

A. Vorwort

Eisenbahnen am Hochrhein beinhalten nicht nur eine bestimmte Eisenbahnstrecke, sondern die Zuordnung in einen bestimmten geographischen Rahmen, darüber hinaus aber auch noch die Funktion des Eisenbahnverkehrs zweier, im Basler Rheinknie sogar die von drei Ländern. Damit ist aber sofort die Automatik des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs gegeben mit all seinen staatsvertraglichen Regelungen und jenen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Geographisch versteht man unter dem Begriff „Hochrhein“ den Landschaftsraum, den der Rhein zwischen Schwarzwald und Schweizer Jura vom Bodensee bis zum Rheinknie bei Basel durchfließt. Und damit wäre eigentlich thematisch der Rahmen der nachfolgenden Abhandlung abgesteckt. Aber ganz so einfach sind diese rein geographischen Zuordnungen auf den Eisenbahnverkehr nicht anzuwenden, ganz besonders nicht im Hinblick auf die historische Entwicklung des Eisenbahnwesens im Grenzraum zwischen Deutschland, der Schweiz und Frankreich.

Ursprünglich Kerngebiet der Habsburger als politische Einheit „Vorderösterreich“, wenn man von den kirchlichen Einsprengseln der so bunten deutschen Landkarte absieht, wurde aufgrund der deutsch/französischen Grenzverschiebungen zunächst das Elsaß aus diesem Rahmen herausgerissen. Seine wechselvolle Zugehörigkeit zu Frankreich und dem Deutschen Reich in seinen verschiedenen Stufen bildet die eine staatliche Grenze. Mit dem Anschluß Zürichs an die drei Urkantone 1351 und der zu dieser Zeit gegen die Habsburger Herrschaft entstehenden Eidgenossenschaft trat hier eine weitere politische Kraft in das Licht der Geschichte. 1501 schlossen sich Basel und Schaffhausen der Eidgenossenschaft an. Bei Auflösung des Habsburger Reiches durch Napoleons staatliche Entscheidungen folgten 1803 die Kantone Aargau und Thurgau. 1833 teilte sich dann der Kanton Basel in die heute noch so bestehenden beiden Halbkantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Durch den Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803 wurden alle in diesem Raum noch bestehenden geistlichen Fürstentümer aufgehoben und das Kurfürstentum Baden geschaffen. 1805 übergab Napoleon als Dank dem mit ihm verbündeten „Rheinbundstaat“ Baden die letzten vorderösterreichischen Besitzungen am Hochrhein. Damit waren auf der politischen Landschaft die drei Staaten ins Leben getreten, die zu Beginn des Eisenbahnzeitalters die politischen Faktoren in diesem Raum bildeten: die Schweizerische Eidgenossenschaft, das Großherzogtum Baden und das Königreich Frankreich.

Das Eisenbahnzeitalter dieses Raumes begann am 15. Juni 1844, als die Straßburg-Basler Eisenbahngesellschaft mit dem 1,86 km langen Abschnitt St. Louis (St. Ludwig) – Basel erstmalig Basler Stadtgebiet erreichte. Am 19. Dezember 1854 eröffnete die Centralbahn ihren 13,2 km langen Abschnitt Basel SCB – Pratteln – Liesthal. Aufgrund des Staatsvertrages vom 27. Juli 1852 zwischen Baden und der Eidgenossenschaft erreichte die badische Bahn am 20. Februar 1855 Basel. Die Geschichte der Eisenbahn in diesem Raum begann in ihrer ganzen Vielfältigkeit und Einmaligkeit. Es würde zu weit führen, im Rahmen eines Vorworts hier die lange und vielschichtige Eisenbahngeschichte Revue passieren zu lassen; dies möge Aufgabe der nachfolgenden Abhandlung in all ihren Teilbereichen und -aspekten sein. Auf eines sei aber noch hingewiesen: Mit Eröffnung des 88,73 km langen Abschnittes Waldshut – Konstanz am 7. Mai 1863 war zugleich die „Badische

Hauptbahn“ nach dem Gesetz vom 29. März 1838 nach 20 Jahren zwischen Mannheim und Konstanz vollendet.

Ursprünglich sollte diese Publikation zum 125jährigen Jubiläum des Abschnittes Waldshut – Konstanz am 7. Mai 1988 erscheinen; verschiedene Umstände verhinderten dies jedoch, so daß sie erst heute vorgelegt werden kann. Der Leser möge daher nachsehen, wenn der Text vereinzelt so abgefaßt wurde, als sei er auf das Jubiläum abgestellt. Im Interesse einer einheitlichen Betrachtungsweise wurde dies jedoch bewußt in Kauf genommen.

Ausgehend von dem Gedanken, die Geschichte der drei Strategischen Bahnen in Südbaden zu schreiben, die in ihrer Gesamtheit am 20. Mai 1890 eröffnet wurden, kam der Verfasser beim Quellenstudium sehr schnell zu der Überzeugung, daß zwischen der Badischen Hauptbahn am Hochrhein und diesen drei Teilbahnen ein enger historischer und betrieblicher Zusammenhang bestand. Und auch der auslösende Faktor des Baues dieser drei Strategischen Bahnen – die Umgehung des schweizerischen Hoheitsgebietes im Kriegsfall – führten zwangsläufig zu einem Gesamtzusammenhang der Eisenbahngeschichte im Südwesten, der in der Darstellung nicht zu trennen war, wollte man nicht auf das Verständnis der gegenseitigen Zusammenhänge und Wechselwirkungen verzichten. So entstand der Gedanke einer umfassenden eisenbahngeschichtlichen Darstellung dieses Raumes unter besonderer Berücksichtigung der durch die Grenzverhältnisse bestehenden, in Europa fast einmaligen Besonderheiten.

Diese umfassende Darstellung läßt sich aber nur bei einer Dreiteilung des Gesamthemas verwirklichen. Dank des Entgegenkommens des Verlages, aber auch durch Vorliegen weitreichender authentischer Quellen und vieler, oft historischer Fotos, war es möglich, dieses Vorhaben so zu realisieren. Somit erscheinen unter dem Obertitel „Eisenbahnen am Hochrhein“ nach und nach drei Bände:

- a) der hiermit vorliegende Band 1 – Von Basel zum Bodensee in der Entwicklung von 1840 bis 1939,
- b) dessen Fortsetzung bei DRB, DB und SBB von 1939 bis 1992 als Band 2,
- c) die Strategischen Bahnen als Band 3.

Alle drei Bände bilden historisch und darstellungsmäßig eine Einheit. Dieser Weg wurde bewußt gewählt, um Wiederholungen zu vermeiden. Autor und Verlag hoffen, daß die gefundene Form die Zustimmung der Leserschaft findet. Die beiden anderen Bände werden folgen. Dabei wird um Verständnis gebeten, daß zur Vermeidung angedeuteter Wiederholungen bewußt in Teilbereichen Darstellungen ausgespart oder nur angedeutet werden und jeweils auf die anderen Bände verwiesen wird.

Die Darstellung eines so umfangreichen Kapitels der Eisenbahngeschichte zweier Länder war nur möglich durch eingehende Recherchen bei zahlreichen Stellen der beteiligten Bahnverwaltungen, Archiven und Bibliotheken und anderer Einrichtungen. Dabei war mehr Schrifttum als sonst bei solchen Publikationen üblich zu sichten und zu verarbeiten. Dem Leser, der hier seine Kenntnisse – auch auf Teilgebieten – vertiefen möchte, sei auf das Quellen- und Literaturverzeichnis verwiesen. Aus Zweckmäßigkeitsgründen wird dieses für die Bände 1 und 2 am Ende von Band 2 komplett für diese beiden Bände angegeben, während im Band 3 dann nur noch spezielle, diesen Band betreffende Quellen angegeben werden. Aufgrund des umfangreichen Quellenmaterials wird der Leser um Verständnis für diese Darstellungsform gebeten.