Unnd so Ihr sollches alles, so hievornen geschriben, hallten unnd treuwlich laisten werden, so werden Ihr ohne Zweiffell von Gott unnd der Wellt geliept werden, darbey auch Glückh unnd Haill haben; soll auch hierauf Euch von mir alls Euwerm geliebten Junckher Vatter alle vätterliche Liebe unnd Treuw widerfahren unnd gelaistet werden.

Seelig ist der Mennsch, der sollches zu seinnem Haill unnd Wohlfahrt bedenckht unnd auch thuett.

(Eigenhändiger Nachtrag des Joachim von Hausen):

Diße vorgeschribne Instruction wellest Du, Jerg, meinen zwey Buoben alle Tag ordenlich fürleßen, und daß sy und Du solches zue Gemieth fierhen und mit Vlis nachkomen.

Joach: v. Hausen.

Jahrhunderte sind vergangen, seitdem dieses Schreiben gefertigt worden ist. Aber ist es nicht so, daß man es auch heute noch jedem jungen Menschen, der in das Leben hinausgeht, wenn auch in der Ausdrucksweise unserer Zeit, mitgeben möchte?

Mitgeteilt von † Johann Häusler, Hausen i. Tal

Der verkannte Hegau

Erfreulicherweie vernimmt man in jüngster Zeit von weitblickenden Kultur- und Wirtschaftsplanern, daß der schöne Hegau nach einem bald tausendjährigen Dornröschenschlaf wirtschaftlich geweckt, gehoben und kulturell gefördert werden soll.

Ein Blick auf die physikalische Karte läßt uns allerdings erkennen, daß dieses Gebiet, das unser heimischer Dichter, unser „Rosendoktor Ludwig Finckh", damals schon aus dem Dorngestrüpp herausholen wollte, als er sein Büchlein „Der unbekannte Hegau" schrieb, nicht das idealste Gelände zur Erschließung, ganz besonders für Gestaltung von Straßen- und Bahnprojekten, ist. Aber, es muß auch immer beachtet werden, daß beim Planen von Bahnen und Straßen nicht der augenblickliche Rentabilitätsstandpunkt als Rotlicht stoppend aufgestellt werden darf; Bahnen und Straßen sind kostspielige Wegbereiter, denen Gewerbe, Industrie, Handel, Wohlstand und Kultur prozessionshaft in mehr oder weniger rascher Folge nachziehen.

Wir wissen, daß in unserer Frühgeschichte die Haupthandelswege in der Nord-Süd-Richtung unser Durchgangsland durchzogen, aber daneben war die ebenfalls durchschneidende Ost-West-Richtung nicht unbedeutend, denken wir an die „Salzstraße" und die spätere „Dauphiné-Straße", denen heute noch die Bundesstraße 31 von Breisach bis Lindau folgt.

Zwei — einst geplante und genehmigte — Bahnprojekte, die den Hegau in der Ost-West-Richtung erschlossen und gefördert hätten, seien heute der Vergessenheit entrissen.

Im März dieses Jahres waren es gerade 90 Jahre, daß der badische Landtag den Bau der Bahnlinie Hattingen - Schwackenreute beschloß und die notwendigen Finanzen dafür genehmigte. Als im Jahre 1870 unser überragender badischer Eisenbahnbauer Robert Gerwig die Bahnstrecke Stockach-Meßkirch baute, da erstellte er weiterschauend in dem kleinen Schwackenreute einen Bahnhof, der heute noch jeden Durchreisenden durch seine Weiträumigkeit in Staunen versetzt. Schon in der Sitzungsperiode 1869/70 des badischen Landtages trat er als Abgeordneter für das Verbindungsstück Hattingen-Schwackenreute ein, nachdem er 1868 die Schwarzwaldstrecke Immendingen bis Mühlhausen fertiggestellt hatte. Mit Feuereifer kämpfte er in Wort und Schrift um sein Lieblingsprojekt, der fehlenden Brücke im nördlichen Hegau. Der geniale Eisenbahnbauer, den die halbe Welt im Bahnbauwesen zu Rate zog, er wollte durch das Hegau-Bahnstück Hattingen-Schwackenreute Durchgangslinien schaffen von Freiburg bzw. Offenburg über Hattingen - Schwackenreute - Pfullendorf - München - Wien und die entsprechende Süd-Nord-Linie sollte sein: Zürich - Radolfzell- Stockach - Schwackenreute - Sigmaringen - Ulm. Das waren Gerwigs weitschauende Pläne, die auch unserem Nord-Hegau mit unseren bis heute im Kulturschatten liegenden strebsamen Ortschaften Hattingen, Emmingen ab Egg, Liptingen und Mainwangen beachtenswerte Vorteile gebracht hätten.

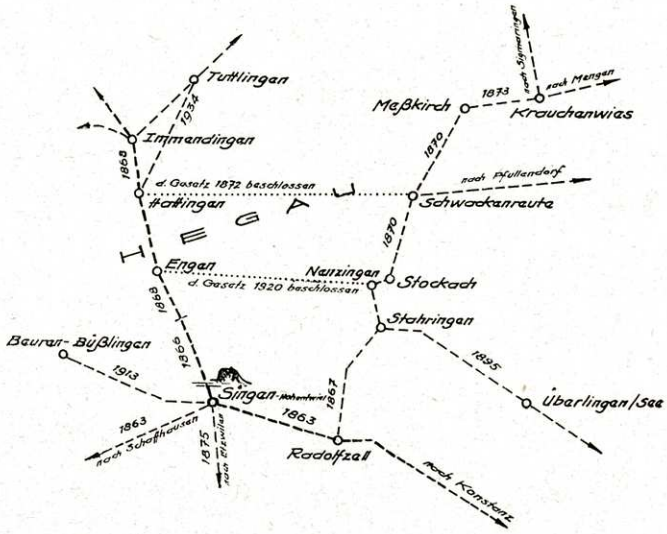
Als Kommissionsberichterstatter der Zweiten Kammer legte er neben seinen überzeugenden Reden in schriftlichen Berichten an den Landtag seine sachlich klugen Überlegungen in dieser Bausache dar. U. a. schrieb er: „Bei dem jetzigen Zustand, der nur die

einzige Querverbindung Radolfzell-Singen darbietet, muß der in dem Knotenpunkt Schwackenreute von den südschwäbischen Bahnen zusammentreffende, nach Westen und Nordwesten strebende Verkehr den großen Umweg von Schwackenreute über Radolfzell und Singen machen. Diese Verkehrsrichtung wird daher um so weniger entwicklungsfähig sein, als Schwackenreute und Hattingen auf der Wasserscheide zwischen Rhein und Donau liegen. Schwackenreute 225 m über Radolfzell, Hattingen 262 m über Singen, also zu dem Umweg von ungefähr 37 km sich noch ein kostspieliger Betrieb infolge des Ab- und Aufsteigens zwischen den Höhen und der Ebene der Rheintalbahn gesellt. Dieser Sachverhalt legt es unwidersprechlich nahe, daß eine Verbindung der Bahnen Tuttlingen-Singen und Meßkirch-Radolfzell eingeschaltet werden müsse. Die Notwendigkeit einer solchen Querverbindung ist auch längst anerkannt, und zwar, wie es von den Herren Vertretern der Großherzoglichen Regierung Ihrer Eisenbahnkommission mündlich mitgeteilt wurde, durch die Linie Schwackenreute-Hattingen, welche allein dem vorliegenden Bedürfnis entspricht, indem sie auf den Höhen zwischen Donau und Rhein bleibt und damit auch allen Seiten am vorteilhaftesten für den Betrieb erscheint. Mittelst der Bahn von Schwackenreute nach Hattingen wird zugleich ein notwendiges Zwischenglied der südwestdeutschen Ost-West-Linie gechaffen und der Osten dem Schwarzwald ein gut Teil näher gerückt."

Das waren vor 90 Jahren die Gründe Gerwigs für eine Hegau-Querverbindung, gesehen von einem genialen Verkehrspionier und einem weitblickenden Politiker.

Jede Bahnplanung hat immer Mitkämpfer — aber auch energische Widersacher.

Die Stadt Meßkirch trat für eine Bahn Freiburg - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Ulm ein, was die kürzeste Verbindung zwischen Freiburg und Ulm und die wichtigste aller Verkehrsstraßen sei" (Kuntzemüller, Die badischen Eisenbahnen, S. 153). In einer Eingabe von Meßkirch an die damalige Zweite Kammer lesen wir: „Wir wissen wohl, daß



das Projekt Schwackenreute-Hattingen wie ein Damoklesschwert über unsern Häuptern hängt, allein wir können nicht glauben, daß es nur, um das badische Gebiet nicht verlassen zu müssen, vorgezogen werden könnte, eine produktenreiche, mit Ortschaften besäte Gegend zugunsten einer öden Heide (Schwackenreute-Hattingen) zu umgehen." - (Ob Meßkirch heute noch so schreiben würde?) — Gerwig trat nach wie vor für seinen Bauplan ein, und auf Grund des Gesetzes spricht er den Bewohnern der 24 km langen „öden Heide" gerade ein Recht auf ihre längst genehmigte Bahn zu. Im badischen Budget 1876/77 wurden dann tatsächlich 250000 Mark als erste Rate für Hattingen-Schwackenreute angefordert. Die Budgetkommission der Ersten Kammer verlangte Herabsetzung dieser Summe auf 100 000 Mark, „da unter den gegebenen Verhältnissen im Laufe der gegenwärtigen Periode 1876/77 die fragliche Linie nicht in Angriff genommen wird". (Zweite Kammer, Verhandlungen 1875/76, 5. Beilagenheft S. 214.)

Die „fragliche Linie" wurde überhaupt nie in Angriff genommen! Und Kuntzemüller schreibt in seinem oben angezogenen Buch mit Recht S. 153: „Vom juristischen Standpunkt aus gesehen mußte man nach 1872 dem Verlangen der Beteiligten auf Bau der Linie vollauf recht geben; das Gesetz hätte, einmal verkündet, entweder ausgeführt oder aufgehoben werden müssen. Keines von beiden geschah, und das war hier ebenso inkorrekt wie im Falle der Wutachtalbahn Oberlauchringen-Donaueschingen."

Zu allem Überfluß kommen wir noch zu einer zweiten durch Gesetz genehmigten — und nicht ausgeführten — Hegau-Querverbindung!

Als die Großherzoglich-badischen Bahnen verreichlicht wurden, übergab die badische Regierung auf 1. April 1920 dem Reich ein Eisenbahn-Bauprogramm über 14 badische Eisenbahnprojekte, die durch badisches Gesetz zur Bauausführung bereits genehmigt waren.

Für uns ist es interessant, aber auch nicht weniger enttäuschend, daß von 14 genehmigten badischen Bahnlinien *zwei im nördlichen Hegau liegen!* Das sind rund 15% in unserem Interessengebiet! Fast wirkt es noch etwas belustigend, wenn der Hegau die zwei Flügelmänner der badischen Liste stellt!

Nr. 1 Bahnlinie Hattingen-Schwackenreute, genehmigt durch Gesetz vom 30. 3. 1872;
Nr. 14 Bahnlinie Engen-Nenzingen, genehmigt durch Gesetz vom 26. 3. 1920.

Durch § 17 des unterfertigten Staatsvertrages übernahm das Reich die *Verpflichtung*, „die von den Ländern begonnenen Bauten fortzuführen, soweit das Bedürfnis in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage der Reichseisenbahnen entgegenstehen".

Dieser Gummi-Paragraph war nach jeder Richtung dehn- und deutbar. Es entstehen sofort die Kardinalfragen: „Wann gilt eine Bahn als begonnen?" Mit Verkündigung des Gesetzes, was gewöhnlich der Fall ist, oder, wenn der erste Vermessungsbeamte die erste Meßlatte auf das künftige Bahngelände auflegt? — —

Unsere Ausführungen wollen nicht alte Streitfragen neu hervorzerren; es liegt uns ferne, irgendeine Falscheinstellung vergangener Zeiten im Scheinwerferlicht neuzeitlichster Erkenntnisse zu tadeln oder gar anzuprangern. Eine verflossene Zeitspanne von 90 Jährlein soll uns im Jahre 1962 zeigen, daß im Verlauf eines Jahrhunderts Fehler gemacht worden sind, die sich bis in unsere Zeit herein für unseren Hegau nachteilig ausgewirkt haben, und daß wir dadurch Grund und Recht haben, daß w i r — jeder Einzelne von uns — und besonders heute maßgebende Planer vom Geiste eines Gerwig durchdrungen sein mögen!

Albert Azone, Aach/Hegau

Goldbacher Kapelle umfassend renoviert[1]

Straße und Schiene haben dem kleinen Kirchlein von Goldbach, einer der ältesten Dorfkirchen Süddeutschlands, nur noch wenig Raum gelassen. Doch unberührt von dem Verkehrsstrom, der jahraus, jahrein an ihm vorüberfließt, scheint es am See der Vergangenheit nachzuträumen, über ein Jahrtausend hinweg.

Verhältnismäßig lange wurde die Kapelle von der Kunstgeschichte kaum beachtet. Erst mit der im Jahre 1899 erfolgten Freilegung der Wandgemälde des Chores, der im Jahre 1904 die des Schiffes folgte, wurden Kunsthistoriker und Kunstfreunde auf dieses Kirchlein aufmerksam. Man erkannte, daß die Fresken im Langhaus thematisch und stilistisch ganz mit denen der St. Georgs-Kirche zu Reichenau-Oberzell übereinstimmten und ein Werk der Reichenauer Malschule des 10. Jahrhunderts darstellten. Die Fresken im Langhaus zeigen Wunder Christi, während die des Chores Apostelgestalten wiedergeben. Über die Datierung der einzelnen Bauzeiten der Kapelle besteht bis heute keine Einhelligkeit.

[1] Die Redaktion hat den Überlinger Stadtarchivar Dr. Stolz um einen Bericht über die Renovierung der Goldbacher Kapelle gebeten, weil an diesem Gotteshaus seit frühesten Zeiten die Grenze zwischen den Grafschaften Hegau und Linzgau (Heiligenberg) verlief. Die Goldbacher Kapelle selbst rechnete noch zum Hegau, weil sie kirchlich zum Kapitel Deutwang (Stockach) gehörte. Vgl. A. Funk, „Hegau, Lage, Namen, Grenzen", in „Hegau" 1/21, Anm. 25.