

Bau der Schwarzwaldbahn

1857 beschäftigte sich der badische Landtag intensiv mit dem Bau von Eisenbahnen im Großherzogtum. In Aussicht gestellt wurden:

1. Der Fortbau der Staatsbahn von Waldshut nach Schaffhausen
2. Die Kinzigtalbahn von Offenburg nach Konstanz
3. Die Odenwaldbahn von Wiesloch oder Heidelberg nach Würzburg

In einer Petition an den Landtag wurde zu Gunsten der Kinzigtalbahn folgendermaßen argumentiert: *„Die Zeit zeigt es immer mehr, und die Erfahrung macht es immer klarer, dass alle Gegenden, welche nicht von den großen Verkehrsarterien der Eisenbahn belebt werden, nicht nur jetzt schon in ihren materiellen Interessen verkümmern, sondern ohne Zweifel auch in Bälde in ihrer ganzen Kulturentwicklung hinter den bevorzugten Landesteilen zurückbleiben werden“.*

Seitens der Großherzoglichen Regierung hatte die Rheintalbahn Priorität. Ursprünglich sollte sie von Waldshut nach Zürich verlaufen bzw. über Schaffhausen an den Bodensee. Beide Planungen scheiterten an den maßlosen Forderungen der Schweiz. Deshalb wurde der Wunsch geäußert, zuerst die Kinzigtalbahn in Angriff zu nehmen.

Die Befürworter der Kinzigtalbahn argumentierten folgendermaßen: *„Die hohe Bedeutung der Kinzigtalbahn in Beziehung auf die volkswirtschaftlichen Zustände des eigenen Landes, insbesondere des Kinzigtales, der Baar, des Hegaus und der badischen Seegegend, war schon längst durch die großherzogliche Regierung selbst, sowie durch die Stände, durch Petitionen und durch die Presse umfassend beleuchtet worden. Sollte jedoch der Ausbau der Rheintalbahn beschlossen werden, sollte sie über Stühlingen, Blumberg und Geisingen an den Bodensee gebaut werden. Nicht nur im Kriegsfall wäre die Bahn, über das Gebiet der Schweiz führend, den Schikanen der Schweiz ausgesetzt. Der nördliche Teil der Baar, sowie der Schwarzwald und das Kinzigtal wären in diesem Fall nach wie vor von dem Eisenbahnverkehr gänzlich abgeschnitten. Diese durch Fleiß und Betriebsamkeit bekannten Landesteile müßte es in hohem Grade schmerzlich berühren, wenn sie nach der Erbauung der Odenwälderbahn und der Pforzheimer Bahn sozusagen ganz allein von der stets mehr und mehr unentbehrlichen Quelle des materiellen Wohlstandes und der Kultur ausgeschlossen wären. Unsere umsichtige und gerechte Regierung wird eine so bittere Empfindung, wo immer möglich, nicht entstehen lassen und den Bau der Kinzigtalbahn nicht mehr länger verschieben. Wenn aus uns unbekanntem Gründen die Fortsetzung der Waldshuter Bahn bis Konstanz unter allen Umständen beschlossen werden sollte und finanzielle Schwierigkeiten der gleichzeitigen Vollendung der Kinzigtalbahn im Weg ständen, so glauben wir doch mit Zuversicht erwarten zu dürfen, dass wenigstens die ohne Schwierigkeit zu bauenden und zu betreibenden Teile der Kinzigtalbahn, nämlich die Strecken von Offenburg bis Hausach und von St. Georgen bis Geisingen alsbald in Angriff genommen werden sollten. So wäre doch mit einem erhöhten Bauaufwand von kaum 5 Millionen wenigstens eine annähernde Gleichheit in unserer staatlichen Familie erzielt. Kein Landesteil würde über eine karge stiefmütterliche Behandlung sich zu beklagen haben. Niemand in unserem gesegneten Lande wäre dann weiter als 6 bis 7 Stunden von fast unentbehrlichen Eisenbahnstraßen entfernt. Und fürwahr! Die allgemeine Zufriedenheit würde in politischer, und die Hebung des allgemeinen Wohlstandes in staatsökonomischer Beziehung die verhältnismäßig kleinen finanziellen Opfer weit überwiegen“.*

Im unerschütterlichen Vertrauen auf die väterliche Liebe, die hohe Einsicht unseres weisen Staatsoberhauptes, und die richtige Würdigung der in Frage liegenden Landesinteressen durch seine hohe Regierung wurde folgende Bitte gestellt:

- 1. Die Fortsetzung der Rheintalbahn von Waldshut aus nach Konstanz einer späteren Periode vorzubehalten und dafür den ungesäumten Bau der Kinzigalbahn den Ständen vorschlagen zu wollen.*
- 2. Wenn die Rheintalbahn unter allen Umständen an den Bodensee geführt werden sollte, sollte dieselbe jedenfalls nicht über Schaffhausen, sondern durch das Wutach- und Aitrachtal über Geisingen nach Konstanz fortgesetzt werden. In diesem Falle bitten wir, wenigstens den teilweisen Bau der Kinzigalbahn von Offenburg bis Hausach und von St. Georgen bis Geisingen auf Staatskosten beschließen zu wollen.*

1857 war der Bau der Kinzigalbahn und deren Fortsetzung bis Konstanz, sowie die Fortsetzung der Rheintalbahn bis Konstanz dann beschlossene Sache und nach den Plänen des Ingenieurs Robert Gerwig 1862 in Angriff genommen.

1861 wurde ein Kinzigal-Bodensee-Eisenbahn-Verein gegründet, in dem Jedermann gegen einen Beitrag Mitglied werden konnte. In offenen Briefen an den Großherzog und die entsprechenden Ministerien wurde mehrfach auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit einer von Offenburg bis Konstanz durchgehenden Eisenbahnlinie hingewiesen.

Bereits **1860** wurde mit der Güteraufnahme in unserer Gegend begonnen. Im Auftrag der Großherzoglichen Wasser- und Straßenbau Inspektion wurde das Bürgermeisteramt ersucht, die Besitzer der Güter, welche durch die abgesteckte Eisenbahnlinie durchschnitten werden, aufzufordern, ihre Vor- und Zunamen auf Papierzettel oder Holztäfelchen zu schreiben und diese auf die verschiedenen Äcker, Wiesen, Gärten usw. aufzustecken, da umgehend mit der Güteraufnahme begonnen werde. Es waren die Namen sämtlicher Besitzer erforderlich, deren Grundstücke 200 Fuß (ca. 60 m) auf beiden Seiten von der gegenwärtig im Felde abgesteckten Eisenbahntrasse entfernt sind.

Hinsichtlich des Ankaufs des zum Eisenbahnbau erforderlichen Geländes, war eine genaue Auskunft über die Besitzverhältnisse der von dem Bahnprojekt berührten Grundstücke erforderlich. Das Bürgermeisteramt bestellte alle Grundbesitzer der von der Eisenbahnlinie durchschnittenen Parzellen auf Donnerstag den 11. November morgens 9 Uhr an die Gutmadinger-Neudinger Gemarkungsgrenze, um dem dort Anwesenden Geometer Marck die nötige Auskunft über ihre Grundstücke zu erteilen. Die Äcker durften nicht angesät werden und bis zum Baubeginn mussten die Wiesen gemäht sein, um Futtereinbußen zu vermeiden.

Es waren auch Wege und Wasserläufe von der Eisenbahnstrecke betroffen. Ursprünglich gab es zwischen den Gewannen „Ziehe“ und „Sand“ einen Feldweg. Es wurde nun auf beiden Seiten der Bahnlinie ein neuer Feldweg bis zur Gemarkung Neudingen gebaut. Beim „Äußeren Öschle“, „In der Au“, „Auf der Werth“ und „Auf dem Sändle“ wurden Bahnübergänge eingerichtet. Auf der Grenze der Gewanne „Minkbund“ und „Auf Gipfen“ wurde die Abfahrt von der Straße nach Geisingen etwas in die Wiesen verlegt. Gräben wurden in Höhe der Neudinger Gemarkungsgrenze, „Auf Ziehe“, im „Äußeren Öschle“, „In der Au“, aus dem Gewann „Hinterhofen“, beim Gasthaus Ochsen, aus dem Gewann „Minkbund“, aus dem Gewann „Erzwäsche“ und von der „Werth“ unter der Bahnlinie durchgeführt. Bei der Neudinger Gemarkungsgrenze und gegenüber dem „Hohen Bord“ wurde die Donau etwas nördlich gerückt.

Dass es Veränderungen bezüglich der Wege und Wasserläufe gibt war durch die Schelle und durch Aushang am Rathaus bekannt zu geben. Das genaue Verzeichnis war auf dem Rathaus 14 Tage zu jedermanns Einsicht auszulegen.

Am 10. April **1862** fand eine Begehung der geplanten Bahnlinie statt. Der Bürgermeister hatte die Beamten an der Gemarkungsgrenze zu Neudingen zwischen 11 und 12 Uhr zu erwarten. Zu einer Tagfahrt wurden alle Betroffenen sowie ein Vertreter der Standesherrschaft ins

Rathaus nach Geisingen eingeladen. Es ging um die Abtretung von Gütern zu der betreffenden Bahntrasse und etwaige Änderungen von Wasserläufen, Wegen, Durchfahrten usw. Jeder Betroffene konnte dabei Einsprachen und Anträge vorbringen. Es bestand Erscheinungspflicht. Im Verhinderungsfall war auch eine beglaubigte Vollmacht möglich. Insgesamt waren 41 Güterbesitzer betroffen. Über Entschädigungen sollte zu einem späteren Zeitpunkt verhandelt werden.

Der Grenzverlauf der Grundstücke war scheinbar nicht ordnungsgemäß ausgemerkt. Ebenso fehlten Grundbucheinträge. Zum Erhalt des Kaufschillings wurden einige Grundstücksbesitzer aufs Rathaus in Neudingen eingeladen. Martin Martin wollte seinen Grundstücksteil zum angebotenen Preis nicht abgeben. Auf einem Grundstück des Heinrich Keller war eine Pfandlast eingetragen. Ebenso wollte die Gemeinde ein Haus mit Hof und Waschhaus zu den angebotenen Bedingungen nicht abtreten. Es kam zum Rechtsstreit. Für 458 Gulden mussten die Liegenschaften per Urteil abgetreten werden. Nach dem Grundstückserwerb konnte noch anfallendes Heu und Öhmd von den Bauern ersteigert werden.

1864 wurde der Eisenbahngesellschaft angezeigt, dass in dortiger Gemeinde die Eisenbahnprofile und Absteckungen auf mutwillige Weise beschädigt oder gar zerstört wurden.

1866 wurde das Bürgermeisteramt veranlasst, das Betreten des Eisenbahnbaugebietes, insbesondere der Donaubrücke, seitens Unberechtigter zu untersagen, und dieses Verbot durch aufzustellende Warntafeln bekannt machen zu lassen. In einer Akte desselben Jahres heißt es: *„Nach eingekommener Anzeige kommt es häufig vor, dass auf den der Bahnverwaltung gehörigen Güterparzellen sowie an den Eisenbahnböschungen gegrast und Vieh geweidet wird. Selbstverständlich sei das nicht erlaubt. Das Bürgermeisteramt hatte das Feldhutpersonal zu beauftragen, in dieser Beziehung besondere Aufsicht zu pflegen und etwaige Übertretungen zur Anzeige zu bringen, welche sodann ernstlich zu bestrafen sind. Auch wird sich empfehlen, die Ortsangehörigen vor dieser Übertretung sowie sonstigen Beschädigungen der Bauanlagen zu warnen. Wir machen darauf aufmerksam, dass für eintretende Beschädigungen die Gemeinde als haftbar in Anspruch genommen werden kann.“*

1867 berichtete der Aufseher Dreher aus Neudingen: *„In der Zeit vom Samstag den 23. bis Dienstag den 26. Februar wurde in eine Bauhütte eingebrochen. Nachdem das Anhängeschloss an der Eingangstüre teilweise ruiniert worden war, wurde durch eine am unteren Winkel sich befindliche Öffnung eingestiegen. In der Hütte selbst wurde ein Feuer auf einer Bank angezündet und in einem dem Bauunternehmer Krafft gehörigen Blechgeschirr wahrscheinlich gekocht. Dasselbe ist nämlich gänzlich zerschmolzen. Die Bank ist vollständig durchgebrannt und es ist von Glück zu sagen, dass die Hütte nicht ein Raub der Flammen geworden ist, da der Boden mit Brettern belegt ist und verbrannte Holzstücke auf demselben liegen. Der Ausgang aus der Hütte wurde durch das Fenster bewerkstelligt.“*

Die Bürgermeisterämter Pfohren, Neudingen und Gutmadingen wurden aufgefordert, das Eigentum der Bahnverwaltung überwachen zu lassen und jegliche Beschädigung anzuzeigen. Gegebenenfalls könnte die Gemeinde ersatzpflichtig gemacht werden.

1868 heißt es: *„Zur Deckung des Wasserbedarfs für die dortige Station (Bahnhof) ist die Eröffnung eines laufenden Brunnens beabsichtigt, für den wir aber nur ein Quantum von 1½ Maß per Minute bedürfen. Da die dortige Gemeinde so reich mit Wasser versehen ist, dass unser geringer Bedarf dagegen gar nicht in Betracht kommt, so hegen wir die Zuversicht, dass die Gemeinde Gutmadingen in Anbetracht des Wertes welche eine eigene Station für dieselbe hat, uns jenen Wasserbedarf zur Verfügung stellen wird; selbstverständlich würden Hahnen und die Leitung auf diesseitige Kosten ausgeführt und unterhalten.“*

„Die Brieflade am Rathaus soll auf die Eisenbahnstation transportiert werden. Wir ersuchen daher die Brieflade am 13. Juni vom Rathaus wegzunehmen und sie auf das Stationsgelände bringen zu lassen. Die Rechnung über die etwaigen Kosten sind mit der Brieflade dem Bediensteten im Stationsgelände auszuhändigen“.

Am 9. Juni **1868** erhielt das Bürgermeisteramt folgendes Schreiben: *„Sonntag den 14. des Monats findet, wie bekannt, die feierliche Eröffnung der Eisenbahn von Engen nach Donaueschingen statt, an welcher sich jedenfalls die Vertreter des Großherzoglichen Handelsministeriums, die Verkehrsdirektion, die Direktion des Wasser- und Straßenbaus, der Großherzogliche Landeskommissär und sehr zahlreiche Gäste aus nah und fern beteiligen werden. Wir dürfen wohl von den Vorständen der von der Eisenbahn berührten Orte erwarten, dass dieselben auch von ihrer Seite zur Hebung der Feierlichkeiten entsprechend beitragen. Es dürfte dies geschehen durch entsprechende Ausschmückung des Bahnhofs, Begrüßung des Zugs mit Böllerschüssen und Hochrufen der am Bahnhof versammelten Gemeindebehörde und Einwohnerschaft. Die Herren Bürgermeister und wahrscheinlich auch sämtliche Gemeinderäte werden zur Mitfahrt von Seiten der Verkehrsdirektion eingeladen werden. Wir sprechen noch unseren Erwartungen aus, dass für die Ordnung möglichst gesorgt und insbesondere ein Drängen Unberufener zur Mitfahrt verhindert werde. Über die Ankunft des Zuges ist Zuverlässiges noch nichts bekannt, doch dürfte derselbe vermutlich gegen 11 Uhr von Singen kommend in Engen abgehen“.*

Der Eisenbahnbau war für die Einwohnerschaft während der Bauzeit sehr segensreich. Sie brachte vielen Familien durch Hilfsarbeiten und Fuhrdienste ein stattliches Zubrot. So musste z.B. das Zuschütten des Donauarmes seitens der Gemeinde südlich des Weihers verschoben werden, da von der Bevölkerung kaum Fuhrdienste zu erwarten waren. Der Feldhüter hatte seinen Dienst quittiert, da der Verdienst beim Bahnbau bedeutend höher war, und es war kein anderer tauglicher Mann für diesen Dienst zu finden. So blieb dieser Dienst während des Bahnbaus vakant.

1866 wurde bei einer Ortsbereisung vorgebracht, dass die bei Profil No. 403 anlässlich des Eisenbahnbaues angebrachte Auf- bzw. Überfahrt über den Bahnkörper, welche in einer etwas starken Quere angelegt worden ist, so schmal sei, dass er mit einem vierspännigen Wagen ohne Gefahr des Umwerfens nicht befahren werden könne. Bei der vorgenommenen Besichtigung stellt sich dieser Antrag als nicht unbegründet heraus. Während der Heu- und Fruchternte wurde das Befahren dieses Bahnübergangs von der Eisenbahninspektion beobachtet.

1868 beschwerte sich das katholische Pfarramt, dass an der Eisenbahn immer noch sonntags gearbeitet werde, obwohl der Bahnbau keine Eile mehr verlangte, da er so gut wie fertig gestellt war.

Eine Rinne wurde am Gasthaus Ochsen entlang auf Verlangen des Bezirksamtes bis zum Bahngelände gepflastert. Am Ende entstand bei entsprechender Witterung eine Pfütze. Das wurde als sehr störend empfunden, da dies der Eingang ins Ort von der Bahn her war. Die Bahn sorgte für Abhilfe.

1871 verlangte die Gemeinde für den Graben südlich der Bahnlinie ein Grabenpflaster. Da zur Zeit des Geländeankaufs kein solches Pflaster bestand, wurde dieses Ansinnen abgelehnt, bzw. habe die Gemeinde ein Pflaster auf eigene Kosten anzulegen. In der Beschreibung der Wege und Wasserunterführungen sei ein Pflaster nicht vorgesehen. Bei der Gemeinde wurde auch angefragt, ob sie die beiden Parallelwege entlang der Bahnlinie übernehmen wolle oder nicht. Im Ablehnungsfalle möge dies begründet werden.

1916 begannen die Planungen und der Geländeerwerb für den Bau eines 2. Gleises.

Im April **1918** fand vor versammelter Gemeinde eine Beratung und Beschlussfassung über diese Baumaßnahme statt. Von 50 stimmberechtigten Bürgern waren mehr als ein Drittel anwesend, was für einen gültigen Gemeindebeschluss ausreichte. Nach Eröffnung der Sitzung bezeichnete der Gemeinderat den Landwirt Josef Weber und den Schreiner Josef Scherzinger zur Beurkundung des Protokolls. Beide nahmen neben dem Protokollführer Pius Münzer ihren Platz ein. Alle 38 Bürger stimmten der Abtretung des nötigen Geländes an die großherzoglich Eisenbahnverwaltung zu. Unentschuldigtes Fernbleiben dieser Versammlung wurde mit einer Ordnungsstrafe von 1 Mark geahndet.

In einem Vertrag ist die Abtretung der gemeindeeigenen Grundstücke festgehalten. Die Eisenbahnverwaltung trug alle aus dem Eigentumsübergang erwachsenden Kosten. In einem Gestattungsvertrag durfte ein Grundstück durch das Bahngelände mit Zementrohren von 10 cm Durchmesser entwässert werden. Ebenso wurde vertraglich gestattet, dass die Gemeinde auf dem Bahngelände beim Bahnübergang der heutigen Hans-Kramer-Straße einen Reinigungsschacht für die Rohrdohle (Kanalisation) unter der Bahn hindurch errichten durfte.

In Richtung Neudingen wurden zwei Bahnübergänge mit je einem Bahnwärterhaus eingerichtet. Einer war „In der Au“ unterhalb des „Gässles“ als Zufahrt zum Gewann „In Alten“ der zweite im „Äußeren Öschle“ zum Gewann „Auf Sand“. Ein dritter Bahnübergang mit Bahnwärterhaus war Richtung Geisingen etwa 100 m nach „s Heizmanne“, Alemannenstraße 2, zu den Feldern zwischen der Donau und dem Bahnkörper.

1933 wurde der Bahnwärter Fuchs, der beim Bahnübergang „Auf Sand“ seinen Dienst verrichtete, nach Hoppetenzell versetzt. Nach einem Jahr Leerstand wurde das Bahnwärterhaus abgerissen und der Bahnübergang geschlossen. **1974** ereilten die beiden anderen Bahnübergänge und Bahnwärterhäuser dasselbe Schicksal.

1909 wurde eine Güterhalle gebaut, **1967** die Annahme von Stück- und Eilgut eingestellt, und bald darauf abgerissen.

1929 wurde etwa 300 m westlich des Bahnhofs ein Gleisanschluss für die Aufbereitungsanlage des Bergwerks gebaut. Nach dem 2. Weltkrieg errichtete die Firma Kramer an diesem Gleisanschluss eine Rampe, mittels der Traktoren für den Versand auf Eisenbahnwaggons verladen wurden. Um 1960 gingen auf diesem Weg 75 Traktoren nach Spanien.

Im Juni **1972** begann man mit der Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn. Ende September 1975 wurde der elektrische Betrieb zwischen Offenburg und Konstanz aufgenommen.

1982 wurde der Bahnhof geschlossen. Eine Blinkanlage ersetzte den Bahnwärter. Der Personenverkehr fand nun mit Bussen statt. Die Bahnsteige wurden 2005 abgebaut. Seither rauschen die Eilzüge Karlsruhe-Konstanz und Freiburg-Ulm an Gutmadingen vorbei.