

Vor 110 Jahren:

## ***Eine elektrische Straßenbahn von Griefen nach Jestetten?***

- von Hubert Roth -

Die älteren Leser erinnern sich vielleicht noch an die Überland-Straßenbahn, die im benachbarten Kanton Schaffhausen von der Landesgrenze bei Stühlingen von Schleithem - über den Siblinger Berg - bis nach Neuhausen-Schaffhausen führte - und dort an das Straßenbahnnetz der Stadt anschloss. Es war eine 1 m – spurige Überland-Trambahn, die bereits am **08.08.1905** in Betrieb genommen wurde und annähernd 6 Jahrzehnte in Betrieb war.



*Die Überland-Trambahn in Schleithem-Schaffhausen bei der Durchfahrt von Schleithem (links) und bei der Überfahrt über die Siblinger Höhe (rechts).*

*(Fotos: Museum Schleithem)*

Doch nach dem rasanten Wirtschaftswachstum und der allgemeinen Automobilisierung des Individualverkehrs ab den 1950/60er Jahren nahm der Auslastungsgrad der Bahn immer mehr ab und stellte mit der Zeit gar eine erhebliche Behinderung des Straßenverkehrs dar. Es war die Zeit, in der man allgemein glaubte, die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs läge im flexibleren Busverkehr auf einem weiter auszubauenden Straßennetz. Und so entschied man sich im Jahr **1964** für die Aufhebung des Bahnbetriebes und für einen Ersatzbetrieb durch Autobusse.

**Die Bahn wurde abgebaut, die Zeit der Überland-Trambahn war vorüber.**

### **1910 Projektplanung im badischen Unterklettgau: Die Schleithem-SH-Bahn diene als Vorlage für das neue Straßenbahnprojekt Griefen – Jestetten**

Es ist heute in Vergessenheit geraten und wird die Leser in Erstaunen versetzen, dass im Jahre 1910 ein ähnliches Straßenbauprojekt, wie das eingangs erwähnte schweizerischen Projekt „Schleithem / Schaffhausen“, auch deutscherseits im badischen Unterklettgau geplant war. Danach sollte ebenfalls eine Schmalspurbahn mit 1 m - Spurbreite von ihren **Ausgangspunkt beim Bahnhof Griefen** durch das Dorf Griefen über Unter- und Oberriedern, Bühl, Dettighofen, Baltersweil nach Jestetten bis zum dortigen Bahnhof der SBB führen.

Die Projektierung dieses Vorhabens war bereits soweit fortgeschritten, dass es in gedruckter Form und mit der Benennung der Gesamtbaukosten von **1,3 Millionen Reichsmark** als Broschüre am **23. März 1910** der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Im Straßenbahn-Projekt wurde davon ausgegangen, dass die für die Schmalspurbahn zu benutzende Straße von Griesßen nach Jestetten breit genug sei, um die Gleisanlage im Straßenbereich anlegen zu können, so dass nur unerhebliche Landerwerbungen nötig würden.

Als Betriebskraft der Bahn wurde Elektrizität in Aussicht genommen, die mit 1000 Volt an die Kontakt - Leitungsanlage geführt werden sollte.

**Haltestellen** waren in Griesßen beim Bahnhof, in Griesßen in der Ortsmitte, in Unterrieden, Oberrieden, Bühl (Abzweig), in Dettighofen, in Baltersweil-Berwangen, Jestetten-Dorf und Jestetten-Bahnhof SBB vorgesehen.

**Das alles war auf einer gesamten Strecke von 17,7 km projektiert.**

Als Pilotprojekt diente, wie eingangs erwähnt, die Überland-Straßenbahn von Schleithem nach Schaffhausen. Wie dort sah man ebenfalls vor, in den verschiedenen Ortschaften mit Haltestellen die entsprechenden Stationsgebäulichkeiten zu errichten, um die Billet - Ausgabe, den Gepäck - und Güterdienst wahrnehmen zu können.

Als Rollmaterial waren für den Personentransport mindestens drei Motorwagen vorgesehen, von denen einer als Reserve bzw. Aushilfe bei starkem Verkehr eingeplant war.

Als zweckmäßiger Wagentyp galt damals der vierachsige Motorwagen, eine Konstruktion, die den Bedürfnissen von Überlandbahnen in der damaligen Zeit am besten entsprach. Diese Wagen, ebenfalls bereits bei der Straßenbahn Schleithem-Schaffhausen schon eingesetzt, enthielten zwei Ab-



teile für Raucher und Nichtraucher, je mit 18 Sitzplätzen. Der dazwischen liegende Gepäckraum konnte bei Bedarf auch für den Personentransport eingerichtet werden, so dass weitere 6 Sitz- und vier Stehplätze ausgewiesen werden konnten. Die 3-4 achsigen Anhänger-Wagen mit je 24 Sitz- und 8 Stehplätzen waren darüber hinaus ebenfalls für den Personentransport projektiert.

**Die Baukosten von 1,13 Millionen Reichsmark** teilten sich in der Kostenrechnung wie folgt auf: 960 000 RM für den

Bahnbau, 149 000 RM für das Rollmaterial und 21 000 RM für das Mobilar und die Gerätschaften.

Das ergaben **pro Bahnkilometer Kosten in Höhe von 64 000 RM**. Aufgrund der Betriebsergebnisse verschiedener Schweizer Schmalspurbahnen wurden **Betriebskosten** in Höhe von 3 500 bis 4 000 RM pro Bahnkilometer angenommen.

Leider blieb das Projekt das was es war: **ein Plan und eine Kostenberechnung**.

Denn vier Jahre nach dieser Planung brach bereits **der erste Weltkrieg** aus und setzte einen grausamen Schlussstrich unter das, was für den unteren Klettgau und den Jestetter Zipfel vor 110 Jahren zu einem wichtigen infrastrukturellen Impuls, zu einer damals zweifellos wichtigen Verkehrsverbindung hätte werden können. (H. R.)

\*\*\*\*\*

#### **Quelle:**

Akten der ehem. Gde. Griesßen mit der genannten Projektbroschüre v. 1910