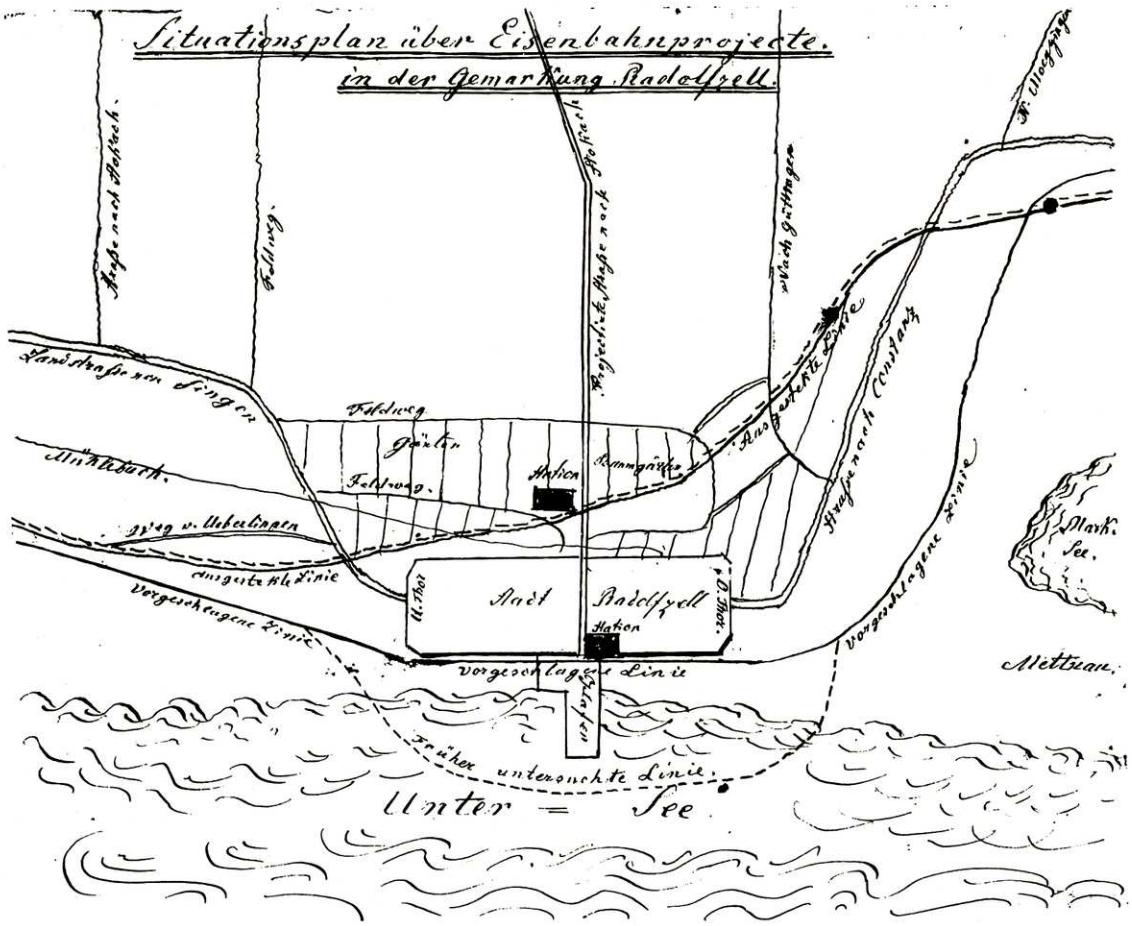
War Robert Gerwig erster Ehrenbürger von Radolfzell?

Mit dem Namen Gerwig verbindet man automatisch den Begriff »Schwarzwaldbahn« und denkt hierbei an die gelungene Trassierung mit Schleifen und Kehrtunnel. Auch bei der Gotthardbahn und der Höllentalbahn sind seine Ideen verwirklicht worden. Beim Bau der Rheintalbahn Waldshut-Konstanz (1860–1863) war Gerwig in unserer Gegend beruflich tätig.

Dieter Britz und Reinhard Dietrich schildern in ihrem Buch »Eisenbahn in Singen und im Hegau[1] ausführlich die Diskussion bei der Trassenplanung der Rheintalbahn. Nur wegen seiner günstigeren geographischen Lage wurde 1863 das Hegaudorf Singen und nicht der wirtschaftlich bedeutende Marktort Hilzingen Eisenbahnstation und später – nach Eröffnung der Schwarzwaldbahn (10.11.1873) – zentraler Eisenbahnknotenpunkt. Eine rasante Entwicklung setzte ein, an deren Ende Singens Aufstieg zum Oberbadischen Wirtschaftszentrum stand. Damals ahnte dies freilich niemand, und der Sonderzug mit Großherzog Friedrich I. hielt auch nur wenige Minuten in der als Provisorium konzipierten Singener Bahnhofsanlage. Fast eine halbe Stunde dauerte dagegen der Aufenthalt in Radolfzell.

Der »Höhgauer Erzähler« berichtete in seiner Ausgabe vom 20. Juni 1863 über dieses Ereignis: »Mit endlosem Jubel wird der geliebte Fürst von der harrenden Bürgerschaft begrüßt. Der erste Gang des herrlichen Fürsten war auf den Pavillon, von wo aus Er den ganzen Bahnkörper übersehen konnte. Die herrliche Fernsicht nach der Insel Reichenau, das obstbaumreiche Thurgau und die Höhgauer Berge überraschte die Festgäste sichtlich . . .«

Der Radolfzeller Bahnhof war aber nicht der Entzückung bahnreisender Touristen wegen an den See gelegt worden. Die Stadtväter versprachen sich seinerzeit eine starke Wechselwirkung von Wasser- und Eisenbahntransport mit positiven Auswirkungen auf den Wohlstand in der von Handel, Handwerk und Landwirtschaft geprägten kleinen Stadt am Untersee. Die Verwirklichung der projektierten Trassierung der Bahn an der Stadtnordseite – etwa auf der Höhe der heutigen Ratoldusstraße – hatte die Stadtgemeinde unter der Zusicherung einer Selbstbeteiligung von 50.000 Gulden am Eisenbahnbau abwenden können.



Darüber hinaus waren das städtische Zollamtsgebäude sowie das Gredhaus (Magazin) und das Wachthaus der Eisenbahnverwaltung um den Brandversicherungsanschlag von 3.350 Gulden überlassen worden, um auf diesem Gelände den Bahnhof zu erbauen[2]. Heute wird der Standort der Bundesbahnanlagen und die dadurch hervorgerufene Trennung der Radolfzeller Altstadt vom See als sehr mißlich empfunden, und man sucht nach geeigneten Plänen zur Überbrückung der einst eine neue Ära verkündenden Schienenstränge.

An dieser Stelle sei einmal auf die zuerst ins Auge gefaßte Trassierung der Eisenbahnlinie hingewiesen. In der Chronik des Clemens Hungerbiehler, der 1858 in den Gemeinderat gewählt worden war, findet sich ein »Situationsplan über Eisenbahnprojekte in der Gemarkung Radolfzell«, aus dem ersichtlich ist, daß man ursprünglich plante, die Eisenbahn durch den See südlich um den Hafen herum an der Stadt vorbeizuführen. Selbstverständlich gab es große Terrainschwierigkeiten, und die »unvermeidlichen Wasserbauten« hätten immense Kosten verursacht. Die amtlichen Untersuchungen ergaben insgesamt, daß der Eisenbahnbau auf der Seeseite »nicht geschehen könne, ohne bedeutende Schwierigkeiten überwinden und einen ungewöhnlichen, hier ganz außer allen Verhältnissen stehenden Aufwand veranlassen zu müssen«. Diesen durch Hungerbiehler überlieferten Situationsplan hatte der Große Ausschuß erstellt. Er war Diskussionsgrundlage der Gemeinderatssitzung vom 6. Februar 1859, in welcher der Beschluß gefaßt wurde, dem Großherzoglichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten eine neue Linie vorzuschlagen, »welche die gefürchteten Schwierigkeiten ausschließt, und nicht nur einen außer allen Verhältnissen stehenden Kostenaufwand überflüssig macht, sondern sogar, wenn vom Kostenpunkt allein die Rede sein wollte, weitaus den Vorzug vor der auf der Nordseite der Stadt ausgesteckten Linie verdient[2a]«. Im Juni 1859 schließlich wurde die vorgeschlagene Linie längs des Sees ausgesteckt und einen Monat später vermessen.

Robert Gerwig erwarb sich nicht nur Anerkennung beim Eisenbahnbau, sondern auch beim Brücken- und Straßenbau. So wurden nach seinen Plänen die 1856 abgebrannte hölzerne Konstanzer Rheinbrücke als Stahlkonstruktion 1858–1862 wieder aufgebaut und die Inseln Mainau (1847) und Reichenau (1857/58) mit dem Festland verbunden. Die von Gerwig beim Neubau der erstmals 1838 errichteten Vicinalstraße zur Insel Reichenau angewandte Methode, anstatt einer Steinschüttung als Straßenkörper eine Erdschüttung mit flachen, durch eine Kiesauflage, eingelegte Schilfrohrwurzeln und Baumpflanzungen geschützte Böschung zu wählen, wäre heute noch eine moderne kostengünstige Lösung gewesen, um einen gegen den Angriff der Wellen widerstandsfähigen Straßendamm zu errichten[3].

Bei den Arbeiten an Straßen- und Bahnprojekten gab es stets Probleme mit den anstehenden Wasserverhältnissen zu bewältigen, so daß sich Gerwig umfangreiches Wissen über Quell- und Wassererfassungen, Wasserableitungen und die Verlegung von Wasserläufen aneignete. Nicht nur staatliche Behörden machten sich Gerwigs Erfahrungen auf diesem Gebiet zunutze, wie etwa das Schweizerische Post- und Baudepartement bei der Juragewässer-Korrektur (1857), sondern auch Gemeinden zogen ihn zur Planung ihrer Wasserversorgung heran. Neben Karlsruhe, Badenweiler und Meersburg hielt ebenfalls die Stadtgemeinde Radolfzell den Oberbaurat bei der »Großherzoglich Badischen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues« in Karlsruhe um Rat an.

Seit den 1840er Jahren war in Radolfzell ein Mangel an Trinkwasser festzustellen. Für das Jahr 1858 vermerkte der Chronist Clemens Hungerbiehler: »Die Brunnenstube ist gänzlich versiegt; alle Laufbrunnen sind leer; man hat Pumpbrunnen errichtet, welche aber zum Teil ein verdächtiges Wasser liefern«. Er resümierte: »Wir haben in der Stadt mehr Wein als Wasser[4]«.

Nachdem verschiedene Versuche mißlungen waren, in ausreichendem Umfang gutes Quellwasser in die Stadt zu leiten, ruhten die Hoffnungen auf dem »hohen technisch-wissenschaftlichen Genie des hochgeachteten Herrn Oberbaurath Gerwig[5]«, den die Arbeiten an der Bahn-Teilstrecke Radolfzell-Stockach in die Gegend geführt hatten.

Seine umfangreichen Untersuchungen und Erhebungen ergaben, daß im Stadtwald »Säckle« das gesuchte Naß in ausreichender Menge zu finden sein müsse. Sucharbeiten führten zu fünf Haupt- und zahlreichen Nebenquellen, die »ganz gutes kalkfreies Quellwasser[6]« hervorbrachten. Es wurde nach Gerwigs

[1] Erschienen als Band IV der »Beiträge zur Singener Geschichte«, hg. v. Stadtarchiv Singen, 1978

[2] Akten im Stadtarchiv Radolfzell XVII 67-1 und 69
Eine von Clemens Hungerbiehler verfaßte zeitgenössische Beschreibung des Eisenbahnbaus in Radolfzell für die Jahre 1856–59 findet sich als Auszug aus dem HEGAU-Jahrbuch 1963 bei Britz/Dietrich S. 169–180

[2a] Fragmentarisches Protokoll, offensichtlich von Hungerbiehler angefertigt, »Stadtgemeinde Radolfzell. Actum Radolfzell, den 6. Februar 1859 vor dem Gemeinderat. Die Erweiterung der Schienenwege im Großherzogtum, insbesondere der Bau einer Eisenbahn von Konstanz nach Singen betreffend« (Stadtarchiv Radolfzell XVII 67-1). Vgl. Ratsprotokoll vom 23. Januar 1859 Nr. 9 und Hungerbiehler Chronik in HEGAU 1963, S. 254

[3] vgl. Josef Sprang: Robert Gerwig. Leben und Werk des Erbauers der Schwarzwaldbahn; *in:* Die Schwarzwaldbahn; hg. v. der Bundesbahndirektion Karlsruhe, Karlsruhe 1978, S. 34–38

[4] Hungerbiehler Chronik in HEGAU 1963, S. 248, 251

[5] FREIE STIMME, 20. Januar 1866

[6] ebd.

Vorschlag in gußeisernen Röhren in die Stadt geleitet. Die Kapazität erreichte das Dreifache des gewöhnlichen Bedarfs für die bisher bestehenden Röhrenbrunnen. 57 Bürger hatten den Antrag gestellt, daß ihr Haus mit Wasser versorgt werde. An Weihnachten 1866 schließlich konnte es »Wasser marsch« heißen[7]. Durch Robert Gerwigs Geschick war ein lang bestehendes Übel abgestellt worden. Welche Form des Dankes sollte die Stadt wählen?

Am 18. Mai 1867 kamen Gemeinderat sowie kleiner und großer Ausschuß überein, sich für »die liebenswürdige und uneigennützige Art und Weise, mit welcher Oberbaurath Gerwig während des ganzen Unternehmens der Gemeindebehörde mit Rat und Tat an die Hand ging«, erkenntlich zu zeigen. Im Protokoll ist der Beschluß vermerkt: »Es solle dem Herrn Oberbaurath Gerwig eine Gratifikation mit dem gemacht werden, daß sie den Betrag von 500 Gulden nicht übersteigen darf und dem Gemeinderat überlassen werde in geeigneter Weise zu überreichen«. Zum Vergleich: Gerwig hatte 1867 ein Jahresgehalt von 2.600 Gulden[8], der damalige Radolfzeller Bürgermeister Dominik Noppel erhielt jährlich 650 Gulden, ein Handwerksmeister hatte einen Tagelohn von 1,5 Gulden.

Inhaltlich ganz anders geartet war der Beschluß des Gemeinderates, den dieser unter Beizug des Bürgerausschusses am 21. Juni 1867 faßte. Danach sollte »in Anbetracht der großen Verdienste um die Wasserleitung und als Zeichen der Dankbarkeit« Oberbaurat Gerwig das Ehrenbürgerrecht der Stadt Radolfzell verliehen werden. Somit hätte Robert Gerwig erster Ehrenbürger von Radolfzell sein müssen.

So folgerte auch der Heimatforscher Josef Zimmermann, welchem das Verdienst zukommt, die Rolle Gerwigs an der Radolfzeller Wasserversorgung ins öffentliche Bewußtsein gerückt zu haben[9].

Beschlüsse des Radolfzeller Gemeinderates wurden jedoch anscheinend vor 120 Jahren nicht mit letzter Konsequenz in die Tat umgesetzt.

Am 25. Juli 1867 überreichte der Gemeinderat Robert Gerwig persönlich 50 Goldstücke »Napoleon d'or«, die in Form des Stadtwappens in ein geschmackvolles Etui gesetzt waren[10]. Von einer Verleihung des Ehrenbürgerrechts erfahren wir aus den einschlägigen Radolfzeller Akten nichts, und die sonst zum Alltagsgeschehen informativ berichtende FREIE STIMME enthält ebenfalls keine Meldung. Auch die Personalakten von Robert Gerwig helfen nicht weiter. Dort hätte die Genehmigung der vorgesetzten Dienststelle zur Annahme einer Ehrenbürgerschaft durch einen Staatsbeamten vorhanden sein müssen[11].

Robert Gerwig starb im Alter von 65 Jahren am 6. Dezember 1885 in seiner Vaterstadt Karlsruhe. In vielen Zeitungen erschienen Nachrufe, die seine Bedeutung als Experte auf dem Gebiet von Straßen- und Eisenbahnbau, als Konstrukteur von Brücken und Tunnel sowie als Wasserversorgungsfachmann dokumentierten und sein Wirken als Direktor der Furtwangener Uhrmacherschule und als Parlamentarier im Badischen Landtag sowie im Deutschen Reichstag in Erinnerung riefen. Von einer Ehrenbürgerschaft wird jedoch nie etwas vermeldet. Einzig in Radolfzell hatte man übrigens konkret den Gedanken formuliert, Robert Gerwig eine solche Ehre zuteil werden zu lassen. Somit gibt es bis jetzt keinen Beweis dafür, daß Robert Gerwig tatsächlich, wie seit 20 Jahren angenommen, der erste Ehrenbürger von Radolfzell ist. Dieser Platz kommt wieder dem Dichter Joseph Victor von Scheffel zu.

An Robert Gerwig erinnert heute eine seit 1982 nach ihm benannte Straße im Radolfzeller Industriegebiet sowie eine von Gerfried Schellberger (Schienen) gefertigte Portraitzeichnung (1975) als Bestandteil der Ehrenbürgergalerie vor dem Bürgersaal.

In Singen tragen die aus der 1910 gegründeten Handelsschule hervorgegangenen kaufmännischen Schulen nach Beschluß des Konstanzer Kreistages den Namen »Robert-Gerwig-Schule«. Mit dieser Namensgebung sollte ein Bezugspunkt zwischen der Eisenbahnstadt Singen und dem Eisenbahnpionier Robert Gerwig gesetzt werden.

Achim Fenner, Radolfzell

[7] Akten im Stadtarchiv Radolfzell VIII 1/16-1 und 16-2

[8] Nach »Robert Gerwig – Badischer Bürger und Ingenieur«, Ausstellung im Landesgewerbeamt Karlsruhe, 6.–20. Dez. 1985

[9] Die Wasserversorgung der Stadt Radolfzell am Bodensee. Zweihundert Jahre zentrale Wasserversorgung 1765–1965; hg. v. der Stadt Radolfzell, 1965

J. Zimmermann: Robert Gerwig. Der erste, aber vergessene Ehrenbürger der Stadt Radolfzell; *in:* HEGAU 1969, S. 219–224

[10] Beilage zur Stadtrechnung Radolfzell 1867, Nr. 697 und 698

[11] Freundlicher Hinweis von Prof. Bernstein, Institut für Straßenbau und Eisenbahnwesen der Universität (TH) Karlsruhe