

Inhaltsverzeichnis

Grußwort	7
Hanno Hurth, Landrat des Landkreises Emmendingen	
Einführung	9
Bettina Fürderer, Andreas Haasis-Berner	
Die alten Pfade und Wege durch das Yacher Tal	11
Karl Tränkle	
Wie viel Weg braucht ein Bauer?	31
Thomas Kaltenbach	
Von der Postkutsche zur Elztalbahn. Und warum die Bahn nicht weitergebaut wurde	55
Heiko Haumann	
Geschichte und Geschichten der Elztalbahn	83
Manfred Mössner	
Von der „Ewigkeitsbahn“ zur „Unvollendeten“. Zur Geschichte der Dreiseisenbahn im Hochschwarzwald	95
Günther Klugermann	
Im Schatten der Metropole. Die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft und die Erschließung des rechtsrheinischen Gebietes	117
Ute Scherb	
„Der Sieg des kochenden Wassers über das fließende“ – Eisenbahn und Kinzigflößerei im Wettstreit	137
Hans Harter	
Wie Gleise einen Landstrich erschließen. Frühe Eindrücke bei Eisenbahnfahrten durch das Kinzigtal	159
Andreas Morgenstern	
„Einfach aber solid und des Gegenstandes würdig“. Erhaltene Bahnhofsbauten Friedrich Eisenlohns an der Rheintalbahn	177
Erik Roth	
Autorin und Autoren	195

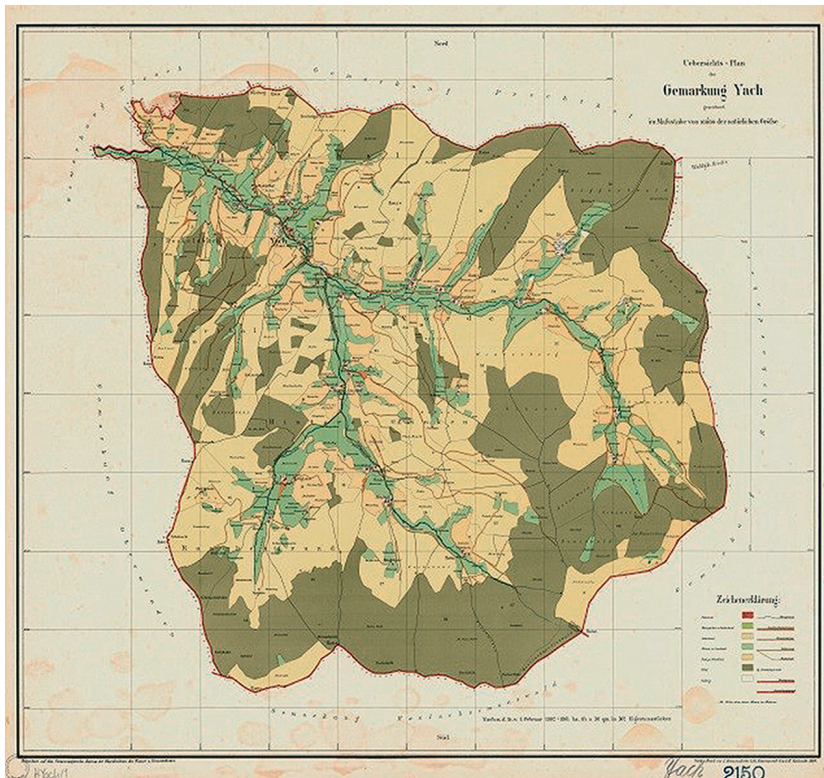
Die alten Pfade und Wege durch das Yacher Tal

Karl Tränkle

Der Beitrag zur Geschichte des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum beschreibt die Verhältnisse um Yach. Er spiegelt vor dem Hintergrund des benachbarten oberen Elztales Aspekte der Ortsgeschichte und berücksichtigt bereits veröffentlichte Beiträge der heimatkundlichen Forschung.¹

Befunde zu Raum und Zeit

Das Yacher Tal erstreckt sich von den bewaldeten Nordhängen des Rohrhardsberges und des Brauhörnle etwa sieben Kilometer in westnordwestlicher Richtung bis zum



Das Yacher Tal (Übersichtsplan der Gemarkung Yach, M. 1:10 000, Vermessungstechnisches Büro der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, Karlsruhe, 1904).

1 Josef Weber: Yach, das Dorf am Rohrhardsberg. Hg. von der Stadt Elzach. Elzach 1993, insbesondere 117–124.

unteren Rißlersberg bei Elzach. Die Gemarkung der Gemeinde umfasst 1.861 Hektar. Der Yachbach mündet bei 350 Metern über dem Meeresspiegel in die Elz, die Passhöhe am Rohrhardsberg liegt bei 1.000 Metern.

Der Ortsname Yach findet, in gleicher Schreibweise, seine früheste urkundliche Bestätigung im Pfandbrief des Klostervogtes Wilhelm von Schwarzenberg vom 9. September 1293. Siedlung und Gemarkung bildeten möglicherweise schon im 10. Jahrhundert das Meiertum Yach des Frauenklosters St. Margarethen zu Waldkirch.² Ab dem 14. Jahrhundert bestanden im Meiertum die Vogteien Oberyach und Unteryach. Ortsherren waren zuletzt die Freiherren von Bollschweil und von Rottenberg. Die Vogteien bildeten, jede für sich, rechtlich eine Einheit, waren aber räumlich nicht voneinander abgegrenzt, denn die jeweils zugehörigen Hofgüter lagen in der Gemarkung verstreut.

Um 1579 bestanden in beiden Vogteien 21 Hofgüter, 1850 werden 24 geschlossene Hofgüter gezählt. 1787 lebten in beiden Vogteien 825 „Seelen“ und 1789 erhielt Yach eine eigene Pfarrei. 1811 wohnten in Ober- und Unteryach in 83 Häusern 1.000 Menschen. Am 5. Juni 1828 wurden die Gemeinden Ober- und Unteryach auf landesherrlichen Beschluss zur Gemeinde „Yach eingeteilt“, sie beherbergte 1.064 Einwohner. 1833 wurden in der überwiegend bäuerlichen Gemeinde 32 Handwerker oder Gewerbetreibende gezählt und 1838 standen 107 brandversicherte Gebäude im Ort. Im Dezember 1853 wurden die vormals von Wittenbachischen Güter (inzwischen Biederbach) mit der Yacher Gemarkung vereinigt und ihre Eigentümer mit ihren Familien als Bürger angenommen. Schließlich wurde am 17. Mai 1974 die bisher selbständige Gemeinde als Ortschaft unter dem Namen „Stadtteil Yach“ der Stadt Elzach eingegliedert.³

Entstehung eines Wegenetzes

In der Wildnis entstehen Pfade oder Steige nicht von selbst, sie sind vielmehr Spuren tierischer Mobilität und menschlicher Aktivität. Manchmal folgten die Menschen auch den Wildwechseln. Als Grundsatz könnte stehen: Wenn die alten Schwarzwälder entfernte Orte immer wieder aufsuchen wollten oder sollten, wählten sie dazu Strecken, die nicht allzu beschwerlich, hinreichend sicher und möglichst kurz waren. Wurden diese oft begangen, darauf geritten oder Vieh getrieben, entwickelten sich schließlich aus „Trampelpfaden“ auch befahrbare Wege. Diese Naturwege waren unbefestigte Erdwege, bei nassem Wetter wühlten sich die eisenbereiften Räder tief in den Boden, so dass sie zeitweise auch unbefahrbar waren. Um die Fahrwege zu festigen, beschüttete man sie streckenweise mit Sand oder Geröll.

Solche ursprünglichen Wegeverläufe in Yach sind nicht beschrieben. Insoweit bleibt der Beitrag ein Versuch, die nicht belegten Aussagen auf allgemein bekannte historische

2 Hermann Rambach: Waldkirch und das Elztal. Geschichte in Daten, Bildern und Dokumenten. Bd. 1. Von den Anfängen bis Ende des 18. Jahrhunderts. Waldkirch 1989, 20.

3 Weber: Yach, 131–133.

Arbeitstag. Dies entspricht dem Zoll für einen Wagen oder zwei Karren von fremden Händlern. Für 24 Pfennig konnte man aber auch 24 Schweine oder 12 Kühe durch das Tal treiben.² Als einer der Übergangsmöglichkeiten über den Schwarzwald kam dem Weg auch eine militärische Bedeutung zu. In Kriegszeiten wurden Verhaue und Schanzen angelegt, um den Durchzug feindlicher Truppen zu erschweren. Auch hier forderte die Obrigkeit die Mithilfe der Bauern ein.

Im Jahr 1713 belagerten die französischen Truppen Freiburg. Das Heer musste versorgt werden und die Soldaten plünderten die Gegend bis weit in den Schwarzwald hinein. Die Truppen plünderten auch im Simonswäldertal und nahmen nicht nur die Glocken der Kirche mit. Lebensmittel und Vieh wurden den Bauern geraubt. Viele Häuser gingen in Flammen auf. Auch das Hofgebäude von Mathias Weis am Oberen Felsen, welches direkt an der Durchgangsstraße lag, wurde zerstört. Er hatte 1691 den Hof seines Vaters Lorenz Weis erhalten und stand vor dem Nichts. Weiter oben am



„Eingang in den Simonswald“ um 1850. Auf dem Stahlstich von Jobst Riegel nach Richard Höfle ist gut zu sehen, wie sich das Simonswäldertal, beginnend beim Nachbarort Bleibach, mit 300 Metern über dem Meeresspiegel, weit in den Schwarzwald gräbt. Die dargestellten Berge, mit teilweise über 1.000 Metern Höhe, umringen das Tal. Die dazwischenliegenden Passhöhen mussten überwunden werden, um auf und über den Schwarzwald zu kommen. (Sammlung Thomas Kaltenbach).

2 In den unveröffentlichten Unterlagen des Untersimonswälder Pfarrers Reichert ist eine Abschrift über die Zolleinnahmen der Pfarrei im frühen 18. Jahrhundert enthalten (Privatarchiv Hans-Jürgen Wehrle, Simonswald). Dort werden die Jahreseinnahmen im Schnitt mit 40 Gulden angegeben. Dies entspricht 6.000 Pfennigen. Rechnet man 250 Arbeitstage – es gab erheblich mehr kirchliche Feiertage als heute –, kommt man auf 24 Pfennige pro Tag.

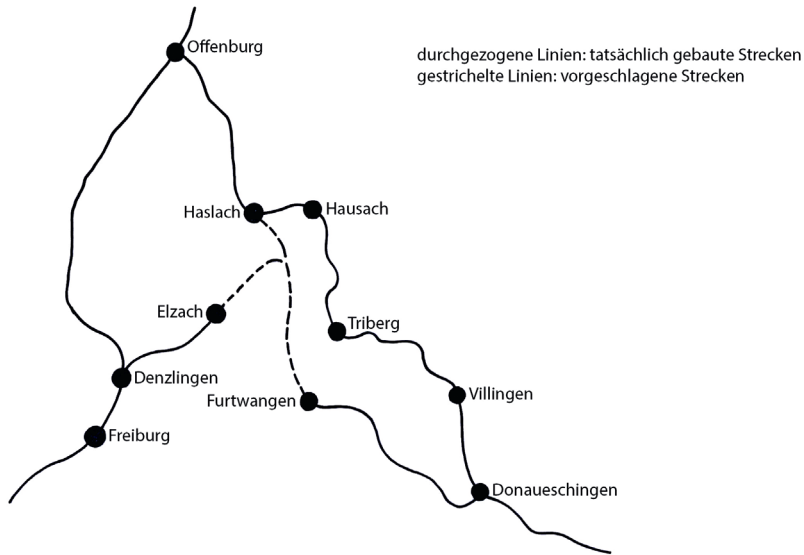
Berg war das Berghaus von Mathias – vermutlich nicht mehr als eine Viehhütte. Eine gute Quelle war in der Nähe. Hier brachte man in der Nacht das Vieh unter, damit man es nicht jeden Abend durch die Wiesen und Äcker hinab ins Tal zum Hof treiben musste. War das Berghaus auch geplündert worden oder hatte Mathias sich und einige Habseligkeiten dorthin retten können?

Die Häuser bestanden fast ausnahmslos aus Holz und vom alten Hof an der Straße war wohl nichts geblieben. Daher konnte völlig frei gewählt werden, wo das neue Hofgebäude errichtet werden sollte. Mathias hatte überlebt und entschied sich für den abgelegenen Standort des Berghauses. Dort oben waren die meisten seiner Grundstücke, was beim Einbringen der Ernte Vorteile brachte. Es ist anzunehmen, dass kein richtiger Weg zum neuen Hofstandort führte. Er lag bei den Weiden, auf die bisher nur das Vieh getrieben wurde. Spätestens jetzt wurde der bereits bestehende, das Ackerfeld und die Mähwiesen erschließende ebene Weg, mäßig ansteigend, zum künftigen Standort des Hofes verlängert. 1715 wurde das Haus bezogen. Der Hof wird seither nach Mathias genannt. Es war des Weis Mathias sein Hof, im Dialekt „Wis Madis si Hof“, später Wisdishof. Durch diesen Standortwechsel begann eine Verschiebung der Transportwege. Wurde früher alles den Hang hinunter zum ebenen Weg gebracht und von dort über die Brücke zum Hof transportiert, wurden nun Wege zum neuen Hofgebäude wichtig. Die alte Hofstatt und der Garten, den Mathias am Oberen Felsen besaß, wurden alsbald verkauft.

Die Wegerechte waren Gewohnheitsrechte. Sie wurden nur in den seltensten Fällen schriftlich festgehalten. Durch häufige Besitzerwechsel der Höfe oder auch einfach nur durch den Verkauf ging immer wieder Wissen darüber verloren. Das führte regelmäßig



Die Fotografie aus den 1940er-Jahren zeigt den Wisdishof von der Talstraße gesehen. Die abgelegene Lage weit oben am Berg, und damit von der Talstraße entfernt, bedeutet mehr Sicherheit in unruhigen Zeiten. (Sammlung Eva Keller).



Der Kampf um die beste Linienführung (Skizze nach Vorlage von Hans Frank: Der Bregtärer. Ein Kapitel Schwarzwälder Eisenbahngeschichte. Furtwangen 1985, 2).

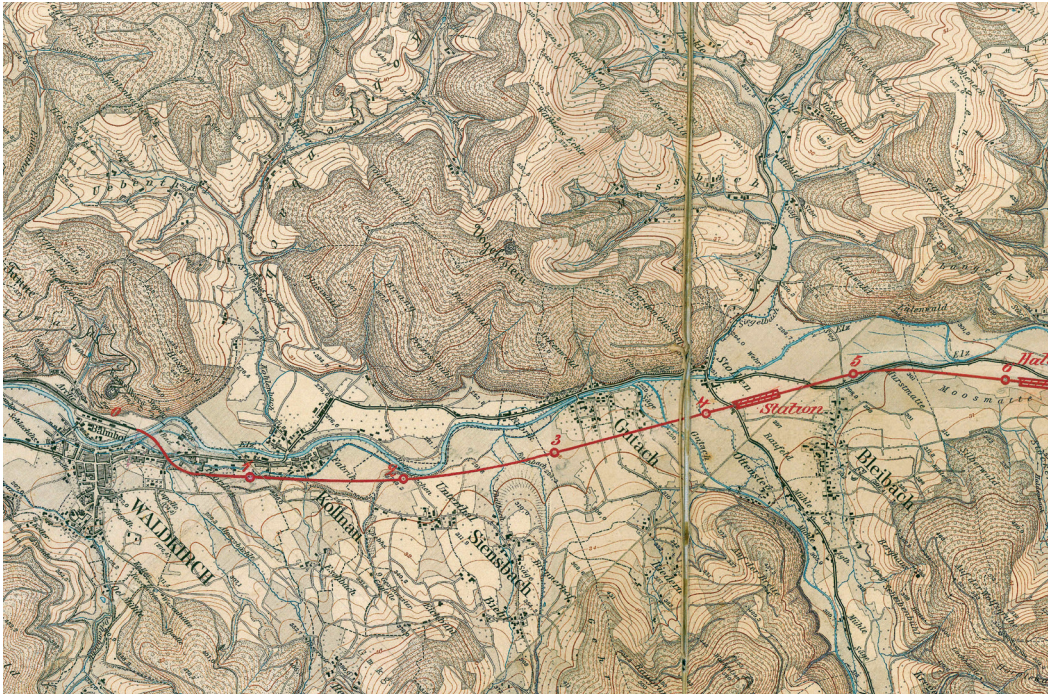
die Versorgung der Armee sowie die Rentabilität. Elzach wurde als „Vorort“ für diese Initiative auserkoren, erhielt also sozusagen den Vorsitz.¹⁶

Der Eisenbahnpolitiker Otto Elben (1823–1899), Mitglied des Deutschen Reichstages und der württembergischen Kammer, unterstrich am 25. Juni 1874 in einem Schreiben an den „Stadtmagistrat“ in Elzach die Bedeutung dieses Plans. Mit ihrem Anschluss an die bald verwirklichte Bahnlinie von Stuttgart nach Horb und Freudenstadt werde eine durchgehende Strecke von Nürnberg bis Mülhausen (Mulhouse) möglich.¹⁷ Doch gerade dieses Argument ließ die badische Regierung nicht gelten: Jene überregionale Verbindung biete Württemberg mehr Vorteile als Baden und sei deshalb für sie nicht vorrangig – eine erstaunlich beschränkte Sichtweise. Zudem hielt sie, wie Helbing vorausgesagt hatte, die vorgeschlagene Strecke für nicht rentabel und sah in ihr eine Konkurrenz zu den bestehenden Rheintal- und Schwarzwaldbahnen. So reagierte das badische Handelsministerium am 9. April und noch einmal am 9. Juli 1874 ablehnend. Im Grunde hatte schon die Entscheidung für Denzlingen das Aus für das Projekt bedeutet.¹⁸ Damit kam auch ein Anschluss nach Furtwangen nicht mehr

16 Ebd. Für Unterstützung bei der Erstellung der Abbildungsvorlagen aus dem Stadtarchiv danke ich Manuela Henin von der Stadtverwaltung Elzach.

17 Ebd.

18 KreisAEM, Generalia Nr. 1882. Wie aus dem Schreiben vom 9.7.1874 hervorgeht, hatte auch die Zweite Kammer die Petition der Regierung lediglich „zur Kenntnisnahme“ überwiesen. Die Bahnstrecke Freiburg – Breisach war 1871 eröffnet und 1878 nach Colmar verlängert worden. Auch hier war an eine Fernverbindung zwischen Paris und Wien über Freiburg und



Ingenieur Karl Müllers Planskizze der Streckenführung von Waldkirch bis Elzach (StadtAE, XVII/28).

in Betracht. Dort wurde dann der Bau der Bregtalbahn befürwortet, die 1892/93 verwirklicht wurde und in Donaueschingen auf das weitere Eisenbahnnetz stieß.¹⁹

Trotz der Absage ließen sich die Anhänger der Idee einer Hauptverkehrsader zunächst nicht entmutigen. Am 13. Februar 1876 beschloss eine große Versammlung in Elzach, noch einmal eine Bittschrift an die Regierung und die beiden Kammern einzureichen. Während es wieder eine breite Befürwortung in der Region gab und auch die Freiburger Handelskammer den Zielen zustimmte, lehnte die Stadt Freiburg vorerst eine Förderung ab, weil sie sich auf die Verwirklichung der Höllentalbahnlinie konzentrieren wollte. Alle Bemühungen blieben erfolglos.²⁰

Schließlich blieb nichts anderes übrig, als der „kleinen Lösung“ den Vorzug zu geben. Ein „Eisenbahncomité“ aus Vertretern der Gemeinden im Elz- und Simonswäldertal

das Höllental gedacht. Vgl. Dirk Sattelberger: Verkehrswende anno 1871. In: BZ, 4.9.2021; Peter Kalchthaler: Auf dem Weg zur Großstadt. Ebd., 18.9.2021.

19 Robert Hönl: Bregtalbahn. 2. Aufl. Erfurt 2016; Mitteilung von Prof. Dr.-Ing. Hönl an Bernd Fackler (Badische Zeitung), 4.5.2021. Ich danke Bernd Fackler für den Hinweis.

20 StadtAE, XVII/17. Über das Treffen in Elzach berichtete die Badische Landeszeitung am 16.2.1876 (ebd.). In der Schilderung der allgemeinen Entwicklung folge ich, wenn nicht anders angegeben, Strobel: Elztalbahn. Auf die Einzelheiten der verschiedenen Petitionen gehe ich nicht ein. Trotz Freiburgs Haltung setzte sich deren ehemaliger Oberbürgermeister, Eduard Fauler (1819–1882), als Wahlkreisabgeordneter von Waldkirch für die Petition ein.

Empfangsgebäude der Zwischenstationen und kleinere Stationsgebäude

Zwischen Karlsruhe und Freiburg finden wir heute noch eine Reihe kleinerer Empfangsgebäude aus der Entstehungszeit der Strecke im Bestand vor. Der Vergleich mit den Plänen und den Beschreibungen von 1844 und 1853 gibt Aufschluss über spätere Veränderungen. Er zeigt aber auch deutlich, in welchem Umfang diese Bauten nach über 150-jähriger Nutzung noch in ihrer ursprünglichen Form und Substanz erhalten geblieben sind. Damit haben sie einen hohen dokumentarischen Wert, und so sind sie auch nach dem Denkmalschutzgesetz Kulturdenkmale, an deren Erhaltung öffentliches Interesse besteht.

Im Unterschied zu den mehrgliedrigen Empfangsgebäuden der Hauptstationen sind bei den Zwischenstationen und den dazwischen gelegenen kleineren Stationen alle Funktionen in einem zweigeschossigen Baukörper zusammengefasst: Über die mittig gelegene Eingangshalle erreicht der Reisende das „Billetausgabe-Bureau“ (Fahrkartenschalter) und das „Gepäck-Bureau“. Der größte Raum im Empfangsgebäude ist der Wartesaal (bei größeren Stationen gab es zwei Wartesäle verschiedener Klassen). Eine zweiläufige Treppe – seitlich angeordnet – führt zur Dienstwohnung im Obergeschoss.

Diese schon von der Bündelung der Funktionen her kompakten Bauten zeichnen sich durch ihre klare Form aus. Mit ihren blockhaften Baukörpern, flachen Walm-dächern und ihrer symmetrischen Fassadengliederung stehen sie in der Tradition spätklassizistischen Bauens. Entgegen dieser Tradition lässt Eisenlohr die Fassaden bevorzugt in unverputztem Werkstein ausführen. Mit den Arkaden greift er auf Formen der Renaissance zurück, daneben setzt er aber auch mittelalterliche Zierformen ein. Ursprünglich waren alle Empfangsgebäude von einem schlanken Dachreiter mit der Bahnhofsuhr bekrönt.

Ein anschauliches Beispiel für diesen Gebäudetyp ist das Empfangsgebäude in Emmendingen (Abb. 4 und 5). Die Station wurde im Juli 1845 eröffnet. Schon bald erwies sich das Gebäude als zu beengt. Zunächst stellte man einen achteckigen Pavillon als zweiten Wartesaal daneben. Später wurde das Bahnhofsgebäude in gleicher Formensprache zu beiden Seiten symmetrisch erweitert. Der südliche Flügel wurde 1944 zerstört und nach dem Krieg in veränderter Form neu errichtet, der nördliche ist erhalten.

Der von Eisenlohr geplante Kernbau ist symmetrisch in drei Abschnitte gegliedert, der mittlere ist durch einen übergiebelten Risalit hervorgehoben. Die Eingangshalle öffnet sich mit zwei Bogenstellungen zur Stadt. Trotz bescheidener Ausmaße entfaltet das Gebäude durch seine Proportionen und die Materialwahl eine repräsentative Wirkung. Die Fassaden sind aus rotem Sandstein, mit Eckquaderung aus gelbem Sandstein ausgeführt. Besonders aufwändig gestaltet sind die Bauglieder im Mittelrisalit: die Giebelzier, das mittige Fenster, die Sohlbank von Konsolen unterstützt, im Erdgeschoss das Doppelportal mit profilierter Mittelsäule. Die Fenster im Obergeschoss sind durch das umlaufende Sohlbankgesims miteinander verbunden. Es besteht aus einem Zahnfries aus über Eck gestellten hart gebrannten Backsteinen, darüber ein flaches

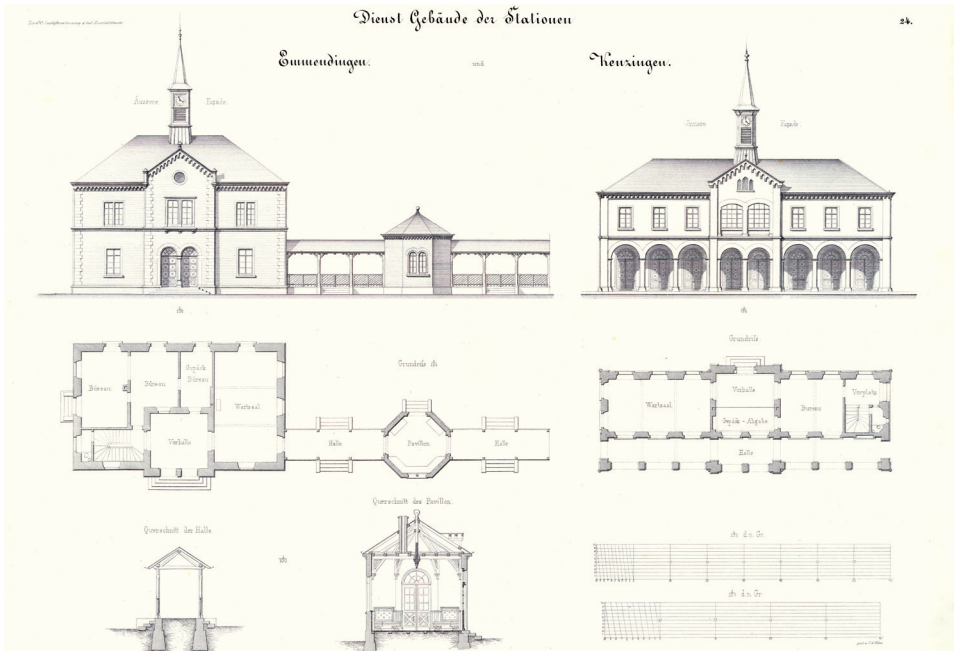


Abb. 4 Dienstgebäude der Stationen Emmendingen und Kenzingen (Universitätsbibliothek Freiburg i. Br. / Historische Sammlungen: F 6870,t-2,2, „Die badische Eisenbahn – Abth. 2: Die Bauwerke der Bahnabteilung von Offenburg bis Haltingen [...]“ 1853, Beilage zu „Ausführliche Nachweisung über den Eisenbahnbau im Großherzogthum Baden [...]“, Tafel 24).



Abb. 5 Empfangsgebäude des Bahnhofs Emmendingen (Erik Roth, Landesamt für Denkmalpflege, 2005).



Abb. 6 Empfangsgebäude des Bahnhofs Kenzingen (Erik Roth, Landesamt für Denkmalpflege, 2002).

Werksteinprofil. Im Kranzgesims tragen schichtweise gestufte Backsteinkonsolen das Werksteinprofil mit der darüber laufenden Regenrinne. Diese sehr plastisch ausgebildeten Bauteile heben sich wirkungsvoll von den glatten Wandflächen ab.

Eine besondere Funktion kam der Zwischenstation Kenzingen (Abb. 4 und 6) zu: Für die südlich anschließende Strecke Richtung Freiburg mit einer größeren Steigung brauchte man stärkere Maschinen als für den nördlichen Abschnitt. In Kenzingen wechselte man die Lokomotiven. Die dazu erforderlichen Betriebsgebäude – das „Maschinenhaus“ (Lokschuppen) und die sog. „Wasserstation“ für das Kesselspeisewasser – sind leider nicht mehr vorhanden. Neben dem großen Empfangsgebäude sind aber noch ein kleines Nebengebäude und die Güterhalle erhalten.

Das Empfangsgebäude liegt am Ende einer Allee, die von der Altstadt zum Bahnhof führt. Auch in Kenzingen betont ein übergiebelter Risalit die Mitte des Gebäudes. Im Vorentwurf hatte Eisenlohr einen massiven turmartigen Mittelteil vorgesehen, der über den First des flachen Walmdachs hinausragen sollte, wohl eine Reminiszenz an die seit Kurzem abgebrochenen Kenzinger Stadttore. Aus Kostengründen musste darauf verzichtet werden. Das Gebäude erhielt nur einen schlanken Dachreiter mit Bahnhofsuhr.

Auffallend ist die Anordnung der Arkaden. Sie liegen nicht stadtsseitig, sondern bahnsseitig. Die offene Bogenhalle übernimmt die Funktion einer Bahnsteigüberdachung. Das Mauerwerk war schon anfangs verputzt. Lisenen, Tür- und Fenstergewände, die Pfeiler und Bögen der Arkaden sind in rotem Sandstein ausgeführt. Das Gebäude wurde mehrfach umgebaut und erweitert, vor allem bahnsseitig ist das ursprüngliche Erscheinungsbild aber weitgehend erhalten geblieben.

Weiter nördlich steht die Güterhalle, die gleichzeitig mit dem Empfangsgebäude errichtet wurde – meines Wissens die einzige aus der Entstehungszeit der Rheintalbahn,