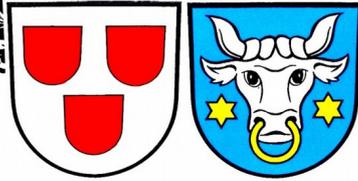




**Historischer Verein für Mittelbaden e.V.  
Mitgliedergruppe Schiltach/Schenkenzell**



[www.geschichte-schiltach-schenkenzell.de](http://www.geschichte-schiltach-schenkenzell.de)

## **„Mit der Bahn ist Schiltach in eine neue Ära eingetreten.“ – Schiltacher Bahnhofsgeschichten –**

Von Hans Harter

Im Innern entkernt und die Außenmauern freigelegt, ist der bisherige Schiltacher Bahnhof derzeit eine Baustelle. Dies ist Anlass für einige Episoden aus seiner Geschichte.

Oft zog es den in Karlsruhe tätigen Künstler Heinrich Eyth in seine Heimatstadt Schiltach, jedoch nie ohne sein Skizzenbuch. So zeichnete er im September 1885 den neu erbauten Bahnhof: Das Haupt- und die niedrigeren Nebengebäude, die mit Brettern verschalteten Giebel, die üppigen Holzschnitzereien als bekrönende Zierden. Die Kinzig fließt jetzt in einem tiefen Kanal und hat für die Flößerei ein neues Wehr erhalten. Die Eyth'sche Skizze ist das älteste Bild des Bahnhofs, das ihn in seinem ursprünglichen „Chalet-Stil“ zeigt.



*„Bahnhof Schiltach“, gezeichnet von Heinrich Eyth, 1885.*

*Foto: Harter*

Seine Einweihung war ein Jahr später, am 4.11.1886, als ein Sonderzug von Freudenstadt eintraf, dort verabschiedet mit: „Jetzt goht es weiter, in’s Badische nei, reiset jo gsund und seid heiter.“ Die guten Wünsche konnte die Prominenz aus Württemberg, an der Spitze Ministerpräsident von Mittnacht, offenbar gebrauchen. Doch wurden sie am geschmückten Schiltacher Bahnhof vom badischen Minister Ellstätter freundlichst begrüßt. Kriegerverein, Feuerwehr und Schulklassen standen Spalier, Böller krachten, die Stadtkapelle spielte. Es gab Hochrufe auf die Minister, die dann nach Hausach zum Frühstück und zurück nach Freudenstadt zum Festbankett reisten. Währenddem hatte die Schuljugend Freifahrten in den Zügen, wobei wohl die meisten erstmals die Bewegung durch ein „Dampfross“ erlebten.

Tags darauf wurde der Regelverkehr aufgenommen, in drei Wagenklassen, die nicht billig waren: Die einfache Fahrt nach Wolfach kostete 80, 55 oder 35 Pfennig, was in der 3. Klasse zwei Halben Bier oder einem Arbeiterstundenlohn entsprach. Auch das „Betriebsreglement“ musste erst gelernt werden: „Das Zeichen zum Einsteigen wird durch zwei Schläge auf die Stationsglocke gegeben.“ Nicht lustig fanden die am Bahnhof wartenden Reisenden, dass die Lokführer „die Pfeifensignale in einer belästigenden Weise“ abgaben, die Sicherheitsventile abliesen und „einen dicken, sich in großer Masse aus dem Kamin wälzenden Rauch“ erzeugten. 1886 wurden hier schon 2321 „Personenbillette“ verkauft und 1290 Tiere verladen, dazu Gepäck und Güter, was der Bahn Einnahmen von 29 000 Mark bescherte.

Einer „aus dem Publikum“ schrieb denn auch, dass Schiltach „in eine neue Ära eingetreten ist“ und jetzt „mit dem alten Schlendrian brechen sollte“. So war die Bahnhofstraße ohne Bürgersteig, und zum Ausweichen musste man in den Graben springen, überdies war die Beleuchtung „höchst spärlich“: Es gab hier nur zwei Gaslaternen, während „sämtliche Haustüren der Gemeinderäte von dem Scheine einer Laterne getroffen werden“. Die Stadt verwies auf die Bahnverwaltung, in deren Interesse es sein müsse, „die sichere Passage des reisenden Publikums“ zu gewährleisten und „eine ausreichende Zahl Laternen anzubringen“.



*Der inzwischen ungenutzte, dafür aber gut beleuchtete Bahnhof (Foto: Mai 2017, R. Mahn) ...*



*... ist inzwischen vollkommen entkernt und wird derzeit für eine künftige Nutzung vorbereitet  
Foto: 26. August 2017, R. Mahn*

Dies verweigerte der Bahnhofsvorstand energisch, die Beleuchtung der Zufahrt sei „Sache der Gemeinde“. Er selber stünde mit „keinem einzigen Bewohner“ in Verbindung und betreue Schiltach „weder bei Tag noch bei Nacht“, so dass er sich um die dortigen „Nachtlichter“ nicht zu kümmern brauche. Dies rief hiesige „Licht- und Gesellschaftsfreunde“ auf den Plan, die per Leserbrief erklärten, dass sie „sein Fernbleiben billigen und ihn in ihrem Kreis absolut nicht vermissen“. Der „Bahnexpeditor“ keilte zurück: Da er mit den Schiltachern in keinsten Weise „geistesverwandt“ sei, verzichte er gern auf ihren „Gesang und Radau“. Die Eisenbahn und das Städtchen mussten sich offenbar auch erst aneinander gewöhnen.

*Dieser Artikel erschien erstmals am 08. August 2017 im „Offenburger Tageblatt“  
und am 15. August 2017 im „Schwarzwälder Bote“*