



Das Kriegsende in Gottenheim - ein Bericht von Wilhelm Schätzle

Am Freitag, 20. April 1945, also vor 70 Jahren, flog gegen 20:00 Uhr mit einem blauen Blitz und lautem Knall die Eisenbahnbrücke über den Neugraben, zwischen Eichweg und Buchheimer Straße, in die Luft.

Diese Brücke war 1940 für die zu erwartende höhere Belastung durch Kriegsgerät mit neuen Trägern verstärkt worden. Bei diesem Umbau wurden in den Fundamenten auch schon Sprengkammern vorgesehen. Wochen vor dem Kriegsende hatten Soldaten eine Fünf-Zentner Bombe in jedes der Fundamente der Brücke eingebaut.

Außer der Gottenheimer Bahnbrücke gab es auf der Strecke zwischen Breisach und Freiburg noch die über die Dreisam vor Hugstetten und die Brücke über die Güterbahn im Freiburger Westen. In der Absicht, damit den Vormarsch der französischen Streitkräfte im Breisgau zu behindern, wurden diese drei Brücken von abziehenden deutschen Pionieren gesprengt.



Blick von der Buchheimer Straße/Bahnwärterhaus in Richtung Eichweg. Im Hintergrund der Kaiserstuhl. Links ist die geöffnete Bahnschranke über den Eichweg zu erkennen. Rechts der Stahlträger der Brücke.

Begleitend wurden schon im Spätjahr 1944 im Raum Ihringen/Merdingen Schanzarbeiten durchgeführt. Das heißt Anlegen bzw. der Ausbau von Tankgraben zur Panzerabwehr und Schützengräben. Durch das Aufstauen von Gewässern war im Ried und der Zielmatt in Richtung Bötzingen der von Richard Hunn beschriebene „Narrensee“ entstanden.

Am Sonntag, 22.04. spät nachmittags marschierte nach meiner Erinnerung jedoch ein einzelner gut gebauter französischer Soldat mit Helm und geschultertem Gewehr mitten auf der Straße von Wasenweiler her kommend nach Gottenheim ein. Zurücklaufen zu seiner Truppe wollte der Soldat allerdings nicht mehr. Ich hörte später, dass er das Motorrad von Franz Maucher, Sägewerksbesitzer, konfiszierte.

Wie erfolgte die Übergabe Gottenheims an die Besatzer?

Die Gemeindeverwaltung bestand zu dieser Zeit aus Bürgermeister/Ortsgruppenleiter und Ratschreiber. Der Gemeinderechner arbeitete zu Hause. Vermutlich am folgenden Tag, Montag, 23.04. tauchte ein Vorhut-Kommando der französischen Armee im Ort auf. Julius Band erinnert sich, dass sich sein Vater Karl auf der Straße in der Nähe von dessen Wohnhauses, gegenüber dem Gasthaus Adler befand, als zwei besetzte Armeejeeeps neben ihm anhielten. Von einem der Soldaten wurde er in gutem Deutsch gefragt, wo der Bürgermeister sei? Von seiner Position aus konnte er auf dessen Haus, das Eckhaus Hauptstraße/Hintergasse deuten. Die Übergabe verlief friedlich, vermutlich nach vorgegebenem Schema. Ein erster Punkt der Bedingungen ist bekannt. Richard Hunn erinnert sich an Folgendes: Der bei ihnen arbeitende polnische Kriegsgefangene berichtete, dass die im Oberdorf am Anfang der Bötzingener Straße aus aufgeschichteten Baumstämmen errichtete Barrikade wegzuräumen sei. Was auch erfolgte. Die Franzosen bestimmten einen serbischen Kriegsgefangenen

als Vertreter des nun abgesetzten Bürgermeisters/Ortsgruppenleiters. Julius Band sagt von ihm, das war ein feiner Mann. Dieser „stellvertretende Bürgermeister“ war zuvor zur Arbeit auf dem Hof von Josef Hunn, Hogengasse, verpflichtet. Pfarrer Dr. Schneider beurteilte das Kriegsende in aller Kürze „Die französische Armee besetzt den Breisgau. In Gottenheim bleibt alles ruhig.“

Folgen der Zerstörungen der abrückenden deutschen Wehrmacht

Die Brückensprengungen waren ein Verlust von einiger Tragweite nicht nur für die damalige Reichsbahn, sondern vor allem für die Einwohner entlang der Bahnlinie bis hinein nach Freiburg. Viele Arbeitskräfte und Auszubildende nördlich und südlich der Strecke hatten ihren Arbeitsplatz oder Lehrbetrieb in Freiburg und Umgebung.

Zwar gab es nach Kriegsende Beschäftigung für Aufräum- bzw. Reparaturarbeiten. Die Betriebe - bis Kriegsende meist verpflichtet Rüstungsgüter und Militärgerät zu produzieren- versuchten nun mit den wenigen noch vorhandenen Materialien Gebrauchsgegenstände herzustellen. Es galt zu improvisieren. Aber wie kam man nun nach Freiburg ohne die Bahn? Autos, Omnibusse und Motorräder und erst recht Treibstoff waren Mangelware. Glücklicherweise war, wer noch ein brauchbares Fahrrad besaß.

Die Reichsbahn bemühte sich, die Brücken zunächst behelfsmäßig wieder herzustellen. Die sechs bis acht dienstverpflichteten Arbeiter aus dem Elsaß, die während der Kriegsjahre in Gottenheim Dienst taten, waren nach Hause gegangen. Die Bahn stellte aus dem Krieg zurückkehrende Soldaten ein, die die Trümmer der Brücken (Eisenschrott etc.) aufbereitet und beseitigt haben. Man versuchte mit den wenigen Mitteln den Bahnverkehr wieder in Gang zu bringen.

Die Brücke über die Dreisam war als erste wiederhergestellt. In Gottenheim entstand zunächst eine Holzkonstruktion, deren Fundament aus eingerammten Fichtenstempeln bestand. Im November 1945 war die Neugrabenbrücke frei gegeben. Von da an konnte man mit dem Umweg über Denzlingen und Zähringen mit der Bahn wieder von Breisach nach Freiburg und zurück gelangen. Es gab zunächst pro Tag zwei Zugpaare.

Einem Fahrplan vom Oktober 1945 kann man entnehmen wie lange die Fahrt dauerte:

Abfahrt in Freiburg 18:30 Uhr - Denzlingen 18:46 Uhr - Hugstetten 19:33 Uhr – Gottenheim 19:43 Uhr – Breisach 20:15 Uhr

Die Hinfahrt, Abfahrt war um 7 Uhr, dauerte ebenso lange. Wer in die Nordstadt von Freiburg wollte, konnte in Herdern aussteigen.

Bis die Brücke über die Güterbahn wieder hergestellt war, dauerte es aber lange. Diese konnte aufgrund der Spannweite nicht provisorisch gebaut werden. So dauerte es ungefähr ein Jahr bis Freiburg wieder direkt angefahren werden konnte.



Blick vom Eichweg über den Brandbach (in der Bildmitte zu erahnen) in Richtung des Bahnwärterhauses an der Buchheimer Straße. Die Schranke über die Buchheimer Straße ist noch geöffnet. Im Vordergrund liegt der genietete Stahlträger der Eisenbahnbrücke.

Ein herzliches Dankeschön von der Gemeinde Gottenheim an Herrn Wilhelm Schätzle für diesen Bericht.