

„Bembel“ & Archäologie

Prähistorische und neuzeitliche Besiedelung am Bahnhof

Bahngeschichte von Kahl

Der Vertrag von 1850 zwischen Bayern und Hessen regelte den Bau der bayerischen Ludwigs-West-Bahn bis zur Landesgrenze Kahl mit der hessischen Strecke, von Hanau kommend. Die Strecke wurde am 22. Juni 1854 mit einem geschmückten Extrazug eröffnet. An den Bahnstationen standen Ortsvorsteher, winkende Schulkinder und Bürger, dazu spielten Blaskapellen.



Eine von 1.260 Aktien, ausgegeben am 1. November 1898 von der Eisenbahn- & Industrie-Gesellschaft

Mit dem Zugbetrieb kamen auch Pflichten auf die Bürger zu: Die bahnpolizeilichen Vorschriften wurden durch den Ortsdiener bekannt gegeben, so an welchen Punkten die Gleise überschritten werden durften und dass der Säu- und Gänsehirt durch die Bahn totgefahrene Tiere selbst bezahlen musste. Ab 1873 zweigleisig verkehrten täglich vier Zugpaare von Hanau nach Aschaffenburg. Die Fahrt nach Aschaffenburg dauerte 32 Minuten. Die an

die private Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn-Gesellschaft verpachtete Strecke ging 1863 an die hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft über und 1897 an die Preußische Staatsbahn.



Der Bau der Kahlgrundbahn

1881 traten die Distriktsräte von Alzenau, Schöllkrippen, Hanau und Aschaffenburg mit einer Petition zum Bau einer Lokalbahn an die bayerische Regierung heran.



Es vergingen 16 Jahre bis zur Erteilung der Konzession für den Betrieb der Eisenbahn. Unter der Leitung des Eisenbahn- und Betriebs-Unternehmers Hermann Christner aus Hanau wurde ein Konsortium gegründet und im Januar 1898 begann der Bahnbau an zehn Stellen der 23 km langen Trasse gleichzeitig. Im gleichen Jahr wurde die „Eisenbahn- & Industrie-Gesellschaft“ (Aktiengesellschaft) gegründet und am 27. Oktober 1898 war das Werk vollendet.

Mit den Lokomotiven „Kahl“ und „Alzenau“ und mit sieben Wagen fuhr die Bahn in den Anfangsjahren mit drei bzw. vier Zugpaaren werktags die Strecke. 1903 wurde die Gesellschaft in die „Kahlgrund-Eisenbahn AG (KEAG)“ umgewandelt. Die in die Bahn gesetzte Hoffnung wurde erfüllt und brachte für den Kahlgrund den wirtschaftlichen Aufschwung. Der 1. Weltkrieg und die Inflation schaden der KEAG nur wenig.

In den 1930er Jahren brach der dominierende Güterverkehr zusammen und der Personenverkehr erwirtschaftete nun den Löwenanteil der Betriebseinnahmen, die dennoch weiter sanken. 1951 wurde Konkurs angemeldet und eine Auffangesellschaft, getragen vom Freistaat Bayern, der Deutschen Bundesbahn und dem Landkreis Alzenau erhielt die Lokalbahn und machte sie zu einem DB-Tochterunternehmen (KVG). Die KVG verlagerte einen Teil der Personenbeförderung von der Schiene auf die Straße und setzt Omnibusse ein. Der Güterverkehr kam nahezu zum Erliegen. Im Personenverkehr ist die KVG, nicht zuletzt durch den Anschluss an Hanau, aus dem Verkehrsgefüge des Kahlgrundes nicht wegzudenken. Im Herbst 2005 kam es zum Betreiberwechsel.



In den 1930er Jahren brach der dominierende Güterverkehr zusammen und der Personenverkehr erwirtschaftete nun den Löwenanteil der Betriebseinnahmen, die dennoch weiter sanken. 1951 wurde Konkurs angemeldet und eine Auffangesellschaft, getragen vom Freistaat Bayern, der Deutschen Bundesbahn und dem Landkreis Alzenau erhielt die Lokalbahn und machte sie zu einem DB-Tochterunternehmen (KVG). Die KVG verlagerte einen Teil der Personenbeförderung von der Schiene auf die Straße und setzt Omnibusse ein. Der Güterverkehr kam nahezu zum Erliegen. Im Personenverkehr ist die KVG, nicht zuletzt durch den Anschluss an Hanau, aus dem Verkehrsgefüge des Kahlgrundes nicht wegzudenken. Im Herbst 2005 kam es zum Betreiberwechsel.

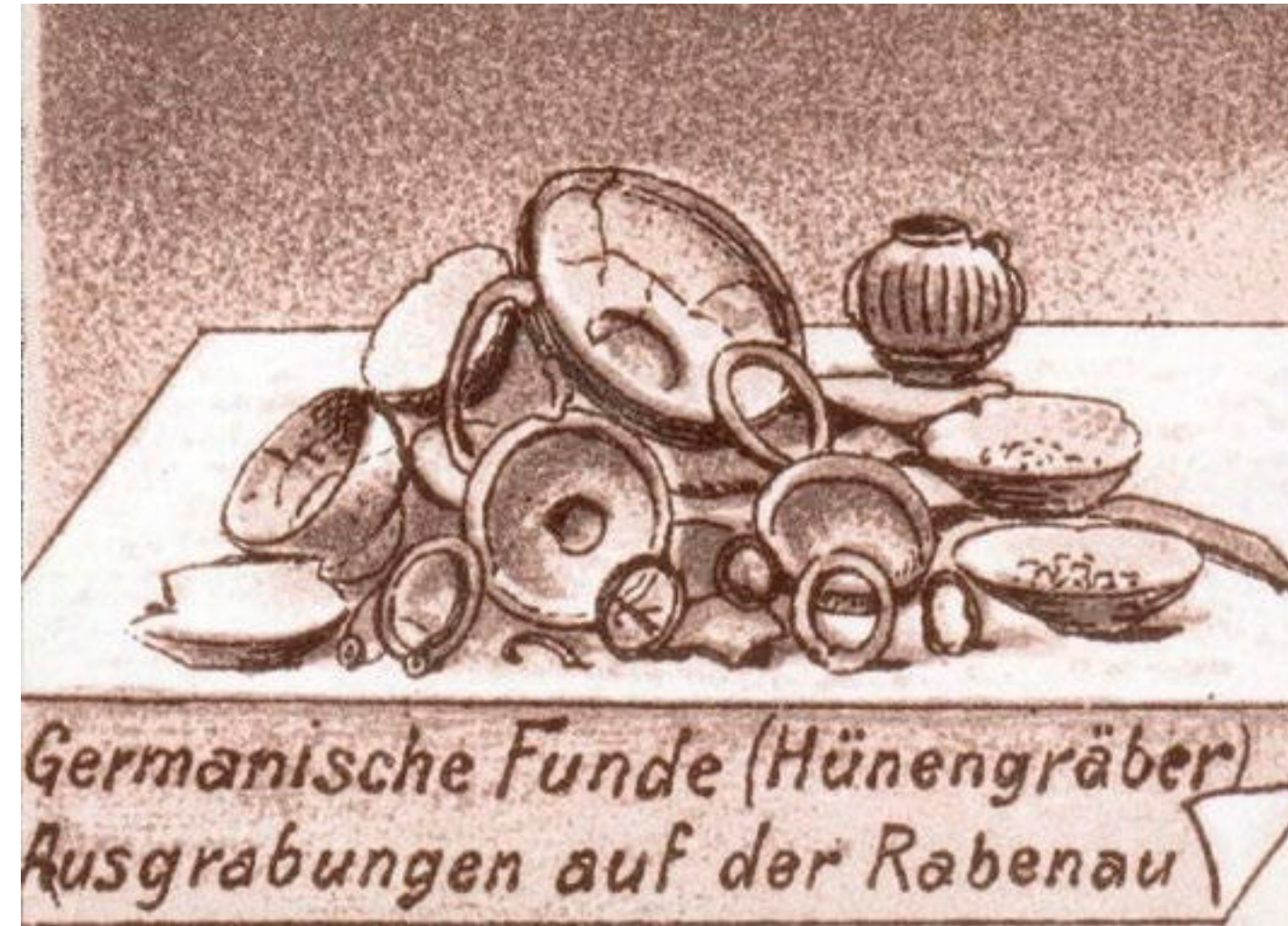
Der Christner-See hinter dem Bahnhof in der 1930er Jahren. Blick über den See mit Insel; im Hintergrund der Gebirgszug Hahnenkamm.



Der Christner-See hinter dem Bahnhof in der 1930er Jahren. Blick über den See mit Insel; im Hintergrund der Gebirgszug Hahnenkamm.

Archäologie

Die reichhaltigen prähistorischen Gräberfunde auf Kahler Gemarkung belegen die Siedlungskontinuität an günstigen Plätzen, wie Kahl einer ist. Als 1896/97 der Wirt des nahe gelegenen Gasthauses Rabenau eine Radrennbahn anlegen ließ, wurden bei den Erdarbeiten mehrere Gräber angeschnitten. Der Heimatforscher Elmar Freiherr von Haxthausen barg die Funde und überließ sie später den Museen in Aschaffenburg und Hanau. Nicht



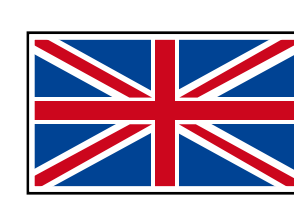
alle Beigaben wurden aufgenommen, da das damalige Vorgehen heutigen wissenschaftlichen Ansprüchen nicht entsprach. Ein Ausschnitt aus einer alten lithographischen Ansichtskarte zeigt als Zeichnung einen Teil der gefundenen Grabbeigaben (links).

Ende 1985 wurden rund 750 m südöstlich des Kahler Bahnhofes zufällig Scherben von 17 Schalen und 7 Krügen gefunden, der sogenannte Kahler Depotfund. Auf die Oberfläche der ungebrannten Keramikgefäße sind Verzierungen gedrückt, bzw. sind Schnitte in die Krüge geführt worden (Kerbschnittkrüge). Diese Musterungen und die feingearbeiteten flachen Schalen sind charakteristisch für das 13. Jahrhundert v. Chr.

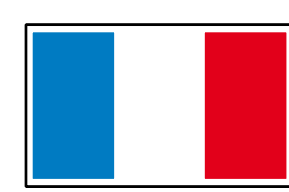


Rekonstruktion des Urnengräberfeldes im Heimatmuseum am Dorfplatz (geöffnet jeden 1. Sonntag im Monat 14 - 17 Uhr).

Die Schalen wurden aufeinandergestapelt gefunden, die Krüge nebeneinander aufgereiht. Als Grund für ihre Deponierung wird vermutet, dass es sich um das versteckte Lager eines Töpfers handelte, der sein Gut vor fremden Zugriff schützen wollte. Eine Deponierung aus kultischen Gründen ist eher unwahrscheinlich. Die Urnenfelderzeit (ca. 1200 - 750 v. Chr.) ist ein Unterabschnitt der Bronzezeit. Sie kennzeichnet sich durch den damals neu eingeführten Brauch, die Toten zu verbrennen und die Asche in Urnen zu bestatten. Auf dem Kahler Gebiet wurden zahlreiche Urnen gefunden.



Numerous rich archaeological sites in the Kahl area are evidence of permanent settlements at favourite places, among them a trove of 24 decorated vessels from the Urnenfeld period (1200–750 B.C.). A number of large burial mounds from the early Iron Age (750–450 B.C.), up to 25 m in diameter and still 2 m high, were also erected in this area – including those in this place - probably for high-ranking members of major settlements, as can be read from the burial objects recovered. Since 1854 the railway leads through Kahl. 1898, the 23 km long route in the Kahlgrund was opened and brought the hoped-for economic recovery.



Le fait qu'on a exhumé beaucoup d'objets d'espèce différente dans le territoire communal de Kahl montre bien que les gens continuent, à travers des siècles, à s'établir à des sites propices. La commune de Kahl représente un bel exemple quant à la valeur de découvertes de la préhistoire au bord du Spessart, surtout si celles-ci sont faites et exploitées par des savants - ce qui, heureusement, est le cas. Citons-en quelques exemples: 1. «La Découverte de collections de Kahl»: 24 récipients ornés de motifs et datant de l'époque des tombes à urnes (1200-750 av. J.-Chr.). 2. Des tumulus, c'est-à-dire des tertres funéraires assez grands dans le territoire communal, dont quelques-uns de 25 m de diamètre et de 2 m de hauteur. Ceux-ci datent de l'âge de fer (750- 450 av. J.-Chr.) et ont servi de dernières demeures à une couche de personnages haut placés dans des sociétés de lotissements assez considérables - ce qui est prouvé par la richesse du mobilier funéraire. Les tumulus du Galgenrain (lieu-dit) en font partie.

Depuis 1854, le chemin de fer mène à travers Kahl. 1898, la longue route de 23 km dans le Kahlgrund a été ouverte et a l'espoir d'une reprise économique.

© Archäologisches Spessart-Projekt e.V.

Der europäische Kulturweg in Kahl wurde realisiert und aktualisiert im Rahmen des Projekts »Pathways to Cultural Landscapes« mit Förderung der Gemeinden Kahl und Großkrotzenburg sowie der Firma Kopp AG Heinrich. Mit Unterstützung des Bezirks Unterfranken. Spessartkarte aus dem Pfinzing-Atlas, Staatsarchiv Nürnberg (Nürnberger Karten und Pläne, Rep. 58, 230).

Weitere Informationen bei:
Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Ludwigstraße 19
63739 Aschaffenburg
www.spessartprojekt.de
info@spessartprojekt.de

