

Eine Automobilbahn mit Luftleitung durch die Höri

Ein interessantes Verkehrsobjekt aus dem Jahre 1902

Im Zuge des Ausbaus der badischen Eisenbahnlinien in der zweiten Hälfte des 19. Jh. hatte auch der Seekreis seine Eisenbahnanschlüsse erhalten. Am 13. Juni 1863 konnte bereits die Strecke Waldshut-Schaffhausen-Konstanz dem Verkehr übergeben werden, 1866 folgten die Strecken Radolfzell-Stockach-Meißkirch und Singen-Engen. Der Anschluß nach Offenburg über die Schwarzwaldbahn erfolgte im November 1873¹. Es ist daher nur verständlich, wenn zu Beginn des 20. Jh. auch die Bewohner der Gebiete, die bisher noch abseits der modernen Verkehrswege wohnten, nach neuen Möglichkeiten suchten. Dazu gehörten auch die Gemeinden der Höri. Auch nachdem im Jahr 1875 nach längeren Verhandlungen mit der Schweiz die Linien Etwilen-Singen und Etwilen-Konstanz eröffnet worden waren², blieben sie abseits der Eisenbahnlinien. Schärfere Zollvorschriften im Verkehr mit der Schweiz machten es zudem nötig, die Waren verstärkt im Raum Radolfzell-Singen abzusetzen. Die bestehenden Verkehrsverbindungen, Schifffahrt und Pferdepost, waren unzulänglich. Die Schifffahrt wurde bei ungünstiger Witterung und Eisbildung auf dem See im Winter unterbrochen. Die Dampfboote berührten zudem auch Orte in der Schweiz und führten wiederum Zolsschwierigkeiten herauf, lediglich Iznang besaß eine direkte Schiffsverbindung nach Radolfzell. Die Höri-Gemeinden versuchten daher zunächst Anschluß an die Eisenbahn durch eine Zweigbahn zu erhalten, jedoch wurde diese in einer persönlichen Anfrage dem Staatsminister von Brauer vorgetragene Bitte eindeutig zurückgewiesen. Im Frühsommer 1901 wandten sich daher die Gemeinden Oehningen, Wangen, Hemmenhofen, Gaienhofen, Horn, Gundholzen, Iznang, Weiler, Moos und Bohlingen in einer Petition an die zweite Kammer der Badischen Landstände. Die Gemeindevertreter hatten nach längeren Bemühungen in der Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft in Wiesbaden ein Unternehmen gefunden, das bereit war, eine „Automobilbahn mit Luftleitung ohne Geleise“ oder wie wir heute sagen würden, eine O-Bus-Linie einzurichten und zu betreiben³. Für die damalige Zeit war dies ein geradezu sensationeller Vorschlag. Versuche mit geleislosen Straßenbahnen waren zwar schon 1882 von der Firma Siemens & Halske in Berlin unternommen worden, aber wirklich in Betrieb war lediglich seit einem knappen Jahr die nur 2,8 km lange Bielatalbahn in Sachsen und einige Straßen in Frankreich. In Baden hatte man einen Versuch mit elektrischen Omnibussen zwischen Walldorf in Wiesloch (Kreis Heidelberg) wieder aufgegeben, da die Fahrzeuge „statt die angenommene, in gewissem Sinne längere Zeit sogar befürchtete Geschwindigkeit von 20–25 km pro Stunde zu erreichen . . . fast nicht vom Platz gekommen seien“⁴. Die Bielatalbahn erreichte überdies nur 12 km in der Stunde. Die Stromabnehmerstangen der Wagen ermöglichten ein Ausweichen bis 3 m. Versuche mit kleinen zweirädrigen Anhängern waren ebenfalls erfolgreich verlaufen. Trotzdem war der Plan einer Übernahme des Systems ein Wagnis. Die Strecke Radolfzell-Stein a. Rh. war wesentlich länger, 41 km statt knapp 3, auch noch wesentlich länger als die dort in Aussicht genommene Verlängerung auf 9 km. Die Bahn in der Höri sollte vor allem dem Berufsverkehr nach Radolfzell dienen, außerdem aber auch dem Güterverkehr, auf dessen Erschwerung durch Zollkontrollen auf den die Schweiz berührenden Schiffen in der Begründung des Antrags verwiesen wurde. Die Bielatalbahn aber führte entlang eines landschaftlich sehr reizvollen Tales von Königstein a. d. Elbe aus auf das Gebirge zu. Sie konnte daher vor allem mit Ausflüglern, vor allem aus dem nahen Dresden, rechnen.

In der Höri aber verursachten die schlechten Straßenverhältnisse zusätzliche Schwierigkeiten, die schließlich das Projekt scheitern ließen. Die Kreisstraße 179 und der Kreisweg Moos-Bohlingen besaß einen für den Automobilverkehr zu schwachen Unterbau. Eine neue Decke aus Basalt-Schotter und eine Anlage von 6 m breiten Ausweichstellen an der in der Regel nur 4,5 m breiten Straße ließen schon hohe Kosten erwarten, bevor der erste O-Bus auf die Strecke geschickt werden konnte. Der von den Gemeinden beantragte Staatszuschuß von 122 000 Mark wurde daher abgelehnt. Diese Absage nahm dem Projekt die finanzielle Grundlage. Es verschwand in den Akten.

¹ Albert Kuntzenmüller: Die badischen Eisenbahnen, 2. Aufl., Karlsruhe 1953, S. 55, 64, 73.

² Kuntzenmüller, S. 92.

³ GLA Karlsruhe 231/9420, 233/33124. Die Akten enthalten zahlreiche Auszüge aus den gedruckten Landtagsprotokollen, die auch in den entsprechenden Jahresprotokollen zu finden sind.

⁴ GLA Karlsruhe 231/9420

Ebenso ergebnislos verliefen weitere Petitionen der Höri-Gemeinden in den Jahren 1906 und 1912⁵. Fand sich zunächst kein Unternehmen, das den Bau einer schmalspurigen Bahnlinie übernehmen wollte, so schwächten später mannigfache Meinungsverschiedenheiten und vor allem eine ungeschickte Planung der Linienführung die Erfolgchancen des Vorhabens. Anstelle einer eindeutigen Ausrichtung von Radolfzell oder Singen, gabelte sich die geplante Linienführung in Überlingen am Ried und stellte eine Verbindung mit beiden Städten dar, mit Radolfzell allerdings auf dem von vornherein unwirtschaftlichen Umweg.

Das Projekt einer modernen Verkehrsverbindung in der Höri scheiterte an einer merkwürdigen, verkehrten Reihenfolge der Planungen. Das technisch noch unausgereifte Projekt der schienenlosen Bahn kam 1901 noch nicht zum Tragen. Bis 1912 hatte sich die Situation gewandelt. Jetzt wurde von der ersten Kammer der Badischen Landstände als Argument gegen eine Eisenbahn die Möglichkeit einer Automobilverbindung ins Feld geführt⁶. In der Tat war zur gleichen Zeit eine Automobillinie von Ludwigshafen über Stockach nach Tuttlingen bereits in Betrieb⁷. Die Linie betrug 31 km, kam also der Entfernung der Höribahn schon recht nahe. Die Autos fuhren seit dem 16. Juni 1911 zweimal täglich. Der Betrieb wurde zunächst mit zwei gebrauchten Wagen von 13 bzw. 7 Plätzen bedient. Das private in Stockach ansässige Unternehmen erhielt in den Jahren 1912 und 1913 Staatszuschüsse in Höhe von 2000 Mark. Auch auf den Eisenbahnen wurden Versuche mit benzolelektrischen oder durch Akkumulatoren getriebene Triebwagen angestellt, bei der badischen Eisenbahnverwaltung schreckte man jedoch vor der praktischen Erprobung der Fahrzeuge (für den Akkumulatorenwagen war die Strecke Waldshut-Säckingen vorgesehen) zurück und beschränkte sich auf Versuche mit Dampftriebwagen⁸.

Automobilbahn und Eisenbahn durch die Höri blieben Projekte. Die Bemühungen der Gemeinden und ihrer Bewohner um eine bessere Verkehrsbedienung zeugt von einem freien Blick in die Zukunft und deren Möglichkeiten. Gerade der Versuch mit einer „Automobilbahn mit Luftleitung“ ist hierfür besonders charakteristisch. Gerhard Kaller, Karlsruhe

Gemeinschaft der Reichsstädte in Baden-Württemberg

Das Zusammengehörigkeitsgefühl unter ehemaligen Reichsstädten ist seit langem, zumindest im Geschichtsbewußtsein in den nord- und mitteldeutschen Städten, erheblich traditionsgepflegter als im Süden. Wenn schon viele heute badische oder württembergische Reichsstädte, jede für sich, ihr überkommenes Brauchtum zu erhalten versuchen, so hat es doch bis vor kurzem an einem Zusammenschluß der verschiedenen Gemeinden gefehlt, von dem man reichsstädtische Geschichtsforschung, Denkmalpflege und etwa auch bürgerschaftliche Bildung, gewissermaßen als überkommenes kulturelles Erbgut, hätte erwarten können. Freilich kam es in den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts zu Ansätzen, für die oberdeutschen Städte das zu schaffen, was den niederdeutschen seit langem geläufig ist und die reichsstädtische Gemeinsamkeit vor allem im ideologischen Sinne fördert. Das Jahr 1933, unheilvoll in jeglichem Betracht, erstickte auch diese Pläne und ließ sie in Vergessenheit geraten. Erfreulicherweise kam man aber, als 1945 das fürchterliche Jahrzehnt der Bedrückung beendet war, auf den Gedanken zurück, die baden-württembergischen Reichsstädte einander irgendwie nahezubringen. Man wurde sich darüber klar, wie es der Bürgermeister Willi Oberdorfer der Stadt Weil der Stadt ausgesprochen hat, „daß in der Geschichte der reichsfreien Städte ein Reichtum an Leitbildern für die politische und geistige Bedrängnis der Gegenwart zu heben sei“. Im Juni 1957 lud Dr. h. c. Otto Bärenreuther von Nürnberg süddeutsche Historiker zu einer Tagung ein, auf der man die Notwendigkeiten erörterte, die eine Arbeitsgemeinschaft zur Erforschung der oberdeutschen Reichsstädte-Geschichte erforderten. Leider ist Dr. Bärenreuther indessen schon im Herbst des gleichen Jahres 1957 heimgegangen. Aber immerhin, der erste Ruf war einmal laut geworden. Es gereicht dem Bürgermeister Erhard Schrempf in Gengenbach und den Gengenbachern insgesamt zur Ehre, daß sie mit ihrer Feier der 600jährigen Stadterhebung im Jahre 1960 auch eine Zusammenkunft der leitenden Geister der früheren Reichsstädte im heutigen Baden-Württemberg verbanden. Am 5. September 1960 kam es in Gengenbach zur Gründung der „Arbeitsgemeinschaft für Reichsstädtische Geschichtsforschung, Denkmalpflege und Bürgerschaftliche Bildung“, die den Bürgermeisteru Willi Oberdorfer von der Stadt Weil der Stadt zu ihrem Vorsitzenden wählte. Unverweilt begann man damit, der

⁵ GLA Karlsruhe 231/9483 und 9675, 233/33124

⁶ GLA Karlsruhe 233/33124

⁷ GLA Karlsruhe 231/9676

⁸ GLA Karlsruhe 231/9663