

(Briefe Nr. 993 u. 1000 an Franz Schmidt v. [Mai 1858] u. 30.X.1858, Nr. 1034 an eine unbekannte Schweinfurterin v. 12.IV.[1861]; AvS, RA 91 u. SRR, A II 155-1).

- 44) Rückert: Briefe (wie Anm. 7), Bd. 2 (1977), S. 1376 (Brief Nr. 1088 v. [Ende Mai] 1863). Siehe hierzu auch: Amstadt, Jakob: Friedrich Rückert und der Name seiner Vaterstadt, in: Frankenland N.F 40 (1988), Nr. 5, S. 147-149 (Ms., AvS, SRR, A II 71h-56).
- 45) Zwar hatte „*Ein Verein von Männern, welche der Vaterstadt des gefeierten Dichters durch Geburt oder durch Beruf angehören*“ gratuliert, darunter auch Bürgermeister, Pfarrer, Lehrer etc., doch ist keine Gratulation durch offizielle Gremien überliefert. S. Briefe an und über Rückert (wie Anm. 5), Bd. 4, S. 1965f. (Brief Nr. 1396 v. 16.V.1863; AvS, SRR, A II 155-3-23).
- 46) Rückert: Briefe (wie Anm. 7), Bd. 2 (1977), S. 1433 (Brief Nr. 1146 v. 24.IV.1865; AvS, Hauptregisteratur (künftig: HR), Verwaltungssrepertorium (künftig: VR) III, VII-A-3-7). Siehe hierzu auch: Schneider, Erich: Ehrenbürgerbrevier der Stadt Schweinfurt für den Dichter und Sprachgelehrten Friedrich Rückert, 1865, Stadtarchiv Schweinfurt, in: Lieber
- Freund und Kupferstecher (= Mitteilungsheft der Rückert-Gesellschaft e.V., Nr. 7). November 1993, S. 2-5.
- 47) Rückert: Briefe (wie Anm. 7), Bd. 2 (1977), S. 1441 (Brief Nr. 1153 v. 1.VIII.1865; AvS, HR, VR III, VII-B-7 1/3-12).
- 48) Selbmann: Rückert und sein Denkmal (wie Anm. 1), S. 81ff. Siehe hierzu auch: Schneider, Erich: Entwurf zum Rückert-Denkmal von 1882 wieder entdeckt, in: Schweinfurter Mainleite o. Jg. [1988], Ausgabe III, S. 25-27.
- 49) Schneider, Erich: Die Einrichtung des Rückert-Zimmers, in: Lieber Freund und Kupferstecher (= Mitteilungsheft der Rückert-Gesellschaft e.V., Nr. 7). November 1993, S. 6-13.
- 50) Kreutner: „Sammlung Rückert“ I (wie Anm. 20), S. 11f.
- 51) S. hierzu: Kreutner: „Sammlung Rückert“ I (wie Anm. 20), bes. S. 10-26. Ders.: Die „Sammlung Rückert“. Teil II: Die Familien Rückert (= Schweinfurter Archiv- und Bibliotheksinventare Nummer 2). Schweinfurt 1999. Ders. Die „Sammlung Rückert“. Teil III: Die Familien Bertuch-Fropf-Ammermüller, Reissner-Dietze-Wentzel-Hühne, Reimarus-Eitzen-Stein (= Schweinfurter Archiv- und Bibliotheksinventare Nummer 3). Würzburg 2008.

Eine Reise in die Kreisstadt

von

Dieter Lauer

In der Nordostecke des Landkreises Schweinfurt liegt im südwestlichen Vorland der Haßberge der Marktflecken Stadtlauringen. Der Namensbestandteil Stadt erinnert heute noch daran, daß der Ort im Jahr 1484 die Stadtrechte verliehen bekam und vom Ende des 17. Jahrhunderts bis zum Übergang ins Königreich Bayern eine fürstbischoflich-würzburgische Amtsstadt war. Bis zur 1971 durchgeföhrten Gebietsreform im Freistaat Bayern gehörte Stadtlauringen zum Landkreis Hofheim in Unterfranken. Um in diese Kreisstadt zu kommen, mußten die Ortsbürger auf der

Straße über Wettringen und Aidhausen rund 15 km zurücklegen. Aber es gab auch die Möglichkeit, mit der Eisenbahn von Stadtlauringen nach Hofheim zu fahren, um z.B. auf dem Landratsamt etwas zu erledigen.

Stadtlauringen war von 1900 bis 1960 am Bahnhof Rottershausen durch eine Lokalbahn mit der Bahnlinie Schweinfurt-Mellrichstadt-(Meiningen) verbunden. Auf der anderen Seite hatte Hofheim ebenfalls eine Lokalbahnverbindung, die in Haßfurt an die Bahnlinie Würzburg-Schweinfurt-Bamberg-Hof anschloß.

Angenommen, ein Stadtlauringer mußte im Jahr 1952 einmal in seine Kreisstadt Hofheim, um Geschäfte zu erledigen. Mit dem Fahrrad hätte er die 15 km in einer guten Stunde zurücklegen können. Aber – er wollte sich einmal etwas Besonderes gönnen und entschloß sich, mit der Deutschen Bundesbahn dorthin zu reisen. Damit dies gelang, mußte er aber schon um 5 Uhr in der Frühe am rund einen halben Kilometer vom Stadtlauringer Marktplatz entfernt liegenden Bahnhof sein. Denn bereits um 5:02 Uhr fuhr nämlich sein Zug ab. Der nächste wäre dann erst um 10:44 Uhr abgegangen und da hätte die Zeit für die Erledigung seiner Geschäfte nicht ausgereicht.

Also, um 5:02 Uhr fuhr die „*Lauermärt*“, wie die Einheimischen ihre Lokalbahn liebevoll nannten, dann los. Sie hielt noch in Rottershausen, in Maßbach und in Poppenlauer. Dann stampfte sie im weiten Bogen auf die Höhe zwischen dem Lauer- und dem Werntal hinauf. Bei Rannungen gab es sogar noch eine Bedarfshaltestelle, hinter der die Lauertalbahn auf die Schienen der Bahlinie Schweinfurt-Melrichstadt-(Meiningen) traf. Rund 2 km fuhr der Zug dann auf der Fernbahnstrecke bis zum Rottershäuser Tunnel weiter. Nachdem er diese 400 m lange Röhre durchquert hatte, erreichte er seinen Zielbahnhof Rottershausen.

Dort kam unser Stadtlauringer um 5:45 Uhr an. Er mußte dann 9 Minuten warten, bis er in den aus Richtung Mühlacker einfahrenden Zug umsteigen konnte. Um 5:54 Uhr ging die Fahrt schließlich nach Schweinfurt weiter, wo die Bahn um 6:23 Uhr am Hauptbahnhof ankam. 17 Minuten hatte der gute Mann dann zum Umsteigen Zeit, bis der aus Würzburg kommende D-Zug um 6:40 Uhr nach Bamberg weiterfuhr. Für die Weiterreise mit diesem Schnellzug mußte der Fahrgäst einen D-Zugzuschlag vom 1 DM bezahlen. Nun, das war ihm der Spaß wert, sonst hätte er noch über eine Stunde warten müssen, bis ein zuschlagfreier Personenzug abgegangen wäre.

Um 7:07 Uhr kam unser Stadtlauringer dann in Haßfurt an. Dort mußte er schließlich 43 Minuten warten, bis die Lokalbahn um 7:50 Uhr nach Hofheim weiterfuhr. Nach einer Gesamtreisezeit von 3 Stunden und 23

Minuten erreichte er schließlich fahrplanmäßig um 8:25 Uhr Hofheim. Dabei hatte er 76 Bahnkilometer zurückgelegt und war dreimal umgestiegen. Wäre er einen Zug später um 10:44 Uhr in Stadtlauringen abgefahren, dann hätte er sein Ziel erst um 15:09 Uhr erreicht.

Nun hatte der Stadtlauringer 7 Stunden und 5 Minuten für seinen Aufenthalt und seine Besorgungen Zeit, bis ihn ein passender Zug um 15:30 Uhr wieder heimfuhr. In Haßfurt nahm er den um 16:59 Uhr abgehenden Eilzug nach Schweinfurt, für den er nur 50 Pfennige Zuschlag bezahlen mußte. Am Schweinfurter Hauptbahnhof ging seine Fahrt um 17:36 Uhr weiter, in Rottershausen um 18:17 Uhr und um 18:53 Uhr kam unser Reisender dann wieder in seinem Marktflecken an.

13 Stunden und 51 Minuten war er an diesem Werktag unterwegs gewesen, zweimal 3 Stunden und 23 Minuten Fahrzeit sowie 7 Stunden und 5 Minuten Aufenthalt in Hofheim. Zurückgelegt hatte er zweimal 76 Bahnkilometer, also 152 km. Für die Fahrkarte 3. Klasse mußte er für Hin- und Rückfahrt 10 DM bezahlen. Hinzu kamen noch der D-Zugzuschlag mit 1 DM und der Eilzugzuschlag mit 50 Pfennigen. Somit hatte er einen Fahrtkostenaufwand von 11,50 DM.

Ob er das noch einmal so machen würde, wenn er in seine Kreisstadt mußte? Eher nicht. Er hat wahrscheinlich lieber sein Fahrrad genommen und ist die 15 km dorthin gefahren. Das ging schneller und war billiger. Und heute? Heute kann man sich derartige Reiseverhältnisse kaum mehr vorstellen.

Literatur:

Deutsche Bundesbahn – Eisenbahndirektion München: Amtliches Kursbuch Süddeutschland. Sommerausgabe 18. Mai 1952 bis 4. Oktober 1952. Fahrpläne 418, 418 a, 419, 419 a.

Bleiweis, Wolfgang/Martin, Ekkehard: Fränkische Nebenbahnen einst und jetzt. Mittel- und Unterfranken. Egglham 1987.

Mäuser, Thomas/Kopp, Hans-J.: Vom Main nach Thüringen. Sondernummer des Eisenbahn-Journals. Fürstenfeldbruck 1991.