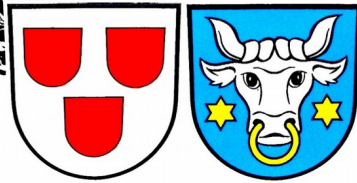




**Historischer Verein für Mittelbaden e.V.
Mitgliedergruppe Schiltach/Schenkenzell**



www.geschichte-schiltach-schenkenzell.de

„Die Männer vom geflügelten Rade“ – Aus der Schiltacher Bahngeschichte

von Hans Harter

So verwittert und verlassen der ehemalige Schiltacher Bahnhof derzeit erscheint, so sehr kommen Erinnerungen an seine früheren Glanzzeiten. Erbaut 1885 als „Empfangsgebäude“ an der neuen Bahnstrecke Wolfach-Freudenstadt für teure 22.696 Mark (ca. 223.000 €), wirkt das Haus mit der originellen Holzverschalung im Chalet-Stil auch architektonisch interessant. Seit der gefeierten Bahneröffnung 1886 beherbergte es für Jahrzehnte wichtige Funktionen: Diensträume, Fahrkartenschalter, Wartesaal, Gepäck- und Güterabfertigung. Die Wohnung im 1. Stock bezog der „Bahnvorstand“, der so Tag und Nacht auf „seinem“ Bahnhof präsent war.

Der Betrieb florierte. 1907 wurden 26.000 Fahrkarten (71 täglich) und 1.000 „Kilometerhefte“ verkauft, 74.000 Stück Gepäck, Expressgut und Milch sowie 1.000 Tiere angenommen, 20.000 Tonnen Güter versandt (und 8.000 ausgeladen), was Einnahmen von 94.000 Mark bescherte. Das ging nicht ohne eine Menge Personal, das die Station in vielfältigsten Funktionen betrieb: als Fahrdienstleiter, Schaffner, Schrankenwärter, Rangierer, Weichensteller, Wagenmeister, Streckengänger, Signalmeister usw. Sie unterstanden den „Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen“, in strenger Hierarchie von Beamten und Arbeitern, die Uniformen und Hoheitsabzeichen trugen. Mit seiner roten Mütze war der Bahnhofsvorsteher weithin sichtbar.



Flügelrad mit Krone: hier beispielhaft das Mützenabzeichen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn aus der Zeit um 1890

Quelle:

<https://alb-bahn.com/produkt/m%C3%BCtzenabzeichen-%E2%80%99Efl%C3%BCgelrad-mit-krone%E2%80%9C>

So präsentierten sich die Schiltacher „Bähnler“ 1906 auch dem Fotografen: 19 Mann, selbstbewusst und sich ihrer Bedeutung sicher. Alle tragen Schirmmützen mit der badischen Kokarde und dem geflügelten Rad, Symbol der Eisenbahn und ihrer (noch) unübertroffenen Geschwindigkeit. Das Krönchen darüber zeigt, dass sie „Großherzoglich“ waren. Das Flügelrad erscheint auch auf den Kragen der höheren Chargen, bei einigen mit Sternchen.

Deren zwei haben Gottfried Vögele (mit Hund), „Oberstationskontrolleur“, und Ernst Boos, sein im Städtchen hoch angesehener Nachfolger von 1913 bis 1926. Links daneben: „Eisenbahnsekretär“ Karl Gutmann (gefallen im 1. Weltkrieg), ganz rechts: Wilhelm Kölblin, „Eisenbahnassistent“, später ebenfalls Bahnhofsvorstand. In zweiter Reihe sitzend (von links): Wilhelm Wolber (s’Hutmachers); Lademeister Friedrich Ludin; Storz, Spitalstraße.



Die Schiltacher Eisenbahner im Jahr 1906.

Foto: Harter

Um sie herum stehen die einfachen Beamten und die Arbeiter, Schiltacher und Zugezogene, die hier bei der Bahn Beschäftigung gefunden hatten, von links: Bahnarbeiter Christian Wöhrle; Rangierer Christian Gabelmann; Bahnarbeiter Johann Georg Storz; Lademeister Hermann Ludin; Bahnwärter Fridolin Benz; Ladeschaffner Fritz Günter; Bahnbeamter Jakob Trautwein; (NN.) Bächle; Tobias Armbruster; Bahnwärter Anton Harter.

Ihre Arbeit war nicht leicht, der Umgang mit den schweren Maschinen ebenso wie die komplizierten Abläufe, und die Zeitung berichtete immer wieder von Unfällen: Eine Weiche wurde zu früh umgelegt, die Bremsen versagten, Waggons sprangen aus den Schienen. 1912 überfuhr ein Güterwagen einen Erdhaufen und zerlegte die Bahnstrecke, das beliebte „Kolosseum“. Sein Neubau war dann von der Straße wie von den Gleisen zugänglich, mit der Bahnsteigsperrle mittendurch.

Das Zügle nach Schramberg meldete seine Ankunft in „Schiltach-Stadt“ (Anm.: ehem. Haltestelle zwischen Friedrich-Grohe-Halle und dem „Treffpunkt“ auf der Ziegelhütte) immer bimmelnd und pfeifend. Einmal staunten die dort Wartenden, als nur die Lok andampfte: Ihr Führer hatte die Personenwägen vergessen und sich allein auf den Weg gemacht. „Eiligst fuhr er zurück, sie zu holen, und vergnügt wie nie ging die Reise dem gesteckten Ziele zu.“



Mai 2017: Der Schiltacher Bahnhof im Dornröschenschlaf. Da er für den Bahnbetrieb auf der Kinzigtalstrecke nicht mehr benötigt wird, soll in die Räumlichkeiten nach umfangreichen Umbau- und Sanierungsarbeiten künftig eine Arztpraxis einziehen. Foto: R. Mahn

Dieser Artikel erschien erstmals am 11. Mai 2017 im „Schwarzwälder Bote“ und am 24. Mai 2017 im „Offenburger Tageblatt“