

# HEIMATBEILAGE



## Blätter für Kultur- und Heimatpflege

Beilage des Amtsblattes der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim

Nr. 3

Juli 2004

14. Jahrgang

### Zum 100. Geburtstag des „Zuckerlottchens“

von Gottfried Braun



Abb. 1: Einweihung des Bahnhofs Schwabenheim/Bubenheim am 23. Oktober 1904  
mit Lokomotive T 3 Nr. 340 des Eröffnungszuges (Erstausstattung)

Eine hervorragende Bedeutung für die einheimische Wirtschaft und die Bewohner des unteren Selztales spielte über 50 Jahre hinweg die Selztalbahn, von den Bewohnern liebevoll im Hinblick auf das bevorzugte Transportgut der Zuckerrüben "Zuckerlottchen" genannt. Nach vielfältigen Bemühungen konnte die Verwirklichung dieses lange gehegten Plans vor genau 100 Jahren in die Tat umgesetzt werden. Ihr Betrieb aber musste schließlich aus Rentabilitätsgründen nach Ablauf des Vertrages vor 50 Jahren wieder eingestellt werden. Doch nun zu den Einzelheiten.

Schon in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts machte sich die schlechte Verkehrsanbindung des Selztales an das neue Eisenbahnnetz für Landwirtschaft und Handel nachteilig bemerkbar. Sie war wiederholt Gegenstand der Beratung in Gemeinderatssitzungen. So unterstützte die Ortsvertretung bereits am 11. Dezember 1871 mit Nachdruck den Plan zum Bau einer Selztalbahn<sup>1</sup> und forderte am 10. Mai 1890 den Anschluss Schwabenheims an die Vorortbahn Mainz – Finthen.<sup>2</sup> Am 10. Februar 1892 endlich erklärte sich der Gemeinderat "Betreffend: Bau der Nebenbahn Nieder-Olm - Elsheim bzw. Elsheim - Frei-Weinheim" bereit, dem Unternehmen kostenlos das erforderliche Gelände zur Verfügung zu stellen und bestimmte neben dem Bürgermeister Philipp Zimmermann die Ratsmitglieder Borniger, Dr. Martin und Schmahl, "die in den nächsten Tagen an Großherzogliches Ministerium der Finanzen abgehende Eingabe hiesiger und benachbarter Gemeinden wegen schleuniger Ausführung rubr. Bahnstrecke Namens und im Auftrage der Gemeinde zu unterzeichnen"<sup>3</sup>. Am 3. März 1894 schließlich stimmte er der Übernahme der anteilmäßigen Kosten zu.<sup>4</sup> Gesprochen wurde immer noch von einer "Nebenbahn Frei-Weinheim - Nieder-Olm".

Die an dem Bahnbau interessierten Gemeinden schlossen sich in dem "Selztalbahnkomitee" zusammen, in dem es aber wegen der ablehnenden Haltung der beiden Ingelheim, die aus Kostengründen nicht an einer Anbindung an die Nebenbahn interessiert waren und den Fortgang der Verhandlungen deshalb boykottierten, ständig Streitereien gab.<sup>5</sup> Bei der jährlichen Vertreterversammlung von 1887 (in Schwabenheim) an bis zu der Zusammenkunft am 14. März 1897 (in Groß-Winternheim) glänzten sie durch Abwesenheit. Doch die übrigen Gemeinden ließen sich von dem einmal eingeschlagenen Weg nicht abbringen und richteten nach wiederholtem Hin und Her am 21. Januar 1899 und am 13. August des gleichen Jahres an die Staatsregierung in Darmstadt wie auch an die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft dringende Eingaben, den Bau der Selztalbahn jetzt von Frei-Weinheim nach Partenheim zu verwirklichen. Aber die Angelegenheit schleppte sich so dahin. Auf einer Zusammenkunft am 1. Januar 1902, bei der wiederum Ober- und Nieder-Ingelheim fehlten, erklärten sich die Selztalorte über die seitherigen Zugeständnisse hinaus bereit, einen weiteren Zuschuss zum Bau der Ha-

fen- und Uferanlagen in Frei-Weinheim in Höhe von 30.000 Mark beizusteuern. Außerdem waren die Gemeinden gewillt, das für die Bahnhöfe erforderliche Wasser unentgeltlich zu stellen, die Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen ordnungsgemäß herzurichten und der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft so lange Steuerfreiheit von allen Gemeindesteuern zu gewähren, bis der Reinertrag der Selztalbahn 4,5 % betrage. Da diese Gewinnhöhe aber nie erreicht wurde, brauchte die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft später niemals Steuern zu bezahlen.

Endlich am 21. Juni 1902 erteilte das hessische Staatsministerium die Konzession zum Bau und Betrieb der Selztalbahn bis zum 1. Juni 1954 bei Gewährung einer Staatsbeihilfe. Nun konnte mit der Verwirklichung des lang gehegten Planes begonnen werden. Auf seiner Sitzung am 6. Oktober stimmte der Gemeinderat den vorher von der Kommission gegebenen Verpflichtungen zu.<sup>6</sup> Die Kostenverteilung sollte zur Hälfte nach dem Gemeindesteuerkapital und zur Hälfte nach der Bevölkerungszahl festgesetzt werden. Am 3. Juli 1903 wählte die Ortsvertretung die Ratsmitglieder Philipp Doll VI. und Heinrich Doll in die örtliche Geländeerwerbskommission, nachdem bereits Bürgermeister Zimmermann in die überörtliche Kommission berufen worden war.<sup>7</sup> Von der SEG verlangte sie am 15. August 1903 die Übernahme der Verpflichtung "der Gemeinde Sauer Schwabenheim gegenüber, Unterführungen von Wasser-, Gas- und Kanalisationsleitungen, wo solche den Bahnkörper oder das Bahneigentum berühren oder kreuzen, bei entsprechenden Sicherungsanlagen jederzeit zu gestatten."<sup>8</sup>

In seiner Sitzung am 24. August 1904 stimmte der Gemeinderat der Wasserabgabe an den Bahnhof zu.<sup>9</sup>

Die am 6. Oktober 1902 übernommene Verpflichtung zum Bau einer Zufahrtsstraße und einer Brücke über den Flutgraben wurde mit der Herstellung der neuen Kreisstraße K 16 zwischen Schwabenheim und Bubenheim erfüllt. Allerdings widersetzte sich der Gemeinderat zunächst der festgesetzten Kostenverteilung für diese Bauwerke, da entgegen dem Wunsch der Schwabenheimer die Bahnstation nicht den Ortsnamen allein, sondern die Bezeichnung "Schwabenheim-Bubenheim" erhielt. Die Straße kostete die Gemeinde lt. Gemeindratsprotokoll vom 29. September 1905 genau 5279,16 Mark.<sup>10</sup>



Schon bald nach Inbetriebnahme verlieh die Bevölkerung des unteren Selztales der neuen Selztalbahn wegen der vorwiegend transportierten Zuckerrüben den Kosenamen "Zuckerlottchen", während sie das Bähnchen im oberen Streckenabschnitt zwischen Jugenheim/Partenheim und Stackeden-Elsheim wegen seiner rickenden Bewegungen während der Fahrt "Wissegickel" (Wiesengockel)<sup>16</sup> nannten.

An fahrendem Material standen der Selztalbahn bei Betriebsbeginn 1904 die drei Lokomotiven SEG - T 3 Nr. 338, 339 und 340 sowie fünf Personenwagen, ein Gepäck- und 16 Güterwagen zur Verfügung. Dazu kamen noch im gleichen Jahr zwei Personen- und ein kombinierter Gepäck- und Personenwagen. Werktags verkehrten auf der neuen Bahnstrecke täglich vier und sonntags sechs Zugpaare zwischen Frei-Weinheim und Jugenheim über die Gesamtstrecke von 21,5 km.<sup>17</sup>

Güter- wie Personenverkehr entwickelten sich anfangs verhältnismäßig gut. Von wesentlicher Bedeutung für das Selztal und damit auch für Schwabenheim war der Güterumschlag von der Bahn aufs Schiff und umgekehrt im Frei-Weinheimer Hafen, ebenso von der Nebenbahn auf die Hauptbahn in Ingelheim. Für die Verladung der Güter, die abgehend vor allem Zuckerrüben, Kartoffeln, Heu und Stroh sowie Vieh wie Schweine und Rinder, eingehend dagegen mehr Dünger, Saatgut und Kohlen umfassten, standen Auf- und Abladerampen, ein Kran für Weinfässer, ein Lademaß für Stroh und Heu und eine Ladepritsche für Viehtransport zur Verfügung. Expressgut viel nicht ins

Gewicht.<sup>18</sup> Der Wein wurde in Halbstückfässern (600 l), in Fässchen von 30 l, 50 l und 100 l und in Holzkisten mit 50 Flaschen verschickt.

Wie uns ein Foto von 1911 (Abb. 5) zeigt, herrschte am Bahnhof reger Verkehr. Damals warteten drei Pferdefuhrwerke und etliche Reisende mit ihrem Gepäck auf den Zug.<sup>19</sup>

Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang ein Weinwerbeprospekt von Ph. Baum VIII., das über den Weinvertrieb mit der Selztalbahn im Jahre 1907 Einsicht ermöglicht.<sup>20</sup>



Abb. 4: Prospekt von Weinhändler Philipp Baum VIII. aus dem Jahre 1907

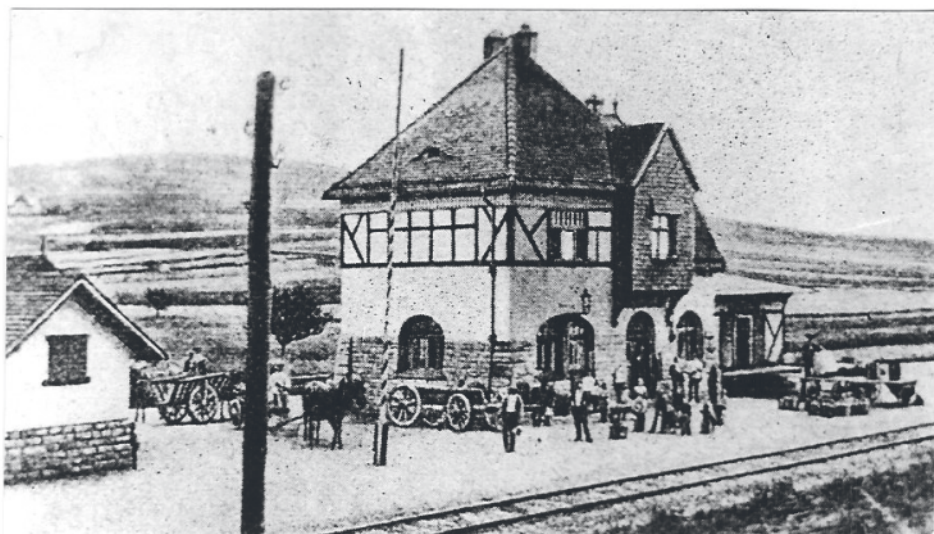


Abb 5: Güter- und Reiseverkehr am Schwabenheimer Bahnhof im Jahre 1911

Übersichtskarte der normalspurigen Nebenbahnen  
JINGELHEIM-FREI-WEINHEIM u. JINGELHEIM-JUGENHEIM-PARTENHEIM.



Kilometerzeiger

Stationen	Entfernung v. Ingelheim ab Bahn	Entfernung der Stationen unter sich
Jingelheim - Frei-Weilheim	0,00	
Jingelheim	4,97	4,97
Frei-Weilheim		
Jingelheim - Jugenheim - Partenheim	0,00	
Jingelheim	3,77	3,77
Ober-Jingelheim	6,14	2,37
Br. Winterenheim	8,52	2,38
Schwabenheim - Bubenheim	11,70	3,18
Stackeden - Elsheim	12,40	0,70
Stackeden (Haltepunkt)	16,50	4,10
Jugenheim - Partenheim		

Abb 6: Übersichtskarte und "Kilometerzeiger" der Selztalbahn

Der Transport von 63 000 Personen und 23 000 t Gütern steigerte sich nach dem ersten Halbjahr auf 168 000 Personen und 52 000 t im Jahre 1906, stieg dann stetig auf 197 000 Personen und 97 000 t Güter im Jahre 1920/21 und kletterte im Jahre 1928 auf 207 606 Personen und 78 282 t Güter. Infolge der Wirtschaftskrise trat seit 1930 eine rückläufige Bewegung ein, die noch durch das Aufkommen des Kraftwagenwettbewerbs verstärkt wurde. Jetzt brachte ein Großteil der Landwirte mit ihren eigenen Traktoren vor allem die Zuckerrüben selbst nach Ingelheim zum Bahnhof.<sup>21</sup>

Zwischen 1928 und 1930 wurde der Personenverkehr auf Omnibusbetrieb umgestellt. Die Busse brachten die Reisenden ins Selztal und dann auch direkt nach Bubenheim und Engelstadt. Eine Fotoaufnahme aus dieser Zeit zeigt als Aufschrift auf einem solchen Omnibus "Kraftverkehrsverein Selztal Sitz Schwabenheim Tel. 25".<sup>22</sup>



Abb. 7: Omnibus des Kraftverkehrsvereins Selztal um 1930 in Ingelheim

Weil während des 2. Weltkrieges der Treibstoff und die Ersatzmaterialien knapper und die Omnibusse zum Kriegsdienst abgezogen wurden, übernahm das Zuckerlottchen wieder den Personentransport. Trotz verschiedenster Widerwärtigkeiten und Gefahren bei Fliegerangriffen konnte es seinen Betrieb bis 17. März 1945 aufrecht erhalten.

Selbstverständlich veränderte der Neubau des Bahnhofs in Pfaffenhofen gänzlich das Bild der Umgebung. In beschaulicher Ruhe abseits des lärmenden Verkehrs gelegen brachte die Bautätigkeit den friedlichen Weiler mit seinem Klostergut und den umliegenden Häusern in größere Unruhe.

Nun zu dem Bahnhof selbst. Welche Räume sich in ihm befanden, zeigt auf der folgenden Seite der Grundriss vom Jahre 1904. Auf ihm sind der Dienstraum mit Schalter, der Warteraum und der Güterraum ohne die im Bild zu sehende Rampe zu erkennen.

Die Fotografie vermittelt einen aufschlussreichen Eindruck von diesem historischen Gebäude. Seit 1906 versorgte die Gaszentrale Schwabenheim und die nähere Umgebung mit diesem damals modernen Brennstoff. An ihrer Stelle befindet sich heute die Wohnsiedlung am Sportfeld.

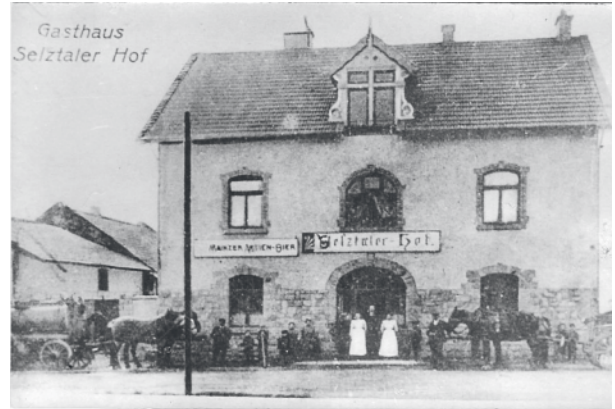


Abb. 8: Gasthaus Selztalerhof

Um den Bahnhof selbst stand im Erbauungsjahr noch kein Gebäude. Danach jedoch dehnte sich Pfaffenhofen über den Flutgraben hinaus in südöstlicher Richtung aus. Dem Bahnhof gegenüber erbaute Adam Rauth ebenfalls 1906 ein Wohnhaus mit Stallungen. 1907 reichte Johann Kolmar ein Konzessionsgesuch um Eröffnung einer Gastwirtschaft in diesem Gebäude an den Gemeinderat ein, dem dieser am 5. Juli stattgab.<sup>23</sup> Sie erhielt den Namen "Selztaler Hof". Spätere Pächter waren Peter Foos (seit 1911) und Heinrich Saalwächter (ab 1912). In jüngerer Zeit diente die Wirtschaft als Selztalapotheke, dann als Frisörsalon und als Kosmetikinstitut, heute als "Hotel Pfaffenhofen" mit besonderem Flair.

Dieses Gasthaus wird in einem Reisebericht erwähnt, in dem auch die Bahnhofsumgebung näher geschildert wird: "Im Spiel mit der Selz, die bald neben dem Zug herläuft, dann unter ihm durchfließt, um sich endlich, als wollte sie ihn necken, ein Stück von ihm entfernt, erreicht er den Bahnhof Schwabenheim-Bubenheim. Hier erwarten ihn bereits Fahrgäste aus drei Ortschaften. Mancher Reisende hat im heißen Sommer hier schon den kurzen Aufenthalt ausgenutzt, um im gegenüberliegenden Gasthaus schnell mit einem guten Tropfen des einheimischen Weines seinen Durst zu stillen. Der rotbemüzte Bahnhofsvorsteher gibt mit seinem Befehlsstab die Weiterfahrt frei. Vorbei geht es an einem ehemaligen ... Klostergut, das von alten, mächtigen Kastanien umstanden ist. In Kurven fährt unser 'Zuckerlottchen' ... zwischen den Rebhügeln durch fruchtbare Felder der Agentur Groß-Winternheim entgegen."<sup>24</sup>

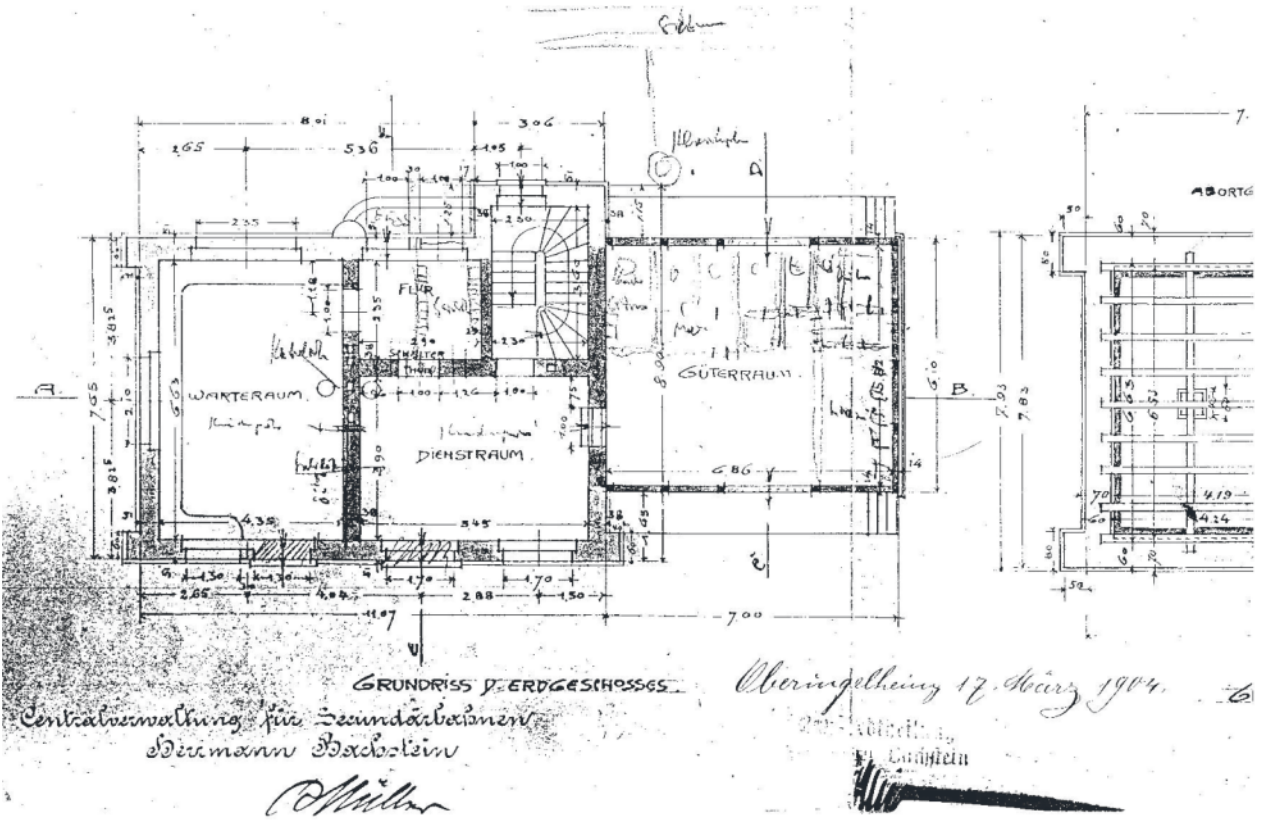


Abb. 9: Der Bauplan mit Grundriss des Schwabenheimer Bahnhofs von 1904



Abb. 10: Ansicht des Bahnhofs um 1910 vom Gleiskörper aus

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.  
Winter-Fahrplan der  
Selztalbahn  
Gültig vom Tage der Betriebsöffnung ab.

6 30	11 20	3 20	7 25			ab Mainz Hauptbahnhof	an	7 45	11 35	4 15	7 45						
7 00	10 55	4 05	7 55			an Ingelheim	ab	7 15	10 45	3 45	7 25						
6 42	10 15	3 25	6 25			ab Bingen	an	7 20	11 20	4 30	7 15						
7 14	11 10	3 45	7 05			an Ingelheim	ab	7 05	10 55	4 05	7 05						
7 09	11 05	4 15	7 00			ab Nieder-Ingelheim	an	6 55	10 55	3 55	6 55						
7 20	11 15	4 25	8 10			an Frei-Weinheim	ab	6 45	10 25	3 25	6 45						
7 28	11 25	4 35	8 15			ab Nieder-Ingelheim	an	7 00	10 35	3 35	6 50						
7 38	11 35	4 45	8 25			ab Ober-Ingelheim	ab	6 55	10 25	3 25	6 55						
7 46	11 45	4 55	8 35			ab Gross-Windenheim	ab	6 45	10 15	3 15	6 55						
7 44	11 50	4 40	8 20			ab Schwabenheim-Bubenheim	ab	6 55	10 15	3 15	6 55						
7 55	11 40	4 55	8 35			ab Haselroden-Erlheim	ab	6 25	9 57	2 57	6 15						
X	X	X	X			ab Haselroden Haltepunkt		X	X	X	X						
8 10	11 55	5 05	8 45			an Ingelheim-Parkheim		6 10	9 45	2 45	6 00						

X-fahrer auf Bestellung  
Christoph Gaffelt  
Barmstadt, im Juli 1904.  
der Direktion.

Abb. 11: Der erste Fahrplan des Zuckerlottchens aus dem ersten Betriebsjahr 1904/05

Als nächstes Gebäude errichtete die Firma Isaak Mayer aus Mainz 1911 direkt neben der Verladerrampe im Bereich des Parkplatzes vor der Turnhalle eine Fruchthalle. Der Inhaber Hugo Mayer bot damals Getreide und Kraftfuttermittel an.<sup>25</sup> Hinter dem Bahnhof baute 1920 die Mainzer Milchzentrale ihre Molkerei, die 1921 ihre Arbeit aufnahm. Wie sich Fritz Hamm VII. noch erinnerte, brachte er in den 30er Jahren jeden Morgen die Milch von der Sammelstelle im jetzigen Anwesen Café Mauer mit dem Handwagen zum Zuckerlottchen, das um 5.58 Uhr am Bahnhof abfuhr. Die Bahn brachte sie dann nach Ingelheim, wo sie auf den Zug in Richtung Bingen umgeladen wurde.

Anlass zu Freude und Leid bot das Zuckerlottchen während seines 50jährigen Lebens. So stieß der Fuhrmann Dauth aus Bubenheim bald nach der Inbetriebnahme mit seinem Fuhrwerk, das infolge der abschüssigen Straße nicht mehr zum Stehen kam, mit dem Bähnchen zusammen und verunglückte tödlich. Am 23. Januar 1941 zog sich der Zugführer Peter Oswald aus Jugenheim bei Rangierarbeiten in Frei-Weinheim tödliche Verletzungen zu.

Ebenso schlimm erging es den beiden Frauen Geis und Gänzler aus Jugenheim. Bei einem Tieffliegerangriff auf die Selztalbahn am 30. Dezember 1944 wurden sie tödlich verwundet.“ Von einem Arbeitsunfall mit schmerzlicher Folge erfahren wir aus einem Untersuchungsbericht vom 22. Mai 1923, der in Nieder-Ingelheim aufgenommen wurde: „Der Hilfsschaffner Georg Leisenheimer aus Jugenheim gibt über seinen am 11. Mai 1923 erlittenen Unfall folgendes an: `Beim Auswechseln von hölzernen Brückenschwellen an der Brücke vor Schwabenheim hatte ich mir .... einen Holzsplitter in den Mittelfinger der rechten Hand gestochen, ich habe diesen Splitter im Beisein des Streckenarbeiters Peter Schmitt aus Schwabenheim sofort herausgezogen und dieser Verletzung weniger Beachtung geschenkt. Nach einigen Tagen fing der Finger an, heftig weh zu tun, auch war die ganze Hand angeschwollen, worauf am andern Tage Eiter aus der Wunde kam. Hierauf habe ich mich krank gemeldet und in ärztliche Behandlung begeben.`“ Diese Angaben bestätigten in weiteren Vernehmungen auch seine Kollegen Streckenarbeiter Peter Schmitt und Vorarbeiter Heinrich Weinel mit ihrer Unterschrift.<sup>26</sup>





Abb. 12: Das Zuckerlottchen vor der Einfahrt in den Bahnhof von Ingelheim kommend links die Häuser entlang der Bubenheimer Straße in Pfaffenhofen und vorne Mitte das Geländer der Brücke über den Flutgraben

Auf der anderen Seite bereitete natürlich das Bahnfahren häufig Spaß und Vergnügen. So beförderte das Zuckerlottchen die schweren Einkaufstaschen der aus der Stadt heimkehrenden Einwohner, brachte die Vereine auf den Weg zu ihren Ausflugszielen<sup>27</sup> und fuhr manchen fröhlichen Zecher, dem unterwegs die Füße zu rund geworden waren, in seinen Heimatort zurück.<sup>28</sup> Oder wie oft hielt nicht Lokomotivführer Fritz Leisenheimer den Zug noch etwas an oder bremste ihn auf der Strecke ab, wenn er einen Spätaufsteher oder -heimkehrer noch zum Bahnhof gerannt kommen sah.<sup>29</sup> "Man richtete sich danach, wenn man auf dem Feld war. Denn trotz der gemütlichen Fahrweise war die Selztalbahn stets pünktlich, pünktlicher oft als die Kirchturmuhren. Schwierigkeiten gab es manches Mal beim letzten Zug, der abends nach Jugenheim-Partenheim fuhr. Die jungen Burschen, angeheitert, verließen gelegentlich den kohleofenbeheizten Wagen und gingen auf die Plattform. Es reizte sie, dann die Handbremse langsam zuzudrehen. Noch langsamer und stöhnender wurde dann das Gestampfe: *Help mer doch - help mer doch!*"<sup>30</sup> Bis fast ein Jahr nach Kriegsende ruhte der Bahnverkehr.



Abb. 13: Das Zuckerlottchen beim Überqueren der Hauptstrecke in Ingelheim um 1946

Am 15. März 1946 nahm die Selztalbahn ihren Betrieb wieder auf. Nun brachte sie vor allem hilfeschende, hungernde Städter ins Selztal und zurück, aber auch solche, die das Elend ihrer Mitmenschen auszunutzen suchten. Aus dem Zuckerlottchen" wurde damals das "Quantellottchen"<sup>31</sup>. Nicht nur die Pendler und Evakuierten fuhren an ihre Arbeitsplätze nach Mainz, Ingelheim und Bingen. "Eine Unzahl Hamsterer, Schieber, Schwarzhändler und dergleichen zwängen sich in die kleinen Personenwagen. Die wenigen Fenster, die der Zug im Kriege behalten hat, werden ihm mit den Kisten, Kasten, Säcken und Korbflaschen, die diese Leute mit sich schleppen, eingestoßen. Man hätte fast glauben können, die Selztalbahn hätte vor dem vielen Elend, der großen Not und Armut einerseits und dem Protzertum und Egoismus ihrer Fahrgäste andererseits ihre Augen schließen wollen. Sie musste genau, wie zu der damaligen Zeit die hungrigen Menschen, um ihre Nahrung betteln. Nur schleppend und in nicht ausreichender Menge erhielt sie ihre Kohlen. Oft waren diese zudem noch sehr geringwertig.



Abb. 14: Der Triebwagen T 26 vor dem Schwabenheimer Bahnhof mit Fahrdienstleiter Helmut Wolf (links mit Kelle) und Bahnschaffner Heinrich Kraus aus Elsheim im Jahre 1949

Die Bahn konnte deshalb zeitweise nicht alle Fahrten, die im Plane vorgesehen waren, ausführen. Auch verschnaufte sie ab und zu einmal länger auf einem Bahnhof, als ihr dies nach dem Fahrplan erlaubt gewesen wäre.<sup>32</sup> "Erweitert wurde der Fuhrpark im März 1947 um einen Triebwagen, der vorerst aber nur zwischen Ingelheim und Frei-Weinheim eingesetzt wurde. Mit einem zweiten Triebwagen, der anfangs 1948 in Dienst gestellt wurde, erhielt das Zuckerlottchen auf der Selztalstrecke zwischen Ingelheim und Jugenheim-Partenheim Entlastung."

Über die Zugfolge im Winterhalbjahr 1947/48 informiert der nachfolgende Fahrplan<sup>33</sup>:

2736

**Ingelheim Rheinbf – Ingelheim Nord – Jugen-Partenheim (Selztalbahn)**

A.1e Züge  
nur 3. Klasse

16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
11.09	13.09	15.09	17.09	19.09	21.09	23.09	25.09	27.09	29.09	1.10	3.10	5.10	7.10	9.10	11.10	13.10	15.10	17.10	19.10	21.10
11.22	13.22	15.22	17.22	19.22	21.22	23.22	25.22	27.22	29.22	1.11	3.11	5.11	7.11	9.11	11.11	13.11	15.11	17.11	19.11	21.11
430	432	434	436	438	440	442	444	446	448	450	452	454	456	458	460	462	464	466	468	470
0,0	4,9	9,8	14,7	19,6	24,5	29,4	34,3	39,2	44,1	49,0	53,9	58,8	63,7	68,6	73,5	78,4	83,3	88,2	93,1	98,0
Ingelheim Rheinbf	Ingelheim Nord	Ingelheim Süd	Groß Winterheim	Schwabenheim-Bübenheim	Elsheim Stackschen	Staddecken Hpt	Jugen-Partenheim													

Abb. 15: Fahrplan der Selztalbahn aus dem Betriebsjahr 1947/48

Mit dem Fortgang der Motorisierung in den landwirtschaftlichen Betrieben und dem Aufblühen des sogenannten Wirtschaftswunders gingen die Betriebseinnahmen immer mehr zurück. Schon bald konnte die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft mit ihren Einnahmen die Ausgaben nicht mehr decken. So musste im Jahre 1950 die Stadt Essen als Hauptaktionär der Bahngesellschaft rd. 150.000 DM an Zuschuss aufbringen. Als daher am 1. Juni 1954 die Konzession ablief, war das Urteil über die Selztalbahn gesprochen. Trotz zahlreicher Proteste und Demonstrationen konnte das Schicksal nicht mehr abgewendet werden. So befuhr das Zuckerlottchen am 31. Mai 1954 zum letzten Mal die Strecke. Den Gütertransport erledigte ab 1. Juni 1954 die Deutsche Bundesbahn als Anschlussbetrieb. Auch der wurde mit dem Ende der Rübenkampagne 1955 stillgelegt. Im Frühjahr 1956 begann man mit dem Abbau der Gleisanlagen, nachdem der Versuch misslungen war, die Gemeinden des Selztals unter finanzieller Mithilfe des Landes Rheinland-Pfalz zu einem Zweckverband als neuen Träger der Selztalbahn zusammenzuschließen.

Da die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft als Abfindung an ihre Bediensteten den Betrag von 700.000 DM aufzubringen hatte, versuchte sie nun, dieses Geld durch den Verkauf der Bahnhöfe sowie der Bahnanlagen und des dazugehörigen Geländes zu erwirtschaften. Daher befasste sich bereits am 8. Juni 1954 der Schwabenheimer Gemeinderat mit dieser Angelegenheit.<sup>34</sup>

Trotz intensiver Bemühungen von Bürgermeister Johann Molzberger, einen günstigeren Verkaufspreis zu erzielen, zumal ja das Gelände vormals von der Gemeinde kostenlos zur Verfügung gestellt worden war, konnte der ins Auge gefaßte Betrag in Höhe von 16.000 DM nicht erreicht werden. So beschloss der Gemeinderat schließlich auf seiner Sitzung am 7. Januar 1955, das Bahnhofsgebäude und 1000 m<sup>2</sup> Gelände zum Preis von 18.500 DM anzukaufen.<sup>35</sup> Er plante, in dem Untergeschoß einen Gemeindekindergarten einzurichten und im Obergeschoß die Eisenbahndienstwohnung zu renovieren und zu vermieten. Dieser Plan wurde auch in die Tat umgesetzt. Und so verwandelte sich der ehemalige Bahnhof zu einem Kindergarten, der am 1. April 1956 eröffnet wurde.



Abb. 16: Bildbericht von einer Demonstration vor dem Theater in Mainz zur Erhaltung der Selztalbahn im Jahre 1954



Abb. 17: Aus dem ehemaligen Bahnhof entstand 1955/56 der Gemeindecindergarten. Er wurde im April 1956 eingeweiht.

Auf dem Eisenbahngelände zwischen dem Kindergarten und der Turnhalle entstand ein Neubaugebiet für sieben Wohnhäuser und ein Lagerplatz für Zuckerrüben, wovon letzter nach über dreißigjähriger Nutzung 1991 in einen Park- und Festplatz umgestaltet wurde. Für das Neubaugebiet auf dem ehemaligen Gleiskörper entschied sich der Gemeinderat am 4. Januar 1957.<sup>36</sup> Erhalten blieb bis auf den heutigen Tag noch ein Signalhäuschen an der Bahnstrecke nach Elsheim in der Gemarkung Atzelnest. Diesen ehemaligen Streckenabschnitt nutzte man lange Zeit als Feldweg und legte neuerdings einen romantisch zu befahrenden Radweg entlang der Selz an. So dient die ausgediente Selztalbahnstrecke nach wie vor noch dem Verkehr.

#### **Bahnhofsvorsteher Schwabenheim**

1904 - vor 1910	Beer <sup>37</sup>
	Philipp Mundschau
	Franz Schömb
vor 1938 - 1946	Werner Volxheimer
1946 - 1954	Friedrich Eppelmann

#### **Fahrzeugpark der Selztalbahn**

Für die Eisenbahnfreunde sei festgehalten, dass auf der Selztalbahnstrecke im Laufe der Jahre die Lokomotiven T 3 Nr. 331, 336 (Abschiedszug), 338, 339, 340 (Eröffnungszug) und 341 eingesetzt wurden. Ab 1947 verkehrten die Triebwagen VT 24 und VT 26.<sup>38</sup>



Abb. 18 Auf dem ehemaligen Bahndamm zwischen Schwabenheim und Elsheim entstand ein Fahrradweg. Bis in die jüngste Zeit war noch ein Fernsprechhäuschen der Selztalbahn erhalten

**Abbildungen:**

- Abb. 1: Foto im Besitz von Frau Annemarie Beck  
Abb. 2: Foto im Besitz von Frau Annemarie Beck  
Abb. 3: Rechnung als Beleg im Haushaltabschluss 1904/05, beim Landesarchiv Speyer, Ordner 5 Mappe 231  
Abb. 4: Weinpreisliste von Philipp Baum VIII. aus dem Jahre 1907, im Besitz von Dr. Wolfgang Adolph  
Abb. 5: Foto in Festschrift des MGV Schwabenheim 1911 S. 14  
Abb. 6: Kopie aus: Hans Döhn: Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Rheinhessen 1834-1914, Worms 1957, Anlage 5  
Abb. 7: Reproduktion im Besitz von Norbert Lickhardt  
Abb. 8: Postkartenausschnitt, Postkarte im Besitz von Herrn Dieter Hartmann

- Abb. 9: Plan vom 17. März 1904, beim Landesarchiv Speyer, Ordner 68 Mappe 297  
Abb. 10: Foto im Besitz von Frau Anita Hempel  
Abb. 11: Fahrpläne der Selztalbahn, beim Landesarchiv Speyer, Ordner 68 Mappe 297  
Abb. 12: Reproduktion im Besitz von Norbert Lickhardt  
Abb. 13: Foto im Besitz von Helmut Wolf  
Abb. 14: Foto im Besitz von Helmut Wolf  
Abb. 15: Reichsbahn Kursbuch S. 247  
Abb. 16: Beitrag in der Allgemeinen Zeitung vom 2. Juni 1954  
Abb. 17: Foto G. Braun Mai 1977  
Abb. 18: Foto G. Braun Februar 1980

<sup>1</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1868-1876  
<sup>2</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1884-1908, S. 152  
<sup>3</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1884-1908, S. 224  
<sup>4</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1884-1908, S. 276  
<sup>5</sup> Hans Döhn: Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Rheinhessen 1835- 1914; Worms 1957; S. 174 ff.  
<sup>6</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1884-1908, S. 383-384  
<sup>7</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1884-1908, S. 393  
<sup>8</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1884-1908, S. 396  
<sup>9</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1884-1908, S. 408-409  
<sup>10</sup> Gottfried Braun: Schwabenheim im Laufe der Jahrhunderte, in: Feuerwehrfestschrift 1983, S. 93  
<sup>11</sup> AZ-Beilage: Heimat am Mittelrhein, 23. Jg. Nr. 6, 1978  
<sup>12</sup> Kath. Pfarrchronik, S. 65-66  
<sup>13</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1908-1920, S.131 vom 10.02.1915  
<sup>14</sup> Rechnung in der Jahresrechnung 1904/05; beim LA Speyer, Ordner 5, Mappe 231  
<sup>15</sup> Ludwig Hellriegel: Erinnerung an die Selztalbahn, in: Heimatjahrbuch 1979 Kreis Mainz-Bingen, S. 70 ff.  
<sup>16</sup> Artikel: Selztalbahn; in: Zeitschrift der SEG "Der Kontakt"; \* 11. Jg., Nr. 4; vom Juli 1949  
<sup>17</sup> wie Anm. 5, S. 178  
<sup>18</sup> freundliche Mitteilung von Helmut Wolf, Bediensteter im Schwabenheimer Bahnhof von 1944 bis Stilllegung  
<sup>19</sup> MGV-Festschrift 1911, S. 14  
<sup>20</sup> frendl. Überlassung des Prospekts von Familie Dr. Wolfgang Adolph  
<sup>21</sup> wie Anm. 5, S. 178-179  
<sup>22</sup> Reproduktion von Norbert Lickhardt, Stackeden-Elsheim 2  
<sup>23</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1884-1908, S. 463  
<sup>24</sup> wie Anm. 16\*

<sup>25</sup> Inserat im MGV-Festbuch 1911 auf der vorderen Einbandseite  
<sup>26</sup> Schreiben von Bahnmeister Kunze an die Ortspolizeibehörde Schwabenheim  
<sup>27</sup> Gottfried Braun: 100 Jahre im Dienste des deutschen Chorgesangs, in: Harmoniefestbuch 1984, S. 25  
<sup>28</sup> Artikel "Alles für die Kundschaft" in: Heimatjahrbuch 1967 Kreis Bingen, S. 88  
<sup>29</sup> freundliche Mitteilung von Erich Hamm  
<sup>30</sup> wie Anm. 15  
<sup>31</sup> wie Anm. 26  
<sup>32</sup> wie Anm. 16  
<sup>33</sup> Reichsbahn-Kursbuch amerikanisches, britisches, französisches Besatzungsgebiet - Jahresfahrplan 1947/48, Winterabschnitt, gültig vom 5. Oktober an; S. 247  
<sup>34</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1944-1957, S. 217  
<sup>35</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1944-1957, S. 236  
<sup>36</sup> Gemeinderatsprotokollbuch 1944-1957, S. 297  
<sup>37</sup> freundliche Mitteilung von Else Appenheimer  
<sup>38</sup> entnommen: Gerd Wolff: Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 4 Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar; Gifhorn 1975, S. 108

**Impressum**

Herausgeber: Verbandsgemeinde Gau-Algesheim  
Redaktion: Carl-Brilmayer-Gesellschaft