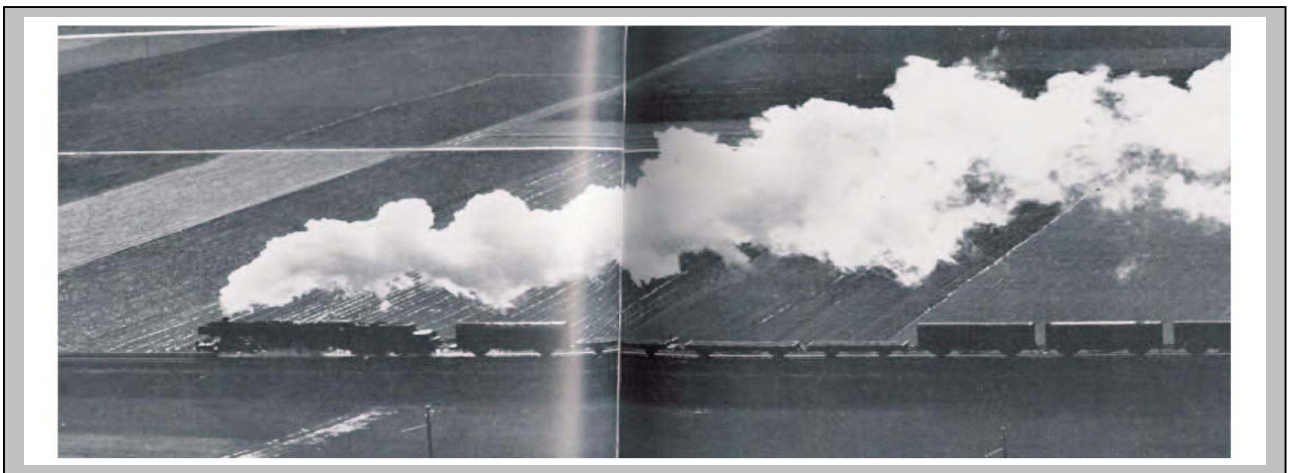


Auf Schienen durch den Klettgau

Der Name „Eisenbahn“ besagt eigentlich schon fast alles: Eine auf eisernen Gleisen rollende Bahn mit eisernen Rädern. Solche eisernen Gleisbahnen gab es bereits Ende des 18. Jh. in englischen Hüttenwerken, allerdings ausschließlich von Menschen oder Tieren bewegt. Sie waren eine Fortentwicklung der hölzernen Gleisbahnen, die man schon im Spätmittelalter in den Bergwerken zum Materialtransport kannte. Was im 19. Jh. nach der Erfindung der Dampfmaschine schließlich erneuernd hinzu kam, das war die motorische Kraft der Fortbewegung zur Beförderung von Gütern und Personen. Dies war auch für den Hochrhein und den Klettgau von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung, denn neben den bisherigen traditionellen Beförderungsgegebenheiten auf Land- und Wasserstraßen war damit nun eine dritte Verkehrsmöglichkeit entstanden, welche im Industriezeitalter des 19. Jh. und darüber hinaus Jahrzehnte lang eine herausragende Rolle spielte.



Die Anfänge in England

Die Geburtsstätte der dampfbetriebenen Eisenbahn liegt in England. Dort dachte bereits der Erfinder der Dampfmaschine, James Watt daran, eine Dampfmaschine zur Bewegung von Wagen auf Schienen zu verwenden und er erhielt schon 1784 für seine erste Lokomotive ein Patent. Doch der Weg bis zu einer verwendungsfähigen Maschine war noch lang und erst 20 Jahre danach meldete R. Trevithick eine wirklich brauchbare Lokomotive zum Patent an, die schließlich auch gebaut wurde und 1825 zum ersten Mal auf der Strecke Stockton-Darlington fuhr. Ein weiterentwicklungsfähiges Gerät schuf schließlich 1829 G. Stephenson und schon bald wurden (1830) die Städte Liverpool und Manchester miteinander durch eine Eisenbahn verbunden. Ein neues Verkehrszeitalter war angebrochen, denn das eiserne Verkehrsmittel verbreitete sich weltweit in Windeseile.

Die erste deutsche Eisenbahn

Am 7. Dezember 1835 fand die feierliche Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland statt. Die zu Ehren des bayerischen Königs "Ludwigs-Eisenbahn" genannte Eisenbahn verband die beiden Städte Nürnberg und Fürth (Streckenlänge 6 Kilometer). Den aus Postkutschen-ähnlichen Waggons gebildeten Zug zog die Lokomotive "ADLER", welche damals zusammen mit ihrem Lokomotivführer aus England, dem Geburtsland der Dampflokomotive, importiert worden war. Zwei Lokomotiven dieses Typs waren beim Betrieb der ersten Dampfeisenbahn auf dem Kontinent, am 5. Mai 1835, im Einsatz.

Die Eisenbahn in Baden

Nach dem Herzogtum Braunschweig war Baden der zweite deutsche Staat, der den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf Rechnung des Staates in die Hand nahm. Im Jahr 1833 wurde zum ersten Mal vom Mannheimer Unternehmer Ludwig Newhouse der Vorschlag zum Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel vorgeschlagen, fand aber zunächst keine Zustimmung bei der badischen Regierung. Auch weitere Vorstöße, z. B. durch Friedrich List, blieben zunächst ohne Erfolg. Erst die Gründung einer Eisenbahngesellschaft im benachbarten Elsaß zum Bau einer Linie von Basel nach Straßburg im Jahr 1837 führte zu ernsthaften Planungen zum Bau einer Badischen Eisenbahn, um das Abwandern der Verkehrsströme ins Elsass zu vermeiden. In einem außerordentlichen Landtag beschloss die badische Ständeversammlung am 29. März 1838 drei Gesetze zum Bau der ersten Strecke zwischen Mannheim und der Schweizer Grenze bei Basel nebst einer Stichbahn nach Baden-Baden und einer Zweigstrecke nach Straßburg. Der Bahnbau sollte auf Staatskosten erfolgen, wofür sich insbesondere Karl Friedrich Nebenius eingesetzt hatte. Im September 1838 war Baubeginn.

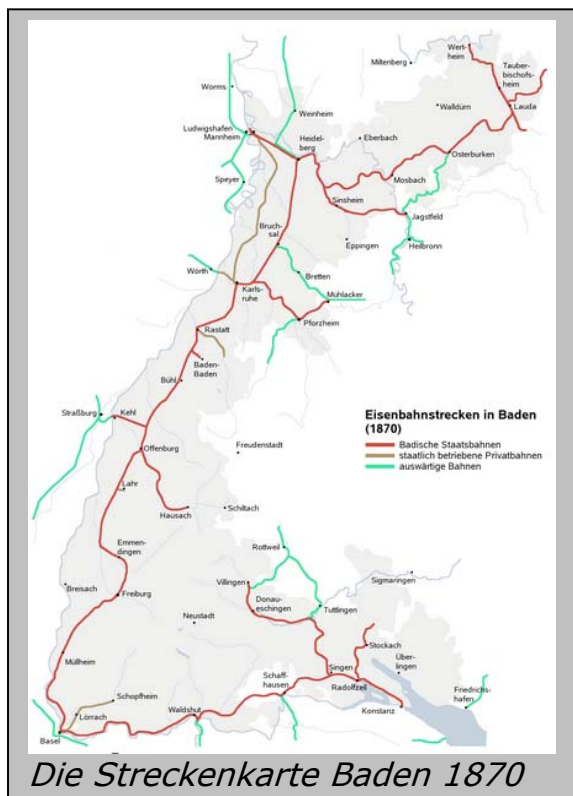
Für den Eisenbahnbau war in Baden zunächst das Innenministerium zuständig, das für diesen Zweck eine eigene Behörde, die „Eisenbahn-Bau-Direktion“ gründete. Erst mit der Eingliederung der badischen Post in die Reichspost 1872 entstand in Baden eine eigenständige Eisenbahnverwaltung, die **Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen**.



Die erste Strecke, als *Badische Hauptbahn* bezeichnet, wurde in den Jahren 1840-1863 schrittweise fertiggestellt. Der Abschnitt zwischen Mannheim und Heidelberg wurde am 12. September 1840 in Betrieb genommen. Es folgten die Abschnitte bis Karlsruhe 1843, Offenburg 1844, Freiburg im Breisgau 1845, Schliengen 1847, Efringen-Kirchen 1848 und Haltingen 1851. Die Seitenbahnen nach Kehl und Baden-Baden waren bereits 1844 bzw. 1845 eröffnet worden. Die Weiterführung der Hauptstrecke durch Basler Gebiet erforderte Verhandlungen mit der Schweiz, wobei Meinungsverschiedenheiten über den besten Ort für den Anschluss der badischen Bahn an das Schweizer Netz – Basel oder Waldshut – zu Verzögerungen führten. Im Staatsvertrag vom 27. Juli 1852 konnte eine Übereinkunft gefunden werden, die der Bad. Staatsbahn den Bau und Betrieb ihrer Eisenbahn auf Schweizer Hoheitsgebiet ermöglichte.

Den Hochrhein hinauf

Die Bahn erreichte 1855 Basel, 1856 Waldshut und 1863 Konstanz. Damit war die 414,3 km lange Badische Hauptbahn fertiggestellt. Nachdem damit die wichtige Nord-Süd-Achse Mannheim–Basel sowie die Anbindung des Bodenseeraums realisiert waren, konzentrierte man sich auf die Schaffung einer Direktverbindung von Karlsruhe nach Konstanz ohne den Umweg über Basel: So entstand zwischen 1866 und 1873 schließlich auch die Schwarzwaldbahn.



Die Streckenkarte Baden 1870

Schon beim Bau der Badischen Hauptbahn war die Verknüpfung mit dem Schweizer Eisenbahnnetz geplant. Diese konnte erstmals mit der Inbetriebnahme der von Robert Gerwig gebauten Rheinbrücke bei Waldshut am 18. August 1859 fertiggestellt werden. Weitere Verbindungen entstanden 1863 in Schaffhausen, 1871 in Konstanz und 1875 in Singen am Hohentwiel.

Ein zeitgenössischer Chronistenbericht über die Situation im Klettgau

Aus den Aufzeichnungen des Erzinger Gärtnermeisters Heinrich Weissenberger sind interessante Einzelheiten über den Bau der Eisenbahn über Waldshut hinaus durch den Klettgau nach Konstanz ersichtlich. Es heißt dort:

„Im Jahre 1862 ist die Eisenbahn von Waldshut nach Konstanz gebaut worden. Es hat in Erzingen daher sehr viel fremde Leute, hauptsächlich italienische Arbeiter gehabt. Die Bahn wurde am 13. Juni 1863 durch die Königliche Hoheit Großherzog Friedrich und den hohen Beamten der Eisenbahndirektion eröffnet. Der Großherzog begrüßte den hiesigen Gemeinderat und nahm ihre Ehrenbezeugungen und Bitten entgegen und setzte dann die Fahrt weiter nach Konstanz fort.

Der Großherzog begrüßte den hiesigen Gemeinderat und nahm ihre Ehrenbezeugungen und Bitten entgegen und setzte dann die Fahrt weiter nach Konstanz fort.

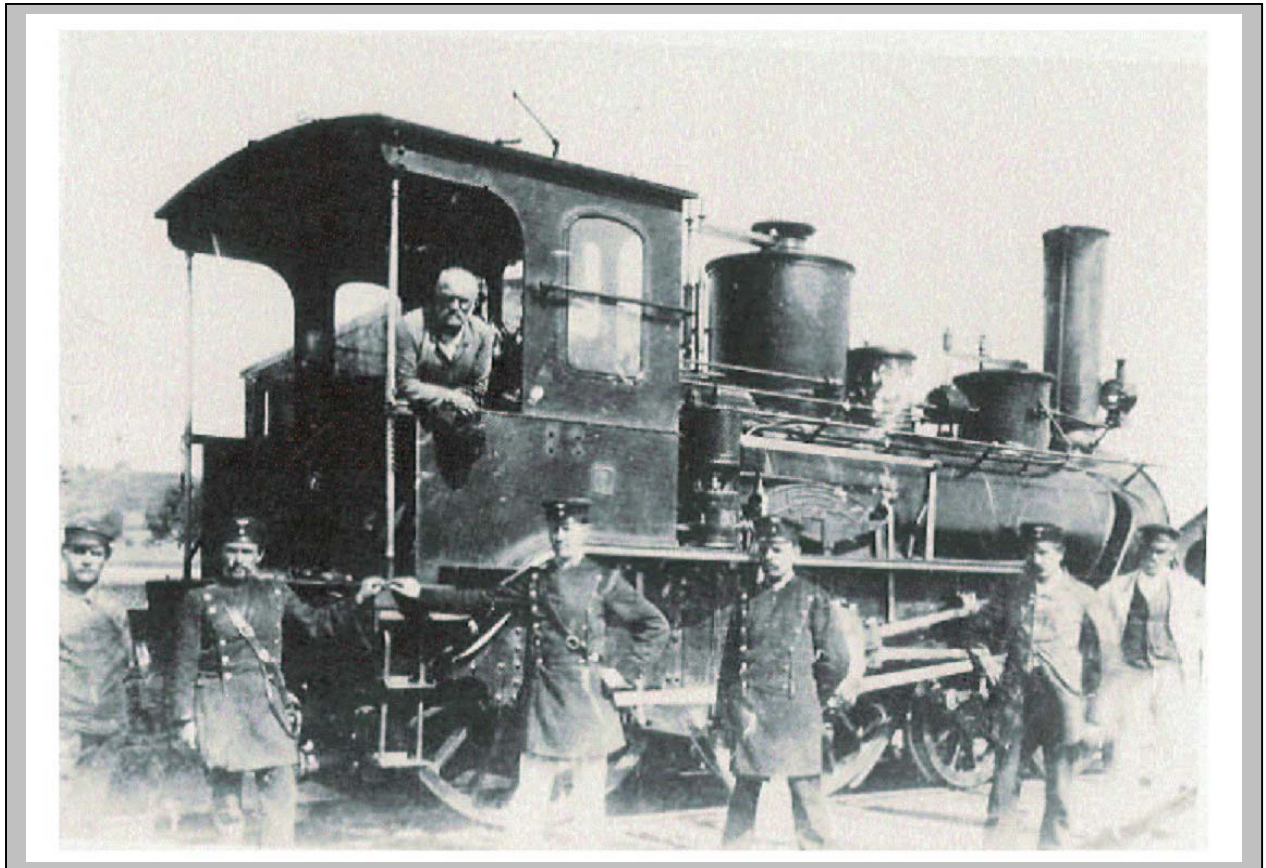
Ab Beginn der Bahneröffnung liefen vier Zonenzüge und zwei bis drei Güterzüge. Der einstige Postwagen, welcher mit vier Pferden bespannt war, ging von jetzt an nicht mehr und die bislang im Gasthaus „zum Löwen“ untergebrachte Postverwaltung wurde nun an den Erzinger Bahnhof verlegt, ebenso der Zoll, der seit Einrichtung anno 1834 im Ort war. Als Grenzaufseher waren sechs Mann hier. Ein Grenzkontrollleur, ein Postenführer und vier Grenzaufseher.

Mit dem Betrieb der Eisenbahnlinie hörte nun auch das Landfuhrwerk-Gewerbe auf, das bisher mit vier- bis sechsspännigen Wagen durch den Klettgau fuhren und deren Fuhrleute (oft 15 bis 25 Personen) in Erzingen im „Löwen“ und im „Hirschen“ übernachteten. Darunter befanden sich oft Frachtfuhrleute, die von Konstanz nach Frankfurt fuhren.“

Die Linienführung war nicht ganz unumstritten

Die Trassenführung der Eisenbahnlinie durch den Klettgau war jedoch nicht ganz unumstritten. Die ursprüngliche Planung sah vor, die Eisenbahn über Grießen, das Schwarzbachtal hinauf nach Jestetten und von dort nach Schaffhausen zu führen. Vor allem die Bevölkerung des Jestetter Zipfels, wo man sich vom deutschen Mutterland fast völlig abgeschlossen sah, verlangten eine Bahnverbindung nach Waldshut und plädierten deswegen für eine Linienführung über Jestetten.

Doch dagegen wehrten sich die Einwohner von Grieben vehement. Die historische Marktgemeinde befürchtete bei einer Durchleitung der Bahnlinie durch ihre Gemeinde starke Beeinträchtigungen durch die Dampflokomotiven und damit unerträgliche Immissionen für ihre Einwohner und für den Marktbetrieb. Diese Schwierigkeiten, die topographische Situation des Schwarzbachtals und nicht zuletzt aber die Verkehrsinteressen des Kantons Schaffhausen waren schließlich die Gründe dafür, dass sich die Planer in Karlsruhe zu einer Umplanung und damit zur Streckenführung mitten durch das Klettgautal, über Erzingen nach Schaffhausen entschlossen.



Jedoch die Einwohner von Grieben standen mit ihren Bedenken gegen die Eisenbahn seinerzeit keineswegs alleine, denn auch in der Schweiz gab es in weiten Kreisen – und namentlich bei den Bauern - eine starke bahnfeindliche Stimmung. So auch in den benachbarten Schweizer Klettgaugemeinden, wo es während den 8-jährigen Verhandlungen von 1850-1858 zwischen dem Kanton Schaffhausen und dem Großherzogtum Baden über den Bau der Badischen Eisenbahn durch den Kanton SH in den Gemeinden des Schweizer Klettgaus zu harten Auseinandersetzungen über die Trassenführung der Eisenbahn kam. Das grundsätzliche Einvernehmen beider Staaten wurde 1858 in einem Staatsvertrag manifestiert, doch die genaue Trassenführung blieb im Schweizer Klettgau ein Streitfall.

Die Durchquerung des Kantons Schaffhausen

Nachdem die Schwarzbachtal-Variante über Grieben „gestorben“ war schlugen die Badischen Planer vor, die Bahntrasse durch das Wangental via Jestetten nach Schaffhausen zu führen. Das fand in Jestetten und in den Schweizer Gemeinden Wilchingen und Osterfingen große Zustimmung, während sich die somit nicht von der Bahn erschlossenen Gemeinden des oberen Schweizer Klettgaus sich wiederum benachteiligt sahen.

Der SH Historiker Kurt Bächtold vermerkt dazu in der „*Wilchinger Chronik*“, dass vor allem den Wilchingern und Osterfingern das Projekt „Wangental“ ausgezeichnet gepasst hätte, da sie damit nur wenig Kulturland hätten opfern müssen – und das damals flurmäßig für die Landwirtschaft noch völlig ungeordnete Wangental auf Kosten des Bahnunternehmens für sie melioriert worden wäre. –

Doch die Geschichte verlief nicht nach ihren Wünschen, die Schaffhauser Regierung entschied sich schließlich am 23.11.1859 gegen die „Wangental-Variante“ und zur Erschließung des oberen Klettgaus für eine Klettgau-Taltrasse über Neunkirch-Beringen, was alsdann zu neuen erheblichen Auseinandersetzungen führte, denn es ging nun auch ein Streit zwischen den Gemeinden Wilchingen und Hallau um die jeweils günstigste Anbindung ihrer Gemeinden an diese Bahnlinie los.

Die Hallauer verlangten, die Eisenbahn müsse nahe an ihr Dorf herangeführt und dort eine Bahnstation errichtet werden.

Empörung darüber in Wilchingen, wo sich die Gemeindevertreter nur dann mit der Trasse einverstanden erklärten, wenn den Sonderinteressen der Hallauer nicht entsprochen werde und die Haltestelle in die Nähe von Unterneuhaus zu stehen komme.



Der gemeinsame Bahnhof Wilchingen-Hallau, außerhalb beider Gemeinden

Die schnurgerade Führung der Bahnlinie ab Erzingen, sowohl an der Gemeinde Wilchingen wie auch an Hallau vorbei zu einem in der Mitte liegenden gemeinsamen neuen Bahnhof außerhalb beider Gemeinden ist also kein Zufall, sondern das Ergebnis neidbesetzter kommunaler Auseinandersetzungen.

In einem diesbezüglichen, auf Akten der Stadtbibliothek Schaffhausen gestützten Aufsatz des Historikers Dr. K. Bächtold kann die Brisanz dieser Auseinandersetzungen auch jetzt noch nachvollzogen werden. Dort heißt es dazu:

„Zu den Hauptgeschäften des Regierungsrates gehörte in jenen Jahren die Eisenbahnfrage, das heiß umstrittene Projekt der Badischen Eisenbahn Basel - Waldshut - Schaffhausen - Konstanz. Als die deutschen Ingenieure die Linienführung durch das Wangental nach Jestetten als die beste empfahlen, kam es zu harten Auseinandersetzungen. Es waren der Trasadinger Johannes Hallauer und sein Wilchinger Kollege Zacharias Gysel, die in den Verhandlungen den Schaffhauser Standpunkt vertraten und den Anschluss des oberen Klettgaus ans Eisenbahnnetz durchsetzten. Nun begann der Linien- und Interessenstreit zwischen den Schaffhauser Gemeinden. Allen Anfechtungen zum Trotz traten Hallauer und Gysel den Bestrebungen der Gemeinde Hallau entgegen, die Bahn von Trasadingen aus direkt in ihre Ortschaft zu führen. Nach leidenschaftlichen Kämpfen - Gysels Sommerhaus ging dabei in Flammen auf - wurde das Trasse durch die Mitte zwischen Hallau und Wilchingen geführt.“

Schließlich dann: Die Bahneinweihung

Doch dann wurde wie beschlossen gebaut und die Bahnlinie schließlich am 13. Juni 1863 eingeweiht. Die politischen Vertreter der Schweiz die Bundesräte Dubs und Fernerod und badischerseits der Großherzog persönlich, versammelten sich in Waldshut und bestiegen dort den bekränzten Sonderzug. Nach dem Stopp in Erzingen machte der Sonderzug an der Station Wilchingen-Hallau den ersten Halt auf Schweizerboden, begrüßt von einer Ehrenwache, Männern mit Hellebarde und Morgenstern, Frauen in der Klettgauer Tracht. Die Wilchinger warteten mit einer Erfrischung, Rotwein und Backwerk, auf. Auf einem mächtigen Triumpfbogen thronen Hand in Hand die Helvetia und die Germania, und auf dem reichgeschmückten Bahnhofsgebäude war zu lesen:



Dem Großherzog wurde ein goldener Becher kredenzt. Nach Zeitungsberichten unterhielt er sich leutselig mit den Notabeln aus der Gegend. Der Zug fuhr weiter, doch in den angrenzenden Dörfern dauerten die Festlichkeiten bis tief in die Nacht hinein und die *Wilchinger Chronik* vermerkt: Nun mußten die Bewohner nicht mehr in zeitraubenden Fußmärschen oder mit dem langsamen Fuhrwerk auf heißer Landstraße in die Hauptstadt gelangen. Durch die Eisenbahn werden sie mit der weiten Welt verbunden.

Das Ende der Dampflokomotive

In den Sechzigerjahren des 20. Jh. war alsdann das Ende der dampfbetriebenen Lokomotiven angebrochen.



Überall dort, wo die Eisenbahnstrecken nicht elektrifiziert waren, wurden Zug um Zug Diesellokomotiven und dieselbetriebene Triebwagen eingesetzt.

Die letzte Dampfeisenbahn verkehrte auf der Hochrheinstrecke schließlich im Jahre 1969. Beim Halt im Bahnhof Erzingen konnte man auf der Lokomotive die Aufschrift lesen: „**Letzte Fahrt !**“.

Die Ära der Dampfeisenbahn im Klettgau (1863-1969) war nach fast genau 100 Jahren zu Ende. H.R.

Quellen:

- Badische Bahnhistorie, Bahnarchiv
- Aufzeichnungen des Erzinger Gärtnermeisters Heinrich Weißenberger
- Chronik der Gemeinde Wilchingen
- Stadtbibliothek Schaffhausen
- Aufsatz Dr. Kurt Bächtold
- Brockhaus, sowie Wikipedia-Enzyklopädie.
- Bilder: Photoarchiv u. Repros H. Roth