07.1854 erreicht, und drei Monate später konnte schließlich die gesamte Strecke durchgehend befahren werden. Auf dem von der privaten Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft betriebenen restlichen Abschnitt von Aschaffenburg zur Grenze bei Kahl konnte bereits im Sommer 1854 der Verkehr aufgenommen werden. Betrieblich war Aschaffenburg als Wechselstation eingerichtet.

Obwohl die 188,7 km lange Ludwigs-Westbahn anfangs auf ihrer gesamten Länge zweigleisig trassiert war, wurde aus Ersparnisgründen zunächst nur ein Gleis verlegt. Der Eröffnung der Neubaustrecke Fürth – Rottendorf (1865) und dem damit gestiegenen Verkehrsaufkommen trug man durch den zweigleisigen Ausbau des westlichen Teiles der Ludwigs-Westbahn bis 1873 Rechnung. Auf dem Abschnitt Schweinfurt Stadt – Waigolshausen ging das zweite Streckengleis gleichzeitig mit Eröffnung der Werntalbahn im Jahre 1879 in Betrieb; auf den übrigen Teilstücken zwischen Bamberg und Rottendorf erfolgte der Ausbau erst in der Zeit von 1903 bis 1908.

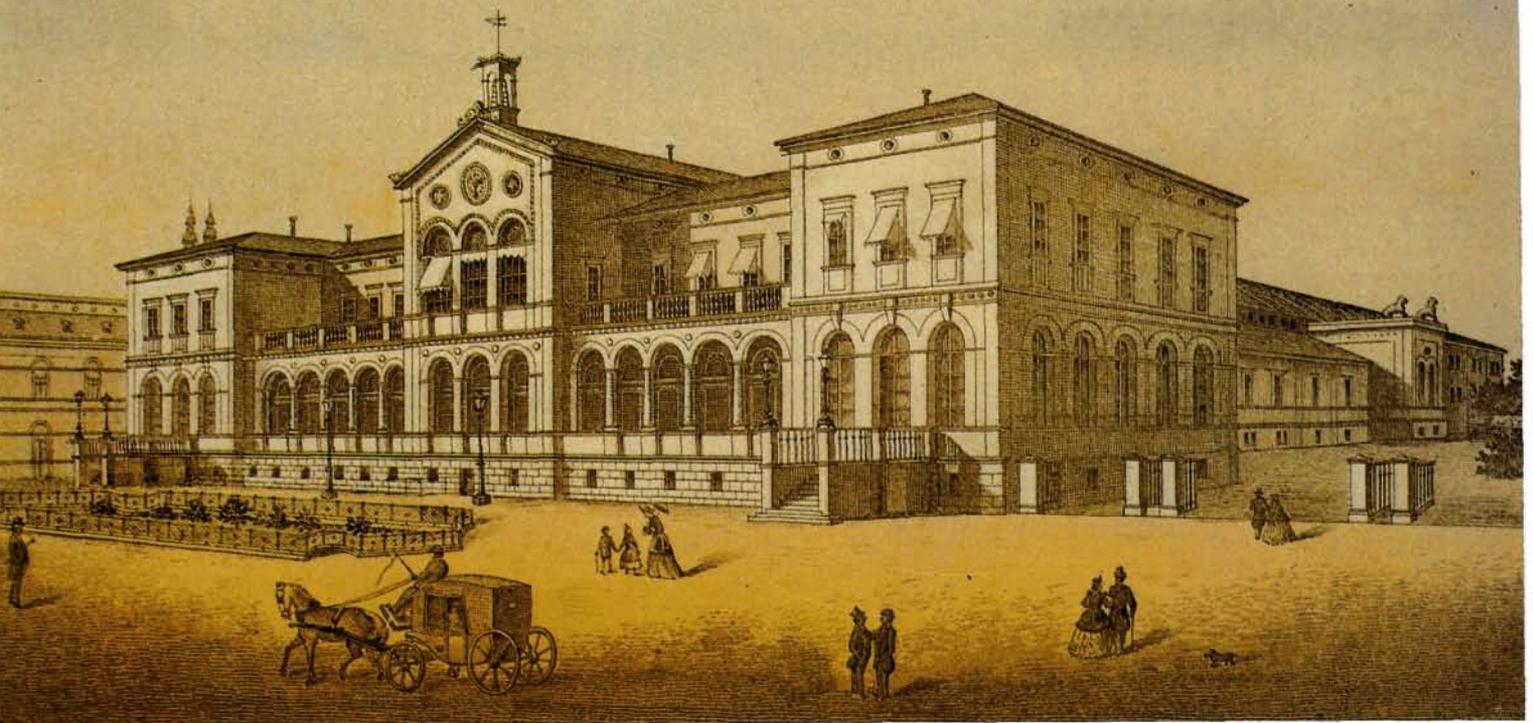


Bild 11: Dieser Stich aus der Sammlung des Stadtarchivs Würzburg zeigt den von Neureuther gebauten alten Würzburger Bahnhof an der Theaterstraße.
Zeichnung: Sammlung Dr. Scheingraber

Würzburg wird Bahnknoten

Für die weitere Entwicklung des Eisenbahn-Netzes im Bereich des Main-Dreiecks war vor allem das langjährige Streben der Handelsstädte Kitzingen und Marktbreit um einen eigenen Bahnanschluß von ausschlaggebender Bedeutung. So wurde bereits 1825 der Bau eines Schienenstranges von Donauwörth über Rothenburg o.T. nach Marktbreit vorgeschlagen! Erfolgversprechender sollten die Bemühungen erst

ab 1856 sein: Der für das Bahnprojekt Gunzenhausen – Ansbach erteilten Baugenehmigung und Pachtgarantie folgte eine Vielzahl von Eingaben an die Regierung, um den Weiterbau in Richtung Würzburg zu bewirken. Parallel dazu gab es auch Bestrebungen, Nürnberg mit Ansbach und Würzburg direkt zu verbinden. Zeitweise stand deshalb ein Projekt zur Debatte, bei dem von einer Ansbach-Würzburger Bahn in (Bad) Windsheim ein Abzweig nach Fürth/Nürnberg vorgesehen war. Nach langem Hin und Her entschied sich

die Abgeordnetenkammer im Juli 1861 für den vorrangigen Bau der Linien Ansbach – Würzburg (eröffnet: 01.07.1864) und Nürnberg/Fürth – Würzburg, wobei deren Verlauf erst nachträglich festgelegt werden mußte. Nach Abwägung aller wichtigen Aspekte einigte man sich im Mai 1862 auf die Linienführung über Kitzingen nach Rottendorf zur Ludwigs-Westbahn. Der reguläre Verkehr auf der 87 km langen Strecke Fürth – Rottendorf konnte am 1. Juli 1865 aufgenommen werden. Damit hatten Kitzingen und Marktbreit mit den Umschlag-

Bild 12: Der gleiche Bahnhof wie auf Bild 11, diesmal aus der Vogelperspektive. Im Hintergrund sind die Ladehalle und die Wagenremise zu erkennen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





Bild 13: Am Fuße des Schalksberges entstand der 1864 eröffnete neue Würzburger Bahnhof. Das vom Hofarchitekten des Bayernkönigs Max II. Joseph, Friedrich Bürklein, entworfene und 1863 – 1869 verwirklichte Hauptgebäude wurde im Zweiten Weltkrieg völlig zerstört. **Foto: BD Nürnberg**

plätzen am Main zwar ihr Ziel erreicht, ohne jedoch in den Genuß der erhofften Standort-Vorteile zu gelangen, weil viele Züge die Bahnhöfe beider Mainstädtchen ohne Halt durchfuhren.

Die Magistrale Nürnberg – Würzburg war bis 1892 durchgehend zweigleisig ausgebaut, und 1894/95 konnte zwischen Ansbach und Würzburg in drei Etappen das zweite Streckengleis in Betrieb gehen.

Zur Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsachse vom Oberrhein nach Mitteldeutschland strebte das Großherzogtum Baden den Bau einer Heidelberg – Würzburger Bahn an. Das Königreich Bayern sah in dieser Route eine zweite Bahnverbindung zur linksrheinisch gelegenen bayerischen Pfalz. Ursprünglich wurde noch eine direkte Trasse von Heidelberg über Eberbach, Amorbach, Miltenberg und Wertheim nach Würzburg anvisiert, doch erwies sich eine derartige Mittelgebirgsbahn bald als unrentabel. Alternativ wurde Ende 1857 eine Strecke über Neckargemünd, Mosbach, Osterburken und Lauda vorgeschlagen. Per Staatsvertrag vom 27.01.1862 wurde schließlich der Bau und Betrieb dieser Bahnlinie beschlossen. Während die Erbauung der knapp 25 km langen unterfränkischen Teilstrecke von der Bayerischen Staatsbahn ausgeführt wurde, oblag die Betriebsführung ab Eröffnung am 1. November 1866 der gesamten Bahn bis zum neuen Würzburger Bahnhof der Großherzoglich Badischen Staatsbahnverwaltung. Dort bestand östlich der bayerischen Stationsanlagen ein badischer Kopfbahnhof und ein eigener Lokschuppen mit den üblichen Lokbehandlungsanlagen.

Kopfbahnhof in Würzburg

Ursprünglich sollte die Würzburger Bahnstation der Ludwigs-Westbahn östlich der Stadt beim Rennweger Tor entstehen. Da sich die Ausführung dieser Bahnlinie jedoch über Jahre hinweg verzögert hatte, wurden die Pläne vor Baubeginn nochmals gründlich überarbeitet und die Bahnanlagen nun innerhalb der Stadtbefestigung vorgesehen. Nachdem König Max II. persönlich den zunächst nordöstlich der Residenz vorgesehenen Bahnhof ablehnte, fand die Eisenbahnbau-Kommission daraufhin ein geeignetes Gelände nördlich der Residenz. Die aufwendigen Stationsanlagen bestanden neben dem Betriebs-Hauptgebäude (1856 fertiggestellt) aus Ladehalle, Wagenremise und Lokomotivremise mit Anheizhaus. Die Entwürfe fertigte der für die Hochbauten entlang der Ludwigs-Westbahn zuständige kgl. Baurat Gottfried von Neureuther an.

Im Jahre 1861 plante die Generaldirektion der Verkehrsanstalten bereits eine großzügige Erweiterung der bestehenden Bahnhofsanlage für den Personenverkehr. Schließlich entschied man sich, nicht zuletzt aus finanziellen Gründen, für den Bau eines Durchgangsbahnhofes für den Personen- und Güterverkehr nördlich der Stadt. Nach Genehmigung durch alle zuständigen Instanzen erfolgte bereits im Frühjahr 1863 der Grunderwerb. Da die Festungseigenschaft der Stadt Würzburg am 28.09.1856 aufgehoben worden war, diente Bauschutt der ehemaligen Stadtmauer zur Schaffung einer ebenen Grundfläche für den neuen Bahnhof. Im Frühsommer 1864 waren auch die Bauarbeiten entlang der Neubaustrecke Ansbach –

Würzburg soweit fortgeschritten, daß am 31. Mai die erste Probefahrt stattfinden konnte. Ab 1. Juli 1864 fuhren schließlich dort die ersten Züge, die bereits im neuen "Centralbahnhof" abgefertigt wurden.

Die Werntalbahn

Bereits während der Projektierungsarbeiten für die Ludwigs-Westbahn kam eine Trassenvariante durch das Werntal erstmals zur Sprache. Doch erschien eine Anbindung der Stadt Würzburg an das Schienennetz nicht zuletzt aus militärischen Gründen unumgänglich. Neben einer Streckenführung durch das Werntal standen zeitweise auch folgende Linienführungen zur Debatte:

- Schweinfurt – Büchold – Eussenheim – Wernfeld – Gemünden (Main)
- Schweinfurt – Geldersheim – Wasserlosen – Neubessingen – Bonnländ – Wernfeld – Gemünden (Main)
- Niederwerrn/Poppenhausen – Greßthal – Fuchsstadt – Hammelburg – Gemünden (Main)

Wegen der günstigsten Horizontalprojektion blieb es jedoch bei der Werntal-Variante, für die im Sommer 1868 die Vermessungsarbeiten erfolgten.

Der Landtags-Ausschuß erkannte im Januar 1869 zwar die grundsätzliche Bedeutung dieses Projekts an, zur Ausführung kam es jedoch erst ab 1874.

Beim Bau verlegte man das Streckengleis zwischen Gemünden (Main) und Wernfeld parallel zur bestehenden Ludwigs-Westbahn, der Bahnhof Wernfeld wurde als Inselstation ausgeführt. Wegen des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens wurde der Abschnitt Schweinfurt – Wai-

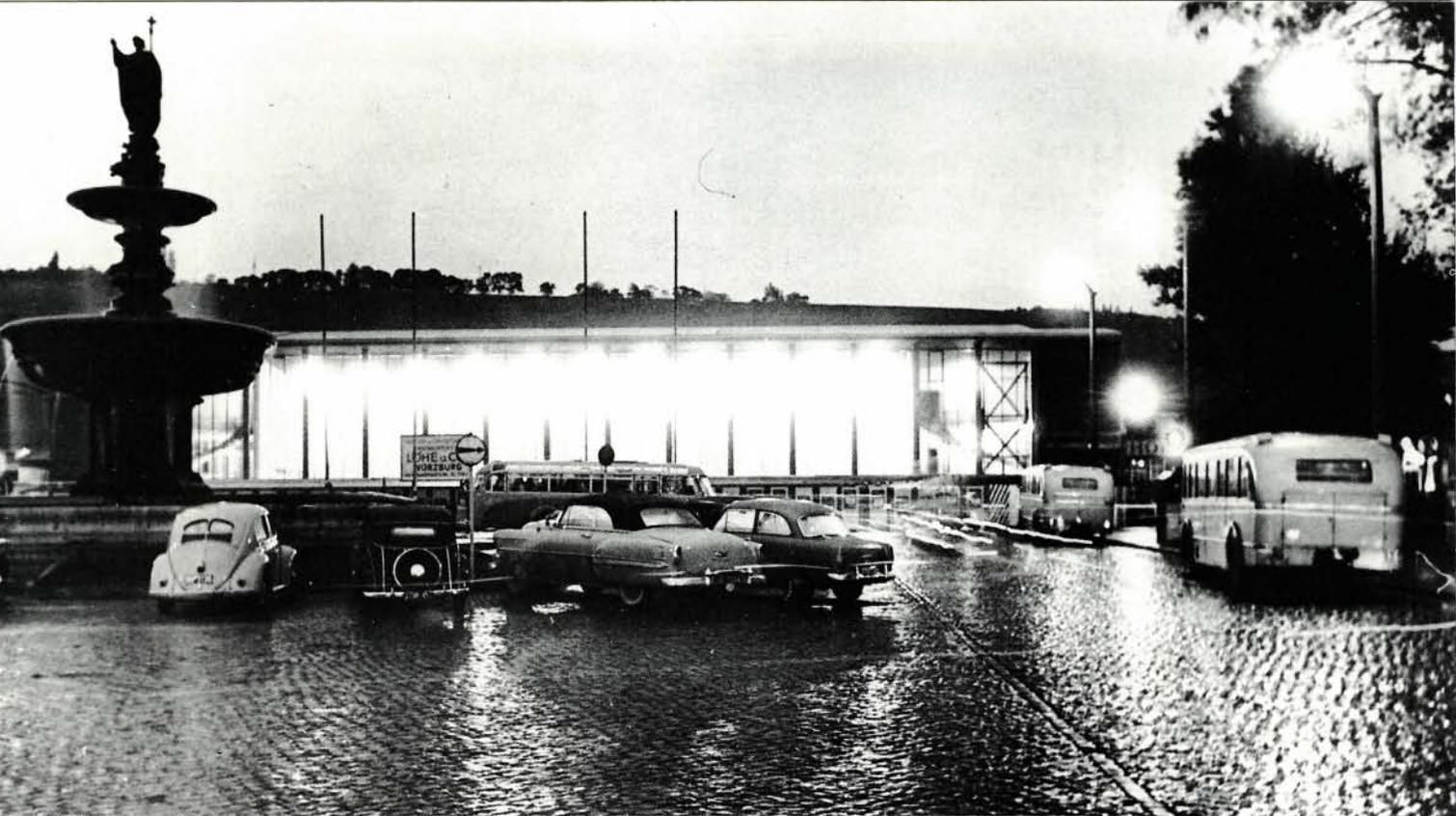


Bild 14: Dieses Bild vermittelt einen Eindruck von der neuen Empfangshalle des Würzburger Hauptbahnhofes. Die Aufnahme entstand am Abend des 30.09.1954. Drei Tage später wurde das Bauwerk seiner Bestimmung übergeben. **Foto: Stadtarchiv Würzburg**

golshausen zweigleisig ausgebaut. Die Strecke Waigolshausen – Gemünden (Main) konnte nach mehr als einjähriger Bauzeit am 15. Mai 1879 dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Der wesentliche Vorteil war die Verkürzung der alten Strecke Schweinfurt – Gemünden (Main) und die damit verbundene Entlastung des Eisenbahnknotens Würzburg.

Die weitere Entwicklung

In Stichpunkten seien auch alle anderen Hauptlinien in Unterfranken erwähnt: Im März 1852 wurde zwischen dem Königreich Bayern und dem Großherzogtum Hessen ein Staatsvertrag über den Bau der Bahnstrecke Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz abgeschlossen. Die hessische

Ludwigsbahn-Gesellschaft erhielt am 3. März 1856 die Konzession zum Bau und Betrieb dieser Linie. Nach mehr als zweijähriger Bauzeit konnte am 15. November 1858 von Aschaffenburg zum Ludwigsbahnhof in Darmstadt der Güterverkehr aufgenommen werden. Der Reisezugverkehr folgte erst zu Weihnachten. Hessen und Preußen unterzeichneten am

Bild 15: Am 12.09.1953 konnte man feststellen, daß bei den Arbeiten am Neubau des Empfangsgebäudes in Würzburg Hbf erhebliche Fortschritte erzielt worden waren. **Foto: Main-Post (Röder)**



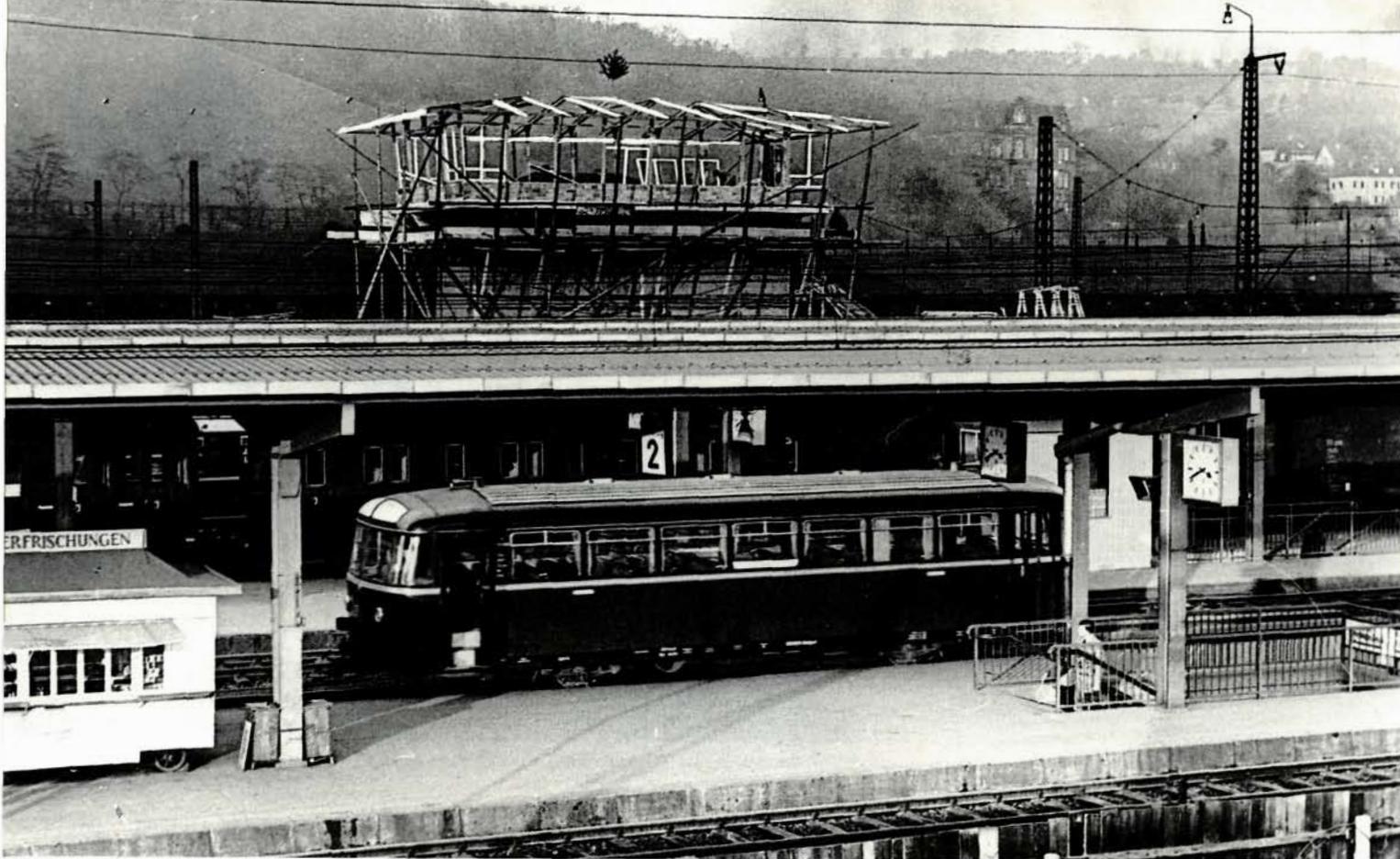


Bild 16: Um das moderne Dr-Gleisbildstellwerk unterbringen zu können, mußte der Stellwerksturm in Würzburg Hbf umgebaut werden. **Foto:** Stadtarchiv Würzburg

23. Juni 1896 einen Staatsvertrag zur gemeinsamen Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes. Ab 01.02.1897 unterstand daher auch diese Linie der neugegründeten "Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Staats-Eisenbahn" (K.P.u.G.H.St.E.) – Direktion Mainz. Im Frühjahr 1912 hatte die alte Kopfstation in Darmstadt (Ludwigsbahnhof) durch Eröffnung des neugebauten Hauptbahnhofes ausgedient.

Nach Fertigstellung der Ludwigs-Süd-Nordbahn und der Ludwigs-Westbahn verliefen deren Trassen mehr oder weniger parallel zur bayerischen Nordgrenze. Beson-

ders die Wirtschaft forderte daher in Anlehnung an die alten Verkehrswege den Bau einer Eisenbahnlinie in Nord-Süd-Richtung. So entstand neben dem Plan einer Verbindung von Schweinfurt nach Eisenach das sogenannte "Rhönbahn-Projekt", einer Bahnverbindung von Schweinfurt nach Bebra bzw. Siegen, über deren Streckenführung jedoch keine Einigung erzielt werden konnte. Statt dessen wurden die Nord-Süd-Verbindungen Eisenach – Lichtenfels (1858/59) und Schlüchtern – Gemünden (Main) (1872) erbaut. 1871/1874 folgten noch Schweinfurt – Ebenhausen – Bad Kissingen bzw. - Meiningen als weitere

Nord-Süd-Strecken (später ein Teil der Magistrale Berlin – Stuttgart).

Neubaustrecke Hannover Hbf – Würzburg Hbf

Gleichzeitig mit der nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgten Grenzziehung quer durch Deutschland änderte sich die Verkehrsstruktur grundlegend. Die Aufgaben der alten Hauptverkehrsachsen, die im wesentlichen nach Berlin ausgerichtet waren, mußten fortan von den bisherigen Zweiglinien übernommen werden. Obwohl dort im Laufe der Jahre eine Anpassung an die veränderten betrieblichen Erfordernisse erfolgte, war die Schaffung neuer Strecken unausweichlich.

Die Bundesbahn erarbeitete deshalb ein bedarfsgerechtes Neu- und Ausbaustreckenprogramm. So sahen die 1972 veröffentlichten Planungen den Bau neuer Bahnverbindungen von insgesamt 950 km Länge mit einem Kostenaufwand von etwa 13,2 Milliarden DM vor. Innerhalb von zehn Jahren sollten folgende Linien realisiert werden:

- Köln – Groß Gerau (180 km)
 - Schwetzingen – Stuttgart (105 km)
 - Hannover – Gemünden (Main) (280 km)
 - Aschaffenburg – Würzburg (67 km)
 - Stuttgart – München (220 km)
 - Rastatt – Offenburg (50 km)
 - Kaiserslautern – Ludwigshafen (50 km)
- Beim Bau der mit 1,2 Milliarden veranschlagten Neubaustrecke Aschaffenburg - Würzburg wäre ohne Berücksichtigung

Bild 17: Neben der Bahnsteigsperrle (links) ist die vom Kunstmaler Alois Wünsche-Mitteregger gestaltete Lokomotiv-Darstellung zu sehen. Das Kunstwerk wurde in den Kalkstein geätzt und anschließend koloriert.

Foto: BD Nürnberg

