

Lagerraum für Exportgüter im Hyperinflationjahr 1923 Die Güterhalle am Bahnhof Trossingen

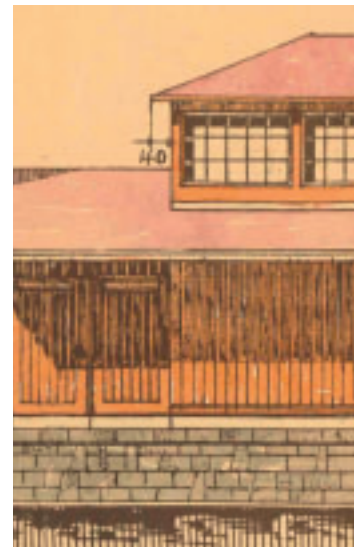
Trotz des Einschnitts, den der Erste Weltkrieg für die deutsche Wirtschaft bedeutete, war die florierende Trossinger Harmonikafabrikation bis zur Weltwirtschaftskrise 1929 davon kaum betroffen. Sie exportierte ihre Produkte weltweit. Dafür bedurfte es einer adäquaten Anbindung an den internationalen Frachtverkehr. Da dieser über das Eisenbahnnetz abgewickelt wurde, brauchte Trossingen einen Güterbahnhof, der die anfallenden Frachtgüter bewältigen konnte. Mit der prosperierenden Harmonikaproduktion wuchs auch der Raumbedarf für die Güterabfertigung. So entstand aus einem niedrigen Anbau am Bahnhofsempfangsgebäude im Jahre 1913 eine eigenständige Güterhalle, die 1923 noch einmal auf ihre doppelte Größe erweitert wurde.

Folkhard Cremer

Zur Trossinger Eisenbahngeschichte

Der Bau von Bahnstrecken wurde im 19. Jahrhundert zunächst von Investoren gefördert, die sich für den Umschlag ihrer Handels- und Industrieerzeugnisse der modernsten Neuerungen für den Frachtverkehr, der Eisenbahn, bedienen wollten. Als 1869 die Bahnstrecke Rottweil–Villingen in Betrieb ging, lag der Staatsbahnhof 5 km von Trossingen entfernt. Die im Trossinger Gewerbeverein organisierten Kaufleute und Industriellen erwogen

schon damals, einen Eisenbahnanschluss zum Ortskern zu legen. Doch erst 1898 gelang es der dafür gegründeten Aktiengesellschaft, deren Hauptanteile der Harmonika-Fabrikant Hohner und die Gemeinde hielten, die Verkehrsanbindung als Privatbahnstrecke zu verwirklichen. Dafür nutzte man die neuesten Errungenschaften der Technik. Nach der 1895 in Betrieb gegangenen Strecke Tettang–Meckenbeuren entstand hier die zweite elektrisch betriebene Überlandbahn Deutschlands. Entsprechend seiner technikgeschichtlichen



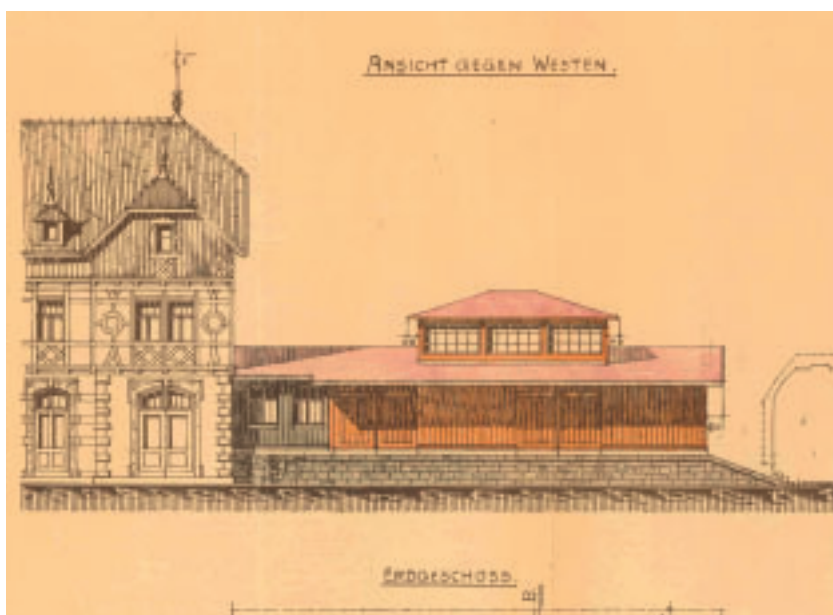
1 Bahnhof Trossingen,
Gleisseite, Foto 1898.



Bedeutung ist der Fahrzeugbestand der Trossinger Eisenbahn seit November 2004 als Kulturdenkmal anerkannt.

Die historischen Betrachtungen zur Trossinger Eisenbahngeschichte enthalten mehr Informationen über den Personen- als über den Frachtverkehr; die erhaltenen Fahrzeuge dienten weitgehend der Personenbeförderung. Doch ist das sicherlich nicht der Hauptgrund, dass man der Lagerhalle des Stadtbahnhofs Trossingen (Bahnhofstraße 9) bisher wenig Aufmerksamkeit geschenkt hat. Hauptgrund dürfte ihre bauliche Anbindung an das Bahnhofsempfangsgebäude sein. Da sich die Entwicklung der zu bewegendem Gütermengen schwer kalkulieren ließ, wurde das Gebäude 1898 für Versand, Empfang, Lagerung und Umladen von Frachtgütern errichtet, zunächst nur als ein kleines Anhängsel am Stationsgebäude. Dieser von Amtsbaumeister Lusser entworfene schmuckreiche historistische Repräsentationsbau mit überstehendem Krüppelwalmdach, Erkern, Türmchen, Fachwerkfassaden und Holzverschalungen hat durch verschiedene vereinfachende Überformungen im Verlauf des 20. Jahrhunderts sein Gesicht verloren, sodass sich eine Vorstellung von seinem Aussehen heute am besten über den in den 1990er

3 Risszeichnung der
1913 errichteten Güter-
halle.



Jahren nach den Originalplänen von 1898 gestalteten Fallerbausatz im Maßstab H0 erschließt.

Erweiterungen der Güterhalle 1913 und 1923

Dagegen wurde der ursprünglich als niedriger Anbau angefügter Frachtraum in zwei Erweiterungsphasen, 1913 und 1923, zu einem eigenständigen Bauwerk neben dem Empfangsgebäude ausgebaut. Die im Wesentlichen nach ökonomisch-praktischen Gesichtspunkten in einer funktionalen Ästhetik gestaltete Lagerhalle blieb in ihrem Zustand von 1923 (abgesehen von Modernisierungen der Laderampen und Fenster) bis heute nahezu unverändert erhalten. Sie ist mit dem Empfangsgebäude lediglich über einen niedrigen modernisierten Bürotrakt, in dem sich schon 1898 das Lademeisterkontor befand, verbunden. Die Bauentwicklungsgeschichte des Anbaus für die Lagerung des Frachtgutes spiegelt die stetig wachsende Bedeutung des Güterverkehrs an der Bahnstrecke in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens wider. Schon 1913 wurde der über ein niedriges Frachtabfertigungsbüro mit dem Stationsgebäude im Norden verbundene Lagerraum nach Plänen von Ortsbaumeister Lenz zu einer kleinen Lagerhalle in Riegelfachwerk erweitert. Übernommen wurde dabei die ursprünglich im Boden eingelassene Frachtwage. Schon diese Güterhalle war durch ein Oberlicht über dem First gleichmäßig ausgeleuchtet. Im Jahre 1923 erwies sich der 1913 geschaffene Lagerraum erneut als zu klein. 1923 war das Jahr der Hyperinflation. Während das Gros des deutschen Volkes unter Arbeitslosigkeit und Lebensmittelknappheit litt, gelang es der seit den 1880er Jahren boomenden, exportorientierten Harmonikaindustrie in Trossingen bis zur Weltwirtschaftskrise 1929 weiter zu expandieren. 1923 konkurrierte die Matth.-Hohner-AG in Trossingen noch mit der Ch. Weiss AG und der And's Koch AG 1928 beziehungsweise 1929 kaufte der Weltmarktführer Hohner seine beiden Konkurrenten auf. Die Güterhalle wurde 1923 nach Plänen von Ortsbaumeister Achauer zu einer großzügigen längsrechteckigen Halle erweitert. Da nach der Weltwirtschaftskrise das über die Trossinger Bahnstrecke zu bewegende Frachtgut das hiermit bereitgestellte Lagervolumen nicht mehr überschritten hat, blieb die Lagerhalle seither nahezu unverändert erhalten.

Die Güterhalle von 1923

In der letzten Erweiterungsphase 1923 wurden die zur Bahnstrecke parallel gelegenen Außenwände des annähernd quadratischen Baus von 1913 auf etwa die doppelte Länge nach Süden erweitert.



4 Bahnhofsgüterhalle von 1923 von Südosten.

Nach außen zeigt sich die Halle heute als schlichter Putzbau mit flach geneigtem Halbwalmdach, das von einem langgestreckten Oberlichtband über der Firstlinie bekrönt ist. Etwa in der Mitte des Gebäudes verweisen auf den Dachflächen angebrachte Gauben auf eine Transportschiene, die durch das Innere zwischen den Verladerrampen verlief. Die weiten traufseitigen Dachüberstände dienen als Wetterschutz über den Verladerrampen. Das Dachwerk wird von einer Holzständerkonstruktion in den Außenwänden getragen, sodass im Innern ein stützenfreier Raum entsteht. Im Abstand der Länge eines Güterwaggon sind die Längswände durch Verladetore rhythmisch gegliedert. Im Nordteil blieb der Bereich mit dem Wiegeplatz als eigenständiger Raum samt seiner Unterkellerung von 1898 erhalten. Im 1923 ebenfalls mit Unterkellerung errichteten Südteil finden sich Nebenräume auf zwei Ebenen. An historischen Oberflächen sind sowohl der Besenputz der Außenwände als auch der originale Kalkputz im Innern erhalten. Auch der Wiegeplatz mit originaler Waage, der hölzerne Wandtäfer und Verladetore samt Beschlägen blieben nahezu unverändert. Die Güterlagerhalle wurde im Juni 2013 als Zeug-

nis der Eisenbahn- und Güterverkehrsgeschichte erkannt und als Kulturdenkmal nach §2 des baden-württembergischen Denkmalschutzgesetzes in die Liste der Kulturdenkmale Trossingens aufgenommen. Das historistische Empfangsgebäude ist durch die verschiedenen Renovierungen in der Originalsubstanz so stark reduziert, das Erscheinungsbild so stark überformt, dass es in seiner Originalität und Integrität zu stark geschädigt ist, um noch einen Denkmalwert darstellen zu können.

Literatur

Trossingens Verbindungsbahn. Die E-Lok „Lina“, in: Denkmalstiftung Baden-Württemberg 3/2010, S. 1 f., 13.

Martin Häffner/Karl Martin Ruff/Ina Schrumpf: Trossingen. Vom Alemannendorf zur Musikstadt, Trossingen 1997.

Stadtwerke Trossingen (Hrsg.): Trossinger Eisenbahn, Trossingen 1988.

Dr. Folkhard Cremer

Regierungspräsidium Freiburg

Referat 26 – Denkmalpflege

5 Frachtwaage.

6 Blick in das Dachwerk von Süden nach Norden.

