

Heimatbote aus dem Reichen Erbachgrund

MÜHLHAUSEN



POMMERSFELDEN



10. Jahrgang 1997

SCHLÜSSELFELD



WACHENROTH



Die "Steigerwaldbahn" von Hirschaid nach Geiselwind und Neben- oder Lokalbahnen in unserer Umgebung

(Nebenbahn Strullendorf-Frensdorf-Schlüsselfeld, gemeinsam mit der Strecke nach Ebrach, "Reiche Ebrachtalbahn" - nach Schlüsselfeld, "Rauhe Ebrachtalbahn" - nach Ebrach)

Vorwort:

Bahnbau war immer mit Politik verbunden, und so kann ich nicht umhin, auch in der historischen Abwandlung auf einige politische Sachverhalte hinzuweisen, ja verschiedene Entscheidungen berühren uns auch heute noch direkt, wie wir sehen werden.

Chronik:

06.12.1835: Der erster Eisenbahnzug in Deutschland verkehrt zwischen Nürnberg und Fürth. Die Eisenbahn war ein gewaltiger Fortschritt in der damaligen Zeit, da die Straßen, auf denen Postkutschen verkehrten, alles andere als gut ausgebaut waren.

Die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit war auch schon vor 160 Jahren aktuell. So wurde am **25.08.1844** die Eisenbahnstrecke Nürnberg-Bamberg eröffnet, und zwar eingleisig, als Teil der ersten bayerischen Fernbahn Lindau-Hof. Die Bahn zog Industrie an, aber nur wo sie herführte; wo keine war, waren die Transportkosten zu hoch, die Abwanderung begann.

1865 zog einer der ersten Industriebetriebe unserer Gegend, die Porzellanfabrik Birkner aus Reichmannsdorf, nach Tettau, weil das Tal u.a. zu verkehrsabgelegen war. Zur Erschließung der Fläche gab es am **27.04.1869** in Bayern das Vinizialbahngesetz zum Bau von Nebenbahnen zur Erschließung des Landes. Das Gesetz war nicht sehr erfolgreich, denn nur wenige Bahnen wurden gebaut. Bereits ab 1872 gab es Überlegungen zu einer Eisenbahn in West-Ost Richtung von Neustadt/Aisch nach Bayreuth über Höchstadt, Forchheim und Eggolsheim. Bamberg blieb außen vor, legte sich quer und schlug Neustadt/A. - Höchstadt-Bamberg(Scheßlitz)-Hollfeld-Bayreuth vor.

Im Ebrachtal sollte nichts geschehen. Daraufhin wurde am **09.04.1872** der Schlüsselfelder Bahnausschuß von interessierten Bürgern gegründet. Apotheker Barthels aus Burghaslach wurde der 1. Mann, Ziel war die bahnmäßige Erschließung des Reichen Erbrachgrundes, um den wirtschaftlichen Aufschwung des Gebietes in Angriff zu nehmen. Die Stadt Bamberg war

davon nicht sehr begeistert. 1877 wird eine Streckenführung NEA-HÖS-BA von der Bayerischen Abgeordnetenversammlung abgelehnt.

Eine Streckenführung Bamberg-Ebrach-Kitzingen wurde erörtert, und Bamberg förderte trotzdem nicht gerade den Eisenbahnbau zur Anbindung seines Hinterlandes. Endlich, am **28.04.1882** wurde in Bayern das Lokalbahngesetz verabschiedet. Es ermöglichte die bahnmäßige Erschließung des Landes. Kostengünstig wurden viele Neben- und Lokalbahnen in den darauffolgenden Jahren genehmigt und zügig gebaut, u.a. sind das in unserer Nähe folgende Strecken, deren Schicksal ich hier kurz darstellen möchte:

1886: Erlangen-Eschenau(-Gräfenberg) (Die SEEKUH), stillgelegt 1961-64. Über den Wiederaufbau im Rahmen der Stadt-Umland-Bahn wird diskutiert.

1891: Die Strecke Forchheim-Ebermannstadt ging in Betrieb als Regionalbahn 22 im VGN (Verkehrsverbund Nürnberg). Der Weiterbetrieb ist nicht so sicher, wie er scheint, da die Bahntrasse Begehrlichkeiten weckt. Ab Sommerfahrplan 1996 wird der Personenverkehr auch wieder am Samstag und Sonntag im Taktfahrplan durchgeführt.

1892: Eröffnung der Strecke Haßfurt-Hofheim (Das „Hofheimerle“, das erst im Jahr 1995 auf Betreiben des dortigen Landkreises im Personenverkehr eingestellt wurde).

1892: Forchheim-Höchstädt - seit 1995 ab Zeckern stillgelegt. Die Wiederinbetriebnahme von Forchheim bis Zeckern wird derzeit vom LK Forchheim untersucht (Stand 4.96). Der Landkreis ERH zeigt derzeit kein Interesse an einer Reaktivierung der Reststrecke nach Höchstädt und setzt auf eine Stadt-Umlandbahn nach Erlangen, die aber zeitlich erst weit im nächsten Jahrtausend realisiert wird, wenn überhaupt.

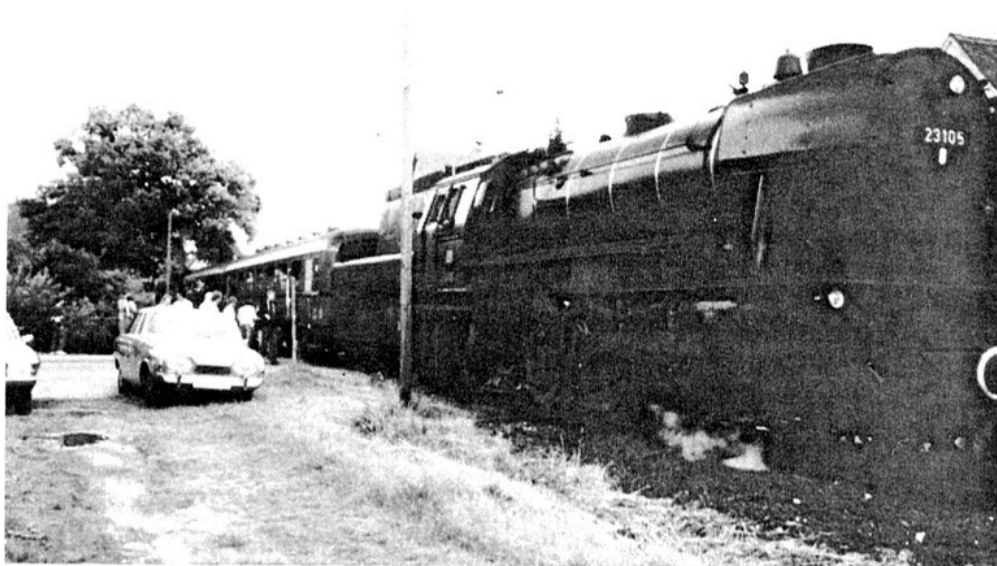
1894: Bruck-Herzogenaurach - 1994 ab Frauenaurach stillgelegt.

1895: Breitengüßbach-Ebern-(Maroldswiesach 1896) in Betrieb mit Personenverkehr bis Ebern, Güterverkehr nach Maroldswiesach durch ein Schotterwerk für den Bahnbedarf.

1900: Kronach-Nordhalben - am 12.1.95 ab Wallenfels stillgelegt, um die Kosten einer Bahnbrücke (B173 in Wallenfels) zu sparen (Rechtsmittel gegen die Stilllegung wurden eingereicht).

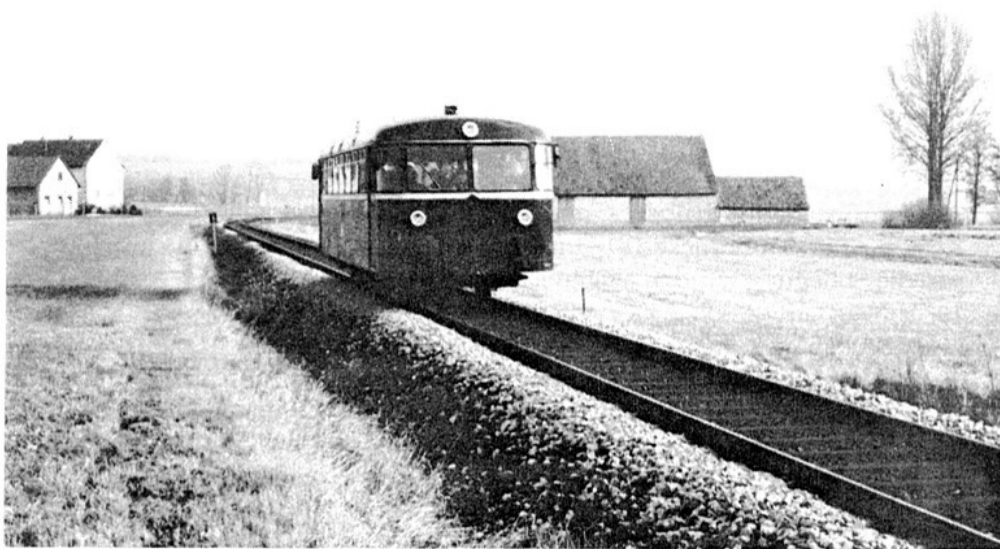
1904: Neustadt/Aisch - Demantsfürth-Ühlfeld, wurde 1993/94 stillgelegt und abgebaut

1908: Nürnberg-Nordost-Eschenau(-Gräfenberg), jetzt durch das eifrige Bemühen verschiedener Anliegergemeinden mit 27 Zügen ab Jan. 1996 als R21 im VGN mit modernisiertem Zugmaterial in Betrieb; Stundentaktfahrplan ist geplant.



Die letzte gebaute Dampflokomotive der DB, die 23 105, am 23.06.1990 in Mühlhausen

Allein auf weiter Flur: Schienenbus am 15.12.1992 bei Güntersdorf



1908: Bamberg-Scheßlitz - wegen Ausbau der Autobahn A73 im Jahr 1988 abgebaut, um einen Autobahnbrückenbau einzusparen

1915: Ebermannstadt-Heiligenstadt (1968 stillgelegt)

1915-1930: Verlängerung Ebermannstadt in Teilabschnitten nach Gassel-dorf- Muggendorf-Gößweinstein-Behringersmühle (05.10.30). Die Strecke gilt als eine der letzten in Betrieb genommenen Eisenbahnstrecken in Deutschland, danach setzte der Strukturwandel zum Individualverkehr ein. Heute wird die Strecke von der DFS (Dampfbahn Fränkische Schweiz) im Sommer sonntags mit Dampf-und Dieselszügen im Ausflugsverkehr be-dient.

Zurück zu unserer engen Region:

1886 befürwortete die Stadt Bamberg eine Bahn mit der Streckenführung Bamberg-Ebrach mit einer Flügelbahn Frensdorf-Höchstadt/A., um eine Anbindung Höchstadts durch eine Bahnlinie Erlangen-Höchstadt-Geiselwind an Erlangen zu verhindern.

Diese Verhinderungspolitik Bamberg hat für uns auch heute noch Folgen. Wir sind zwar weitgehend zum Großraum Nürnberg-Fürth-Erlangen ori-entiert, aber die öffentliche Verkehrsanbindung läßt doch noch manchen Wunsch offen, und so holen uns Entscheidungen der Vergangenheit wieder ein, denn wäre die Bahn Erlangen-Höchstadt-Geiselwind gebaut worden, so wäre das die immer wieder mal ins Gespräch gebrachte Stadt-Umlandbahn des Landkreises Erlangen/Höchstadt, deren Realisierung wohn noch on den Sternen steht.

Am **23.02.1887** erfolgte die Genehmigung zur Projektierung einer Lokal-bahn von Hirschaid nach Geiselwind und gleichzeitig werden intensive Bemühungen aufgenommen, eine Verlängerung der hier erstmals so ge-nannten "Steigerwaldbahn" nach Kleinlangheim/Wiesenthaid zu erreichen. Schließlich wurde am **07.03.1888** das Thema in der Kammer der Abgeord-neten in München beraten und dabei blieb es. Jedoch wurde am **30.04.1888** die Strecke Forchheim-Höchstadt genehmigt (22,74 km); nun gab Bamberg seinen Widerstand gegen die Ebrachtalbahn auf und forcierte sogar den Bau, um unsere Gegend an Bamberg anzuschließen und damit den Einfluß auf diese Gebiete zu verstärken, die mit der Bahnlinie von Höchstadt nun die Gelegenheit bekommen, sich nach Nürnberg über Forchheim zu orien-tieren.

In den Jahren **1889/90** werde die Bahnlinie Nürnberg-Bamberg zweigleisig ausgebaut und hatte nun die notwendige Kapazität, um Nebenbahnen auf-zunehmen. Nach kurzer Bauzeit ging am **16.11.1892** die Strecke Forchheim-Höchstadt in Betrieb. Endlich, nach 22 Jahren, wurde **1894** das Bezirksamt

Höchststadt beauftragt, die Verhandlungen mit den Beteiligten zum Bau unserer Ebrachthalbahn zu eröffnen; und im **Sep. 1894** traf man sich zur erstmaligen Begehung der Trasse nach Schlüsselfeld und die vorbereitenden Planungen begannen am **21.02.1896**. Diese Vorplanungen waren notwendig, wenn der Beschluß für die Errichtung der Bahnlinie Strullendorf-Schlüsselfeld einstimmig erfolgen sollte. Es folgte bald darauf am **17.06.1896** das Gesetz für den Bau der Lokalbahn Strullendorf-Frensdorf-Schlüsselfeld.

1898 war Baubeginn im Tal und bereits im **Nov. 1899** ist der Teilabschnitt Strullendorf-Steppach vollendet. Die Probefahrt mit geladenen hochgestellten Persönlichkeiten am **09.12.1899** zwischen Strullendorf - Steppach (16 km) war ein Festtag für den Ebrachgrund. Endlich war der Anschluß an die große, weite Welt geschafft, denn noch vor Weihnachten, und zwar am **16.12.1899**, erfolgte die Eröffnung des planmäßigen Betriebes bis Steppach. Mit Beginn des neuen Jahres wurde sofort Richtung Schlüsselfeld „weitergebuddelt“.

Nach einem Jahr passierte noch während der Bauphase ein Unfall; und zwar wurde gegen den **04.09.1900** eine schwerhörige Passantin in Mühlhausen von einem Materialzug erfaßt und getötet. Kurz darauf fand wieder die obligatorische **23.09.1900** Probefahrt Steppach-Schlüsselfeld unter großer Beteiligung der Bevölkerung statt. Und weil der Bahnbau nun vollendet war, fand die letzte Fahrt der Postkutsche von Mühlhausen nach Steppach am Tag vor dem planmäßigen Bahnbetrieb statt, dem **30.09.1900**.

Am **01.10.1900** erfolgte die Eröffnung des planmäßigen Betriebes bis Schlüsselfeld mit Zug Nr 3376 (Schlüsselfeld. ab 5.06 Uhr), ab 1901 gab es eine Bahnpost Bamberg-Schlüsselfeld.

Ab **1904** fuhren keine durchgehenden Züge mehr bis Schlüsselfeld, in Frensdorf mußte umgestiegen werden, da Bamberg den durchgehenden Zügen Bamberg-Ebrach den Vorrang gab. Die Schwesterstrecke nach Ebrach wurde am **21.12.1904** fertiggestellt.

01.01.1907: Die hauptbahnmäßige Güterabfertigung auf der Strecke nach Schlüsselfeld beschleunigte den Gütertransport.

31.07.1912 wurden die Bemühungen eingestellt, eine Verlängerung von Schlüsselfeld nach Kleinlangheim bzw. Wiesenthaid zu erreichen, da alle Vorschläge von der Abgeordnetenkommission abgelehnt wurden.

Von **1914-18** litt der Bahnbetrieb wegen des I. Weltkrieges Mangel.

30.07.1917: Pferde scheuten vor einem Zug und ein Passant wurde tödlich verletzt, und wieder passierte das in der Ortsdurchfahrt in Mühlhausen.

Bedingt durch Knappheit der Mittel (Versailler Vertrag) gab es ab **1922/23** keinen Zusteigehalt mehr in Stolzenroth und Simmersdorf, um Betriebsko-

sten der Bahn zu sparen (Anfahren kostet Dampf, also Geld, und so gab man wenig genutzte Haltestellen auf; heute werden wenig genutzte Haltestellen aufgegeben, um Zeit zu sparen).

Von 1919-27 wurde die Station Schlüsselfeld erweitert, so lange dauerte es, weil keine Mittel vorhanden waren, und ab 1927 hielten Züge wieder in Simmersdorf. Zur Reduzierung der Betriebskosten verkehrten manche Züge ab 1930 als Akkutriebwagen (Typ-Reihe ETA 177/180) auf den Nebenbahnen nach Schlüsselfeld und Ebrach. Diese Triebwagen ermöglichten Zugkopplungen bis Frensdorf - d.h. der Zug wurde in Frensdorf getrennt, ein Teil fuhr nach Ebrach, der andere Teil nach Schlüsselfeld. Modernisierte Dampflokos übernahmen von 1935 an (Bay D VII 98.8-9 statt 98.4-5) den Zugdienst.

18.08.1938: In Bamberg passierte ein Unfall, und zwar fuhr eine Rangierlok einem Zug in die Flanke. Es gibt 20 Verletzte und eine Menge Sachschaden.

Und wie es eben so kommt, gut einen Monat später, am **26.09.1938**, geschah ein Zugunglück in Sambach am Übergang Kirche. Gegen 10.30 überfuhr der Triebwagen Bamberg-Schlüsselfeld einen 16jährigen Jungen aus Mühlhausen, der noch am gleichen Tag im Krankenhaus Bamberg verstarb.

Im Jahre darauf gab es zumindestens im Frühjahr etwas Positives zu berichten. Am **15.04.1939** war der Streckenabschnitt Nürnberg-Bamberg „elektrisiert“, so sagte man damals zur Elektrifizierung.

As dem II. Weltkrieg gibt es noch zu berichten:

1944: Luftangriff auf Pettstatt und die Nebenbahn

12.04.1945: Fliegerangriff von zwei Jagdbombern in Steppach auf den Mittagzug, Lok 98.11. wurde beschädigt, ein Postwagen brannte aus.

13.04.1945: Regnitzbrücke bei Pettstadt wurde gesprengt

04.1945: Wagen werden durch Entgleisungen bei Sambach dem Feind entzogen, wie das früher hieß. Zu Aufräumarbeiten wurde **10.1945** eine Diesellokomotive Typ Köf auf die Nebenbahnen per Culemeyer-Straßentransportwagen umgesetzt, das war ein Straßentransport-Anhänger, mit dem Schienenfahrzeuge transportiert werden konnten.

1946: Wiederherstellung der Regnitzbrücke bei Pettstadt als hölzerne Notbrücke und alsbald darauf wieder Aufnahme des Bahnverkehrs.

Mit Einführung der neuen Währung DM normalisierte sich das Leben wieder und ab **04.10.1948** verkehrte die Bahnpost wieder täglich.

Am **07.09.1949** wurde aus der Deutschen Reichsbahn DR die Deutsche Bundesbahn DB. Im Jahr 1951 wurde die Regnitzbrücke wieder als Stahlkonstruktion erstellt. Und 1951 gab es auf der Nachbarlinie wieder einmal Überlegungen, die Strecke Ebrach- Wiesentheid zu bauen.



Straßenbahn in Mühlhausen: VT96 bei der Ortsdurchfahrt am 20.05.1993

Winter 1994: Großdiesellok 218 206-1 auf dem Rückweg nach Bamberg



Erneut wurde der Nebenbahnverkehr modernisiert. **1953** übernahmen Triebwagen der Reihe VT 70 den Verkehr.

01.1954: Der erste VT95 ist auf der Nebenbahn zu sehen (Schienenbus - der rote Brummer) Sicherlich erinnern Sie sich an diese Fahrzeuge noch.

Der legendere Ochsenunfall bei Wingersdorf passierte am **28.01.1954** mit der Lok 98 1101, die mit zwei Wagen umstürzte, einige Reisende wurden leicht verletzt. Das Kräftemessen endete unentschieden, denn das Fazit lautete: Ochse tot und Lok wurde auch verschrottet.

1956: Dieselloks V60 (260) waren zum ersten Mal auf der Nebenbahn und lösten nach und nach die Dampfloks ab. Alles wurde schneller, auch die Post, und ab dem **01.03.1958** gab es die Postzu -und ableitung nicht mehr durch die Bahnpost, sondern durch Kraftwagen ab Bamberg. Bis **1960** wurden die alten Akkutriebwagen ETA 180 durch modernere Triebfahrzeuge abgelöst. VT 98 (Schienenbusse 2-motorig) übernehmen den Personenverkehr (Retter der Nebenbahnen).

1961 war noch einmal die Dampflokk-Baureihe 86 hier zu Hause. **1961-64** wurde in Schlüsselfeld ein Deckenbahnhof zum Autobahnbau eingerichtet, Schüttgut wurde in großen Mengen von Staffelstein nach Schlüsselfeld gefahren.

1962 war zuletzt eine Dampflokk der Reihe 98.11 im Ebrachgrund im Einsatz.

1962-77 wurden Züge mit der V80 (280) und B3y-Wagen gefahren, rote Loks, mit 3-achsigen grünen Umbauwagen (auf alten Fahrgestellen sind neue Wagenkästen montiert). Im März **1972** teilte das Landratsamt die Stilllegung des Personenverkehrs nach Schlüsselfeld mit. Wie immer protestierte die Bevölkerung, aber der Trend zum eigenen Pkw ist auch heute ungebrochen, sodaß am **03.10.1974** der Verwaltungsrat der DB der Stilllegung des Personenverkehrs auf dieser Strecke zustimmte.

Am **21.05.1977** fährt der letzte planmäßige Personenzug von Schlüsselfeld ab.

Ab **03.04.1978** übernahmen Dieselloks der BR 211 die Güterzug-Förderung von BR 280, blau/beiger Anstrich statt rot war nun gefragt. Anfang der **80er Jahre** wurde die Strecke umfassend saniert und für einen Weiterbetrieb hergerichtet.

1984 wurde der Bahnhof Mühlhausen verkauft.

Am **01.03.1984** wurde das Betriebswerk Bw Bamberg aufgelöst und an Lichtenfels angegliedert. Es werden nur noch Sonderfahrten für Personenverkehr durchgeführt.

14.10.1984: Die Bamberger Eisenbahnfreunde (BAEF) fuhren auf den Steigerwaldbahnen mit einer Museumslokk V80.

22.09.1985: Fahrt nach Passau/Engelhardszell von Wachenroth/Mühlhausen mit DB, organisiert von der Kirchengemeinde Mühlhausen.

1986/87 wurde die Regnitzbrücke saniert.

20.09.1987: Fahrt nach St. Goarshausen/Rüdesheim von Wachenroth/Mühlhausen mit DB, organisiert von der Kirchengemeinde Mühlhausen. **1988** wurde der letzte Güterwagen in Mühlhausen zugestellt.

Am **04.05.1989** verkehrte bei schönem Sommerwetter der Steigerwald-Express (VT98) der Steinachtalbahn/Eisenbahnfreunde.

23.06.1990: Dampf-Nostalgie/Nbg-Stullendorf-Frensdorf-Ebrach-(Wassernehmen)-Frensdorf-Schlüsselfeld-Strullendorf-Nbg der DB. Die letzte gebaute Dampflok der DB, die 23 105, befuhr zum ersten Mal die beiden Steigerwaldbahnstrecken. Angehängt waren D-Zug-Wagen der 30er Jahre.

Sommer1992: neuer Radwegübergang hinter Wachenroth und Ausbau des Anschlußgleises am Bahnhof Mühlhausen.

12.1992 wurden samstags Personalschulungsfahrten mit einem Schienenbus durchgeführt VT 796 630.

11.01.1993: Großdieselloks der Reihe 218 übernahmen die Güterzugförderung von BR 211.

23.01.1993: Das Bahngelände in Elsendorf wurde zum Verkauf ausgeschrieben und verkauft.

20.05.1993: Die Eisenbahnfreunde (EF) Steinachtalbahn waren mit VT 98 wieder auf den Nebenbahnen zu Gast.

1994: Abbau Gütergleis Elsendorf und Wingersdorf, Burghaslach

10.12.1994: DGEG-Jahresabschlußfahrt mit 86 457 und DFS. Bamberg - Schlüsselfeld -Ebrach-Bamberg

Am **06./07.02.1995** wurde das alte Bahnhofsgebäude in Burghaslach abgerissen.

01.05.1995: Die Steinachtalbahn EF rollten mit der 280 durchs Bamberger Land und zwar von Bamberg über Schlüsselfeld nach Maroldsweisach.

21.05.1995 verkehrte eine vollbesetzte Schienenbusgarnitur unter dem Motto MOBIL OHNE AUTO im Steigerwald. Für Ebrach-Schlüsselfeld und zurück kostete die Familienkarte 50,- DM.

1996: Abriß des Stationsgebäudes in Wingersdorf.

30.06.1996: Es fand nun zum ersten Mal nach langer Zeit wieder ein öffentlicher regelmäßiger Personenverkehr statt. Zwar nur an einem Tag, aber immerhin:

Mit dem HEIMATVEREIN REICHER EBRACHGRUND und Dampf zum 20. Schlüsselfelder Winkelmarkt. Die ganztägige Pendelfahrten zwischen Frensdorf und Schlüsselfeld zum Preis von 15.- für Erwachsene und 8.- für

Kinder pro Rundfahrt werden zu einem großen Erfolg, etwa 1.000 Personen wurden hin und zurück befördert.

Ausblick:

Immer wieder werde ich gefragt: Wie sieht die Zukunft der Bahn aus?

1. Stilllegung des Güterverkehrs auf der Gesamtstrecke und Abbau, falls größere Investitionen anstehen oder Kunden sich zurückziehen.

2. Weiterer Grund für die Stilllegung kann sein: die geplante IC-Strecke Nürnberg-Berlin hat keine Aufnahmekapazität mehr für den Güterverkehr von Nebenzustellen. Es wird eben derzeit nichts in die Bahn, in der Fläche investiert, weil entsprechende europolitische Vorgaben gemacht sind. Neue Technologien sind erst in der Entwicklung, wie zum Beispiel die „STE“ (Selbstangetriebene Transporteinheit), die eine flexible Kundenbedienung im Güterverkehr in der Fläche ermöglichen soll. Über die Einführung wird nach Abschluß der Versuche politisch entschieden. Noch ist es so: Der Güterverkehr per Lkw scheint günstiger zu sein, solange er rollt, aber wie lange er noch rollt, das ist die Frage, denn alle Prognosen sprechen in einem zusammenwachsenden Europa von einer Verdoppelung der Lkw-Fahrten bis zum Jahr 2006.

Und was ist, wenn sich auf der Autobahn nichts mehr bewegt, und keine Schiene mehr vorhanden ist?

3. Ausbau des Güterverkehrs auf der Gesamtstrecke nach Schlüsselfeld, wenn entsprechende Nachfrage besteht, die DB AG scheint nicht daran interessiert.

4. Aufnahme eines Personenverkehrs zwischen Schlüsselfeld und Bamberg mit modernen, kostengünstigen Fahrzeugen, privater Betreiber, z.B. Busunternehmen o.a. Die Betriebskosten sind nicht höher als beim Bus. Die Streckengeschwindigkeit, derzeit 50 km/h zugelassen, müßte auf mindestens 80 km/h angehoben werden. Bei den doch vielen Bahnübergängen heutzutage nicht unproblematisch, und sicher nicht billig.

Ich plädiere eindeutig für ein Miteinander der Verkehrsträger, das gegeneinander bringt uns in der Mitte Europas keinen Vorteil, und schränkt die Mobilität jedes einzelnen ein.

Wie es letztendlich mit den Nebenbahnen weitergeht, hängt bei den derzeitigen Bedingungen einzig und allein von den Kommunen ab, die sich pro oder kontra Bahn entscheiden können, und letztendlich von Ihnen als Bürger, ob sie die Bahn nutzen oder nicht.

Eine Gute Fahrt wünscht Ihnen der Heimatverein,
ob auf der Schiene oder der Straße.

Nachsatz:

Heute, September 1996, sieht es so aus, daß die Neubau-Planung der IC-Strecke Bamberg Nürnberg die Nebenstrecken einfach nicht mehr vorsieht. Warten wir es ab.

Quellen:

Frank Wehr, Die Eisenbahn im Grund der Reichen Ebrach, 1990

Fränkische Nebenbahnen, einst und jetzt, Oberfranken, BVFE-Verlag, 1986

Lokalbahn Strullendorf-Ebrach, Bleiweis, 1988

150 Jahre Nürnberg-Bamberg, BaEF, 1995

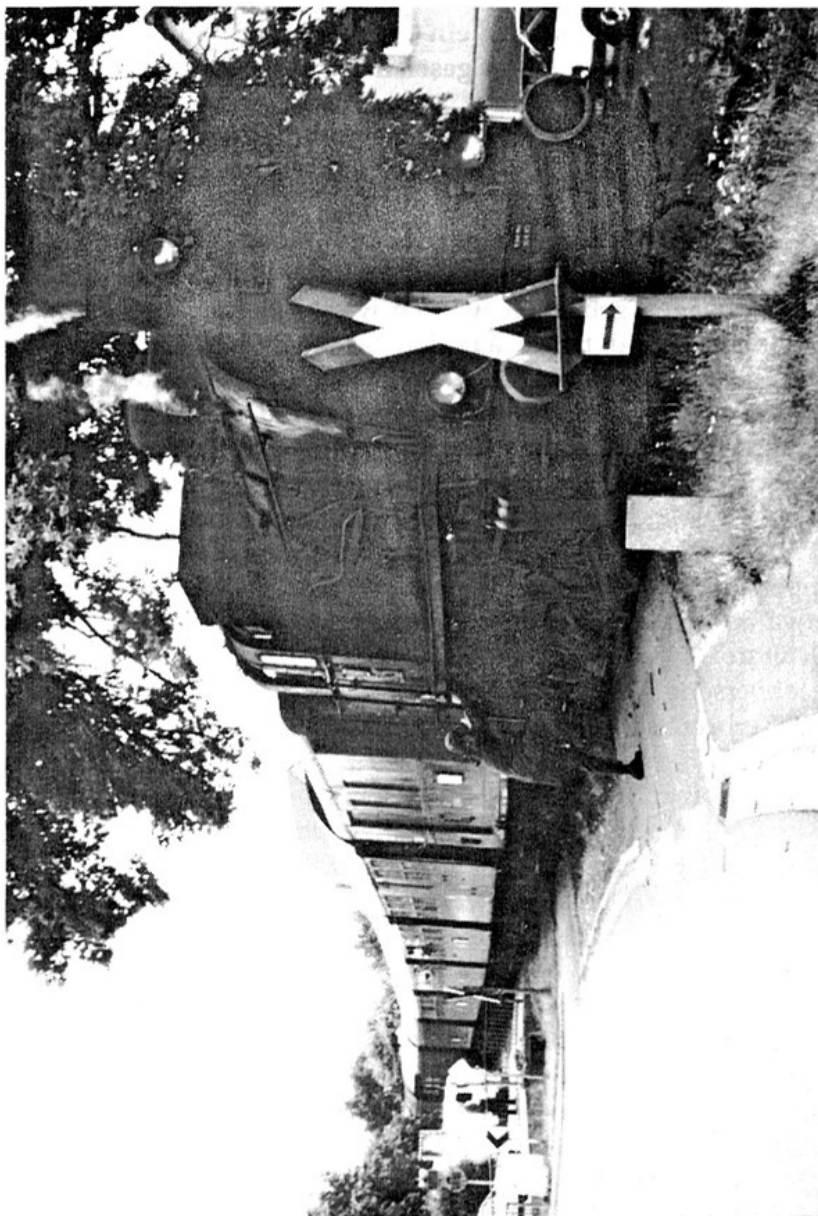
Fränkische Nebenbahnen, einst und jetzt, Mittel- und Oberfranken, BVFE-Verlag, 1987

Eisenbahn-Journal-Archiv, Band 1-5, H. Merker-Verlag, 1993-1995

Diverse Eisenbahnzeitschriften, Tageszeitungen, Archiv des Heimatvereins Reicher Ebrachgrund, eigene Unterlagen



Die 86 457 dampft am 10.12.1994 durch Mühlhausen nach Schlüsselfeld



„Mit Dampf zum Winkelmarkt“ am 24. Mai 1996