

Schicksal

Bauten werden zu einem bestimmten Zweck errichtet. Manchmal ändern sich nach der Fertigstellung die Umstände schnell und stark. Gegen das Schicksal ist kein Kraut gewachsen. Auch in Pfetterhouse nicht. Sein Bahnhof bleibt Zeuge einer weitgehend versunkenen Vergangenheit.

von Manuel Pestalozzi*

Das Dorf Pfetterhouse liegt einen knappen Kilometer von der Schweizergrenze entfernt. Nur wenig weiter ist es zum Punkt, der auf unseren Landeskarten als «Borne des Trois Puissances» eingezeichnet ist. Die Gemarkung erinnert an ein historisches Dreiländereck, dort trafen von 1871 bis 1914 die drei «Mächte» Frankreich, Deutschland und die Schweiz aufeinander. In jener Periode herrschte das Eisenbahnfieber. So wurde anfangs des 20. Jahrhunderts die Largtalbahn gebaut. Sie führte von Dammerkirch (Dannemarie) an der Strecke Basel-Mulhouse-Paris zur Schweizergrenze. Weiter ging es auf der Trasse einer Regionalbahn nach Bonfol, heute Kanton Jura, damals Kanton Bern und auch Pumpfel genannt, dann nach Porrentruy. Die ab Bonfol noch immer betriebene und heute etwas weiter, bis zur eben rückgebauten Sondermülldeponie reichende Strecke trifft dort auf die Verbindung durch die Ajoie mit dem französischen Grenzort Delle. Über Delémont gibt es einen Anschluss ins Schweizer Mittelland.

Der Grenzbahnhof Pfetterhausen am Übergang von der Largtalstrecke ins Schweizer Bahnnetz nahm 1910 seinen Betrieb auf. Der stattliche, wie ein Landgasthof wirkende Repräsentativbau ist die südwestlichste Station, die je auf deutschem Territorium gebaut wurde. Historisierende Elemente treffen auf Jugendstildetails, man könnte von einer bescheideneren Version des etwas gleich alten Badischen Bahnhofs in Basel sprechen – in seiner Formensprache wirkt er unverkennbar deutsch. Deutsch blieb er allerdings nicht lange: 1914 fanden in der Region die ersten Kampfhandlungen des Ersten Weltkriegs an der so genannten Westfront statt. Am 31. Juli wurde der Bahnbetrieb eingestellt, die französischen Truppen stiessen im August bis zum Flüsschen Largue (Larg) vor, das 1,5 Kilometer östlich des Bahnhofs von Süden nach Norden fliesst. Die Larguefront hielt sich bis am Ende des Krieges, es blieb ruhig, hier hiess es fortan tatsächlich und ohne die bittere Ironie im Titel von Erich Maria Remarques Weltbestseller: Im Westen nichts Neues.

Nachher wurde die Strecke bis 1970 mit Unterbrüchen innerhalb des französischen Streckennetzes genutzt, auch der grenzüberschreitende Verkehr wurde jeweils wieder aufgenommen. Wie im Ersten, so gab es auch im Zweiten Weltkrieg Zerstörungen an der Strecke, die man behob. Der Bahnhof hatte aber nie mehr die Bedeutung, die seiner Architektur gerecht wird. Er steht heute etwas isoliert und vernachlässigt am Ostrand des Dorfes an einem Verkehrskreisel, die rückwärtige Vorfahrt ist mit alten Garagenboxen verstellt, das einstige Gleisfeld dient teilweise einem Busunternehmen als Parkplatz und Wartungsgelände. Der Bahnhof liegt am «Circuit du Km 0», einem Kriegslehrpfad, der zu den drei «Fronten» führt, das heisst zu den Stellungen der Truppen Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz. Ein kleiner Schweizer Territoriumszipfel reicht bis zur Largue. Dort war während des Krieges das neue Dreiländereck – der Kilometer 0 der Westfront, die so viel Leiden über Europa brachte.

* Manuel Pestalozzi, dipl. Arch. ETHZ und Journalist BR SFJ, betreibt die Einzelfirma Bau-Auslese Manuel Pestalozzi (<http://bau-auslese.ch>) .

Die folgenden Aufnahmen stehen bei Interesse in hoher Auflösung zur Verfügung.
Download: <http://bau-auslese.ch/Pfetterhouse.zip>



01_MPestalozzi_Pfetterhouse
(4608x3456 Pixel)



02_MPestalozzi_Pfetterhouse
(4608x3456 Pixel)