



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

„Willkommen, Ihr schwäbischen, badischen Gäste...“ Schiltach und die Eröffnung der Zweigbahn nach Schramberg

Von Hans Harter

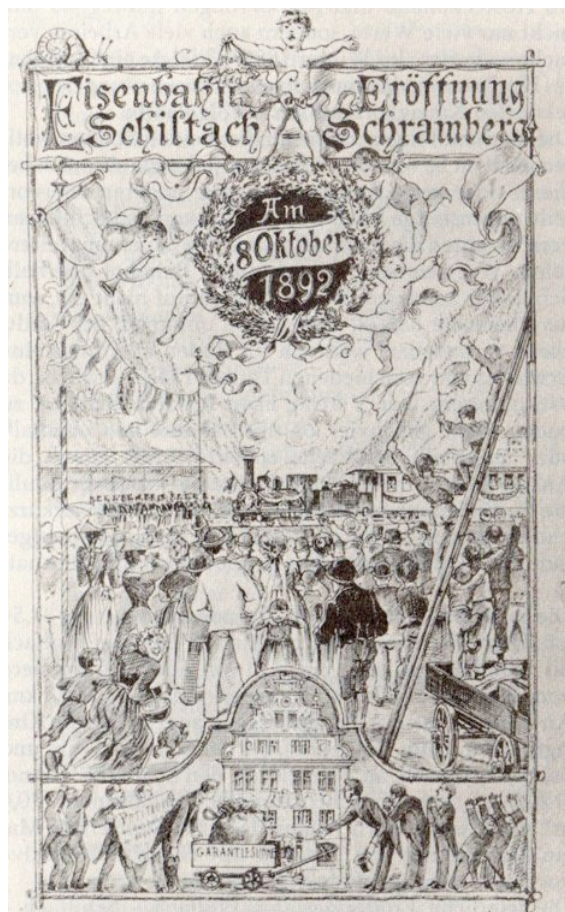
Als am Vormittag des 8. Oktober 1892 ein reich geschmückter Zug von Schramberg in Schiltach einfuhr, hatte auch unser Städtchen Flaggenschmuck angelegt. Auf einem Transparent stand geschrieben „Willkommen, Ihr schwäbischen, badischen Gäste! Auf dem Wege zu Schrambergs Eisenbahnfeste“, und es oblag dem Gemeinderat Heinrich Ziegler die ankommende Schramberger Prominenz – „die Industriellen, die bürgerlichen Kollegien und die Bezirksbeamten“ - zu begrüßen. Der endlich erfolgte Anschluss Schrambergs an das deutsche Bahnnetz sei nicht nur von großem Vorteil für die Schramberger Industrie, sondern auch ein festes Band für „treue Nachbarschaft“. Unterdessen kamen weitere hochrangige Gäste in Schiltach an: Zwei Minister des Königreichs Württemberg sowie der großherzoglich-badische Finanzminister, Ausdruck dafür, dass die Bahnverbindung Schiltach-Schramberg ein badisch-württembergisches Gemeinschaftsprojekt war, das nun, nach fünfzehnjähriger Planung und Diskussion eingeweiht werden konnte. Zuerst gab es im Bahnhof ein Frühstück, danach fuhren die Festgäste im Zug nach Schramberg. Im Kirchbergtunnel standen Männer mit Fackeln, die Hochrufe ausbrachten. In Hinterlehengericht grüßten Trachtenmädchen, und auf einer Ehrenpforte war zu lesen: „Der hintere Teil vom Lehengericht, lacht heut mit dem ganzen Gesicht, weil es hot a Haltstell kriegt!“ In Schramberg von Menschenmassen bejubelt, formierte sich ein Festzug, dem ein Galadiner und Vergnügungen bis in die Nacht folgten, und es heißt, dass damals das größte Fest der Schramberger Geschichte gefeiert wurde.

Dass es zuvor zu viel Streit, Verzögerungen und beträchtlichen Kostenerhöhungen kam, war bei einem solchen - auch noch zwischenstaatlichen - Großprojekt zu erwarten, doch ist wenig bekannt, dass auch Schiltach dazu erheblich beitrug. Hier, wo man bereits seit 1886 seinen Bahnanschluss besaß, war man an der von Schramberg und seiner Industrie immer wieder verlangten Zweigbahn wenig interessiert. Dies sprach der badische Finanzminister in seiner Rede an, als er sagte, „die Schiltacher werden unsere Bahn nicht gerade als ein erhebliches Bedürfnis für sie betrachten.“ Dafür gab es wirtschaftliche Gründe, da der Verkehr von und nach Schramberg jetzt am Städtle und seiner Poststation vorbeiging. Hier hielt der 1844 eingerichtete „Pferdeomnibus“ Schramberg-Wolfach, und hierher gingen die Fuhren der Schramberger Betriebe, die täglich mit Pferden Fracht nach Schiltach beförderten.

Gravierender als die Verluste durch die Verlagerung des Verkehrs war der geplante Verlauf der Bahntrasse im Vorstädtle: Durch einen Geländeeinschnitt hinter der ev. Kirche hinüber zur Bachstraße und auf ihr weiter, ohne Unterbau, so dass hier eine Art Dampfstraßenbahn

gefahren wäre. Dagegen machte die ev. Pfarrgemeinde Front, weil sie durch den Bahnbetrieb Schäden an der Kirche, Störung der Gottesdienste und eine Wertminderung des Pfarrguts befürchtete. Auf ihr Betreiben intervenierte 1890 der ev. Oberkirchenrat beim badischen Staatsministerium, das eine Planänderung durchsetzte: Statt des Einschnitts hinter der Kirche sollte ein Tunnel durch den Kirchberg gegraben und so auch die Bachstraße umgangen werden. Die für Schiltach ideale Lösung führte zu neuerlicher Verzögerung und, um die Zusatzkosten aufzufangen, zur Streichung des geplanten Tunnels beim Bühlhof, der nun in einer engen Kurve umfahren werden musste. Der Ärger darüber wirkte auf württembergischer Seite nach: Karl von Leibbrand, Abgeordneter des Wahlkreises Oberndorf und politischer Motor des Bahnprojekts, verwies 1893 im Stuttgarter Landtag nicht nur auf die Kosten von 241.000 Reichsmark (etwa 2,3 Mio. €) für den 271 m langen Kirchbergtunnel, sondern meinte auch, dass „durch den Einschnitt die betreffende Kirche nicht beeinflusst worden wäre.“

Von Schiltacher Seite gab es auch die Sorge, dass die Bahnlinie die Holzabfuhr aus dem Gemeindewald behindern könnte, weshalb die Bahnverwaltung einen Lagerplatz erstellen ließ und die Stadt mit 5.000 Mark entschädigte. Sie trat ihrerseits Gelände für den Bahnbau ab, verlangte aber die Einrichtung einer Haltestelle Vor Ebersbach („Schiltach-Stadt“), damit, so Bürgermeister Adolf Christoph Trautwein, „man nicht genötigt sei, auf den Hauptbahnhof zu gehen, was für Schiltach ein großer Vorteil und sehr bequem ist.“ Damit waren für Schiltach alle Streitpunkte zur Zufriedenheit bereinigt, so dass man sich auch hier an der Einweihung der Bahnlinie beteiligte und den Empfang am Vormittag des 8. Oktober organisierte. Auch ließen Bürgermeister und Gemeinderat es sich nicht nehmen, als Ehrengäste nach Schramberg mitzufahren. Hier beeindruckten Ad. Chr. Trautwein die „ungeheuer viel Kosten“, die „die Schramberger zu diesem Fest verwendeten“, aber auch das grandiose Festessen im „Lamm“ mit 200 Teilnehmern, bei dem „viele und schöne Trinksprüche gehalten wurden“.



Deckblatt der Speisekarte für das Festbankett zur Bahneröffnung

Alsbald wurde der Zugbetrieb aufgenommen, mit zwei Loks des württembergischen Typs Fa und einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h. Sie hießen sinnigerweise „Schiltach“ und „Schramberg“, waren relativ klein, aber von hoher Zugkraft und eigneten sich so für die Strecke mit ihren extremen Kurven. Wohl hätte ohne diese Bahn der weitere Aufstieg Schrambergs zur prosperierenden Industriestadt nicht stattfinden können, während sie ihrerseits über Jahrzehnte viele Schiltacher dorthin brachte: Arbeiter und Angestellte zu ihren Arbeitsplätzen in der Keramik- und Uhrenindustrie, Schüler in die „Oberschule“, die nach der Einstellung ihres „Zügler“ 1959 auf – bequemere - Omnibusse umsteigen mussten.



Die Lok des ersten Zugs auf der Strecke Schiltach-Schramberg, Oktober 1892

Jenes machte bereits acht Tage nach der Eröffnungsfahrt neue Schlagzeilen, als sich in Schramberg ein Kohle- und ein Tonerdewagen verselbständigten und talwärts sausten. Glücklicherweise bemerkte der Lokführer des Frühzugs von Schiltach die heranrauschenden Wagen und kommandierte das Aussteigen der Fahrgäste. Der Zusammenstoß hinterließ eine schwerbeschädigte Lokomotive und kaputte Güterwagen, „aber Leut sind keine hei“, wie der Maler Heinrich Eyth in seinem „Schiltach-Schramberger Eisenbahnlied“ formulierte, das er zusammen mit Sanitätsrat Dr. Eugen Vayhinger als Moritat auf das Ereignis verfasste. „Hei“ waren nur die Eier, die eine Schiltacherin nach Schramberg bringen sollte, und in Schiltach weiß man bis heute von dem „Eierweible“, das damals seinen Eiern nachtrauerte.

Quellen und Literatur: zeitgenössische Zeitungsartikel aus den Stadtarchiven Schiltach und Schramberg; Ad. Chr. Trautwein: Autobiografie; Kuntzemüller, in: Die Ortenau 1935; Harter/Rombach: Schiltach – Lieder und Gedichte, 2010; Dank an Dieter Kohlmann. Fotos: Archiv Hans Harter.