

Die Schwarzwaldbahn

Von Rudolf Friedmann, Karlsruhe

Vor rund 100 Jahren trat nach langer Entwicklungszeit die Planung über die Linienführung der Schwarzwaldbahn ins entscheidende Stadium. Bereits im März 1838 und zwar in der Debatte über den Bau der ersten badischen Eisenbahnlinie Mannheim—Heidelberg—Karlsruhe—Freiburg—Basel tauchte der Gedanke einer Schwarzwaldbahn auf. Es wurden Stimmen laut, die geplante Hauptbahn nicht auf dem ganzen Weg im Rheintal zu belassen, sondern ihr etwa ab Offenburg oder Freiburg eine Richtung zum Bodensee zu geben mit der Begründung, daß hierbei einer alten Handelsstraße Süddeutschlands gefolgt würde. Landstände und Regierung beschlossen jedoch, die Hauptbahn in der Ebene zu führen. (Eisenbahngesetz vom 29. März 1838.) Der Ruf nach einer Schwarzwaldbahn aber verstummte nicht. Als die Züge auf der 1840 eröffneten Hauptbahn Mannheim—Heidelberg verkehrten, als der Bau der Bahn rasch nach Süden voranschritt und allgemein erkennbar wurde, welchen Aufschwung die Eisenbahn für diejenigen Gebiete brachte, die sie erschloß, wurde der Wunsch und die Forderung seitens der Bevölkerung des Schwarzwaldes und Bodenseegebietes dringlicher erhoben. Versammlungen in Villingen, Donaueschingen, Triberg und Überlingen hatten viele Petitionen zur Folge; den beiden badischen Kammern und der Regierung wurde in dieser Sache stark zugesetzt. Indes war die Regierung aber auch nicht untätig geblieben. Sie beauftragte die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues mit den Planungen über eine Schwarzwaldbahn, und im Jahr 1846 war der erste Entwurf vorgelegt.

Durch dieses von Oberbaurat Sauerbeck erstellte Projekt ersahen erst alle Beteiligten, wie schwierig es sein dürfte, eine allen Forderungen gerecht werdende Schwarzwaldbahn zu bauen; nicht zuletzt waren es die hohen

Kosten (von Sauerbeck mit rd. 23 Millionen Gulden veranschlagt), die sowohl eine Rentabilität als auch eine Finanzierung überhaupt in Frage stellten. Zu dieser Ernüchterung kamen noch die politischen Wirren der 1848er Jahre, die nachfolgenden politisch unruhigen Zeiten, die schlechte Lage auf dem Geldmarkt und die Tatsache, daß sich das Land mit der im vollen Bau befindlichen „Hauptbahn“ Mannheim—Basel finanziell sehr stark belastete. Das Projekt „Schwarzwaldbahn“ trat so wenigstens für die Öffentlichkeit wiederum für einige Zeit in den Hintergrund.

Vielleicht war es gut so. Inzwischen gingen die Untersuchungen der Ingenieure über die Möglichkeiten einer guten Linienführung unter besonderer Berücksichtigung der topographischen und geologischen Verhältnisse weiter. Inzwischen schritt auch der Bau der „Hauptbahn“ rasch voran (1840 Mannheim, 1843 Karlsruhe, 1845 Freiburg, 1855 Basel). Die Erfahrungen, die bei der Betriebsführung mit dem neuen Verkehrsmittel „Eisenbahn“ gemacht wurden, konnten von den Eisenbahningenieuren wiederum beim Bau neuer Anlagen verwertet werden. Insbesondere waren es wertvolle Erkenntnisse bezüglich der günstigsten Steigungsverhältnisse in baulicher und betrieblicher Hinsicht; auch war der anfängliche Mißgriff der Spurweite, Breitspur 1,600 m statt Normalspur 1,435 m, längst wieder ausgemerzt. Die Pause kam der künftigen Schwarzwaldbahn sehr zugute.

Nach Fertigstellung der „Hauptbahn“ und der Inbetriebnahme auf ihre volle Länge von Mannheim bis Basel, nach Inangriffnahme ihrer Fortsetzung über Waldshut an den Bodensee (1856 Waldshut, 1863 Konstanz) war es damals der Großherzoglichen Regierung klar, daß eine Umfahrung des Schwarzwaldes schwere wirtschaftliche Nachteile die-



Bild 1 Schwarzwaldbahn Offenburg—Singen mit Varianten

ses Gebietes nach sich ziehen würde. Interessenten, Regierung und Landstände waren sich einig, daß eine Schwarzwaldbahn nunmehr gebaut werden mußte; daß sie der Staat zu finanzieren hatte, erwies sich auch als einzige Lösung. Inzwischen hatten auch die Ingenieure weitere Entwürfe ausgearbeitet:

Nachdem die „Hauptbahn“ Mannheim—Basel über Waldshut—Singen nach Konstanz weitergeführt wurde, war es eindeutig, daß diese Schwarzwaldbahn von Offenburg nach

Singen zu führen sei, wobei die Anfangs- und Endstrecken Offenburg—Hausach und Singen—Engen so gut wie festlagen. Dagegen gab es im Zwischenstück Hausach—Villingen bzw. Donaueschingen mehrere Möglichkeiten. Dem Ingenieur war hier die Aufgabe gestellt, von Hausach, Meereshöhe 240 m + NN irgendwie nach Villingen (ca. 700,0 m + NN) oder Donaueschingen (ca. 680,0 m + NN) zu gelangen mit einer Höchststeigung, die nicht nur die baulichen Belange (geringe Baukosten),

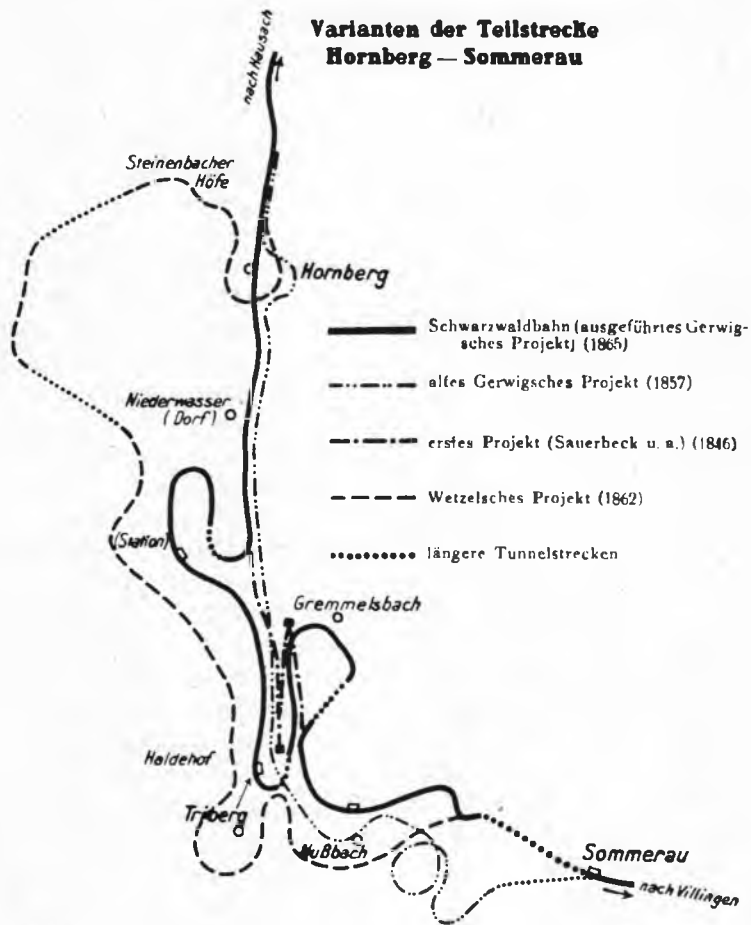


Bild 2 Varianten der „Sommerau-Linie“

sondern auch die der künftigen Betriebsweise zu berücksichtigen hatte (geringe Betriebskosten). Dasselbe galt von der anderen Seite aus Richtung Singen (ca. 430,0 m + NN); hier war allerdings der Höhenunterschied geringer. So schälten sich unter den vielen möglichen Trassen drei Linien heraus, die zur engeren Wahl standen und um die mit allen parlamentarischen Mitteln erbittert gekämpft wurde (Bild 1).

Die „Bregtal-Linie“ (Haslach–Prechtal–Furtwangen–Donaueschingen).

Die „Schiltach-Linie“ (Haslach–Schiltach–Schramberg–Villingen).

Die „Sommerau-Linie“ (Hausach–Triberg–Sommerau–Villingen).

Die „Bregtal-Linie“ benutzte ab Haslach zum Aufstieg das Mühlenbach- und Prechtal und mußte die Wasserscheide am „Furtwängle“ mit einem ca. 4500 m langen Scheiteltunnel durchstoßen, da die Entwicklungslänge dieser Linie bei Benutzung des Hinterprechtals und bei einer Steigung von 2 ‰ (1 : 50) verhältnismäßig kurz war. Günstiger war die Südseite ab „Furtwängle“. Hier konnte das Bregtal gut ausgefahren werden. Die Schwierigkeiten der Nordseite machten jedoch das Projekt sehr teuer; dazu kam, daß die Nordrampe durch

verhältnismäßig schwach besiedeltes Gebiet führte. Die „Bregtal-Linie“ war die teuerste der drei Varianten und schied aus diesem Grunde aus. Ihre Südrampe — ab Furtwangen allerdings nur, und auch in veränderter Höhenlage — ist später (1893) als Privatbahn (Mittelb. Eisenbahn-Gesellschaft) gebaut worden.

Die „Schiltach-Linie“ folgte ab Hausach weiterhin dem Kinzigtal, schwenkte in das Schiltachtal bis Schramberg ein, kletterte im Güttelbachtal hoch, wendete im oberen Kirnbachtal wieder gegen Schramberg, berührte Sulgen, Weiler und Königsfeld und steuerte dann Villingen an. Diese Linie hatte den Vorteil, daß sie nur 760 m Höhe + NN erreichen mußte, um nach Villingen zu gelangen; bei einer weiteren Verlegung nach Osten ins Gebiet der schwäbischen Alb sogar nur 710 m + NN. Ein Gegengefälle, das in der Nordrampe bei Königsfeld lag, sowie scharfe Krümmungshalbmesser waren zwar technische Mängel, sie ließen sich aber beheben; ihr entscheidender Nachteil nach damaliger Meinung war aber, daß sie zu einem großen Teil auf württembergischem Boden verlief. Für diese Linie kämpften nicht nur die württembergischen Gemeinden, sondern auch die badischen Ortschaften des oberen Kinzigtals, insbesondere die Kreisstadt Wolfach; naturgemäß setzten sich die Gemeinden des mittleren Schwarzwaldes, nämlich Villingen, Triberg, St. Georgen für „ihre“ Sommerau-Linie ein.

Die „Sommerau-Linie“ war eigentlich der Ur-Entwurf der Schwarzwaldbahn (Entwurf Sauerbeck 1846). (Bild 2)

Sie unterlag wiederholt Verbesserungsvorschlägen, denn ihr haftete zunächst ein entscheidender betrieblicher Nachteil an: um die Höhe zwischen Gutach bis Sommerau zu erreichen, waren zwei Spitzkehren vorgesehen; Hemmnisse in der zügigen Durchführung des

Betriebes, welche die andern beiden Trassen nicht aufwiesen. Die Großherzogl. Bad. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues beauftragte einen ihrer fähigsten Ingenieure, den Großh. Badischen Baurat Robert Gerwig, diese Sommerau-Linie neu zu überarbeiten. Am 8. September 1858 legte Gerwig sein Projekt vor: die Spitzkehren waren beseitigt, an ihre Stelle trat das für jene Zeit „unerhörte Wagnis“ einer Kreiskehre als Tunnel. Diese erstmalige volle Spirale hat später bei mehreren Gebirgsbahnen ihre Nachahmung gefunden: am Gotthard wie bei der Albubahn u. a. sind sie zu finden und legen heute noch Zeugnis ab von Robert Gerwigs Genie. Aber diese Linie wurde verworfen. Sie wies Steigungen 1 : 40 und Halbmesser bis zu 180 m auf, Maße, die für eine wirtschaftliche Betriebsführung zu bedenklich waren. Gerwig wurde beauftragt, ein weiteres Projekt auszuarbeiten. Am 23. Dezember 1865 war es dann soweit: im neuen Entwurf, dem endgültigen, der dann auch zur Ausführung empfohlen wurde, fielen die beiden Spitzkehren und es waren auch die geforderten Mindesthalbmesser von 300 m und die maximale Steigung von 1 : 50 nirgends unterschritten. Wie bereits in seinem Entwurf 1858 wartete Gerwig wiederum mit einer technischen Überraschung auf: mit zwei großen Doppelschleifen, teilweise im Tunnel, schuf er sich die notwendige Entwicklungslänge, um mit der Steigung 1 : 50 Sommerau zu erreichen (832,0 + NN).

Es ist bereits erwähnt worden, daß die Schiltachlinie in schärfstem Wettbewerb mit der Sommeraulinie lag. Es waren auch bestechende Vorteile: die Höchstneigung der Schiltachlinie lag mit 1,87 ‰ flacher als die der Sommeraulinie. Der Scheitelpunkt der erstgenannten Strecke lag auf Höhe 710 m + NN; bei der Sommeraulinie mußten weitere 120 m verlorener Höhe erklommen werden. Diese Vorteile der Schiltachlinie, bei gleichen Baukosten geringere Betriebskosten, wogen

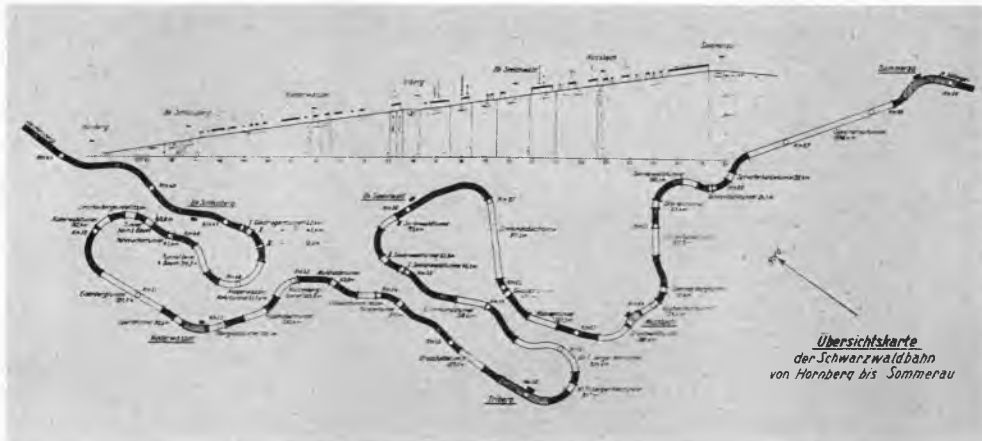


Bild 3 Übersichtskarte der Schwarzwaldbahn von Hornberg bis Sommerau

sehr schwer, und es ist kein Wunder, daß um die beiden Möglichkeiten in Wort und Schrift verblissen gerungen wurde.

Während die Anhänger der Sommeraulinie ihren Gegnern vorwarfen, die Bauunterlagen nicht sorgfältig genug aufgestellt und den Entwurf zu sehr im Kostenanschlag herabgedrückt zu haben, bezichtigten die Schiltachlinie-Anhänger ihre Gegner des engstirnigen Partikularismus, hoben die teure Betriebsführung hervor und prophezeiten große Winterschwierigkeiten wegen des Schnees infolge der höheren und schneereicheren Lage.

Aber Regierung und Volksvertretung entschieden sich für die „badische“ Sommeraulinie; nicht zuletzt deshalb, weil das letzte Gerwigsche Projekt eine Lösung darstellte, die eine Führung auf dem badischen Gebiet noch voll rechtfertigte.

Mit den Bauarbeiten wurde am 1. 4. 1865 begonnen. Die Strecke Offenburg—Hausach bot mit ihren bautechnisch günstigen Bodenverhältnissen keine besonderen Schwierigkeiten; sie wurde am 2. 7. 1866 eröffnet. Ebenso war die Strecke Singen—Engen am 6. 7. 1866 in Betrieb genommen worden. Der Abschnitt Engen—Donaueschingen bot wegen der ungünstigen geologischen Verhältnisse (bröckeliger Jurakalk und zu Rutschungen

neigendes, quellenreiches Gelände) erhebliche Schwierigkeiten. Die Inbetriebnahme erfolgte am 15. 6. 1868. Villingen war von Süden her am 16. 8. 1869 erreicht. Das Kernstück Hausach—Villingen benötigte naturgemäß länger. Die Kriege 1866 als auch 1870/71 unterbrachen den Bau. Beim Ausbruch des Krieges 1870 wurden die deutschen Arbeiter eingezogen, während die zahlreichen italienischen Arbeiter in ihre Heimat reisten. Zum Glück dauerte die Unterbrechung nur wenige Monate, so daß die halbfertigen Bauwerke keinen großen Schaden erlitten. Nach Kriegsende wurden die Bauarbeiten energisch fortgeführt, und am 10. 11. 1873, nach sechs Jahren und viereinhalb Monaten Bauzeit war es dann soweit, daß auch diese schwierige Strecke soweit fertig war, daß sie dem Betrieb übergeben werden konnte. Insgesamt gesehen war es eine gewaltige Leistung: 39 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 10 644 m waren zu bauen (der längste davon ist der Sommerautunnel mit 1 697 m); ferner mußten allein auf dem Abschnitt Hausach—Villingen 6 große und 136 kleinere Brücken ausgeführt werden. Bei den zu bewegenden Massen handelte es sich größtenteils um Fels (Granit, Gneis, Muschelkalk), der in mühevoller Arbeit ge-



Bild 4 Denkmal für Robert Gerwig beim Bahnhof Triberg

phot. Rother

bohrt, gesprengt und zu den Schüttstellen gefördert werden mußte.

Beim Bau des großen Sommerau-Tunnels (1872) brach ein Tunnelstück auf 21 m Länge ein, wobei glücklicherweise niemand ums Leben kam. Zu den vielen Ingenieurbauten kamen noch eine erhebliche Anzahl Bahnhofsgebäude, Wegverlegungen, der Bau von Bahnwärter- und Wohnhäuser; Signal- und Fernmeldeanlagen und schließlich die großen Mengen von Schotter, Schwellen, Kleineisen und Schienen für den Oberbau. Die Kosten für den Abschnitt Hausach–Villingen betragen rd. 23 Millionen M (= 446 000.– M/km). Die gesamten Kosten der Schwarzwaldbahn betragen bei Aufnahme des durchgehenden Betriebs rund 50 Millionen Mark.

Mit einer Gesamtlänge von 149,14 km (Offenburg–Singen), einem Höhenunterschied von 159,13 m + NN (Offenburg) bis 832,10 m + NN (Sommerau) = rund 673 m, einer maximalen Steigung von 1 : 50 (2 ‰) und Mindesthalbmesser von $R = 300$ m ist die Schwarzwaldbahn eine der bekanntesten Gebirgsbahnen der Welt geworden (Bild 3).

Die Anlage der ganzen Bahn, ihre Trassierung, die Rücksichtnahme auf klimatische und geologische Verhältnisse hat damals in der ganzen Fachwelt Bewunderung und Anerkennung hervorgerufen. Heute noch gilt die Schwarzwaldbahn, sowohl was ihre Linienführung als auch ihre Bauwerke betrifft, als ein Meisterwerk der Eisenbahn-Ingenieur-Baukunst.

Großartig ist es gelungen, die Linie eng an die Hänge anzuschmiegen, den Fels so anzuschneiden, daß die Bahn im standfesten Einschnitt verläuft. Wo es möglich war, wurden die wärmeren, schneefreieren und trockeneren Südhänge bevorzugt benutzt, und Ger-

wigs Grundsatz: wenig Dämme, wenig Brücken, dafür mehr Tunnel, erforderten zwar einen recht hohen Bauaufwand, hat sich aber bei den Kosten der Unterhaltung glänzend gerechtfertigt. Rückblickend darf festgestellt werden, daß die ganze Bahn im Verlauf ihrer 86 Betriebsjahre außerordentlich betriebssicher blieb und die Unterhaltungskosten sich verhältnismäßig niedrig hielten. Kaum eine andere Gebirgsbahn dürfte derartig wetterfest sein. Mit Recht wurde dem Erbauer dieser Bahn, dem Großherzogl. Badischen Baudirektor Robert Gerwig, der auch von 1872–1875 als Oberingenieur den Bau der Gotthardbahn leitete, beim Bahnhof Triberg ein Denkmal in Form eines schlichten Granitblockes gesetzt. (1885). (Bild 4)

Die Aufnahme des durchgehenden Betriebs auf der Schwarzwaldbahn erforderte eine Umgestaltung des seitherigen Fahrplanes. Hierbei war darauf Rücksicht zu nehmen, daß zwar das Planum und alle Bauwerke zweigleisig hergestellt, der Oberbau für das Betriebsgleis zunächst nur eingleisig verlegt war und daß eine beträchtliche Anzahl Material- und Bauzüge dieses Gleis zusätzlich belegte. Erst nach und nach erfolgte der zweigleisige Ausbau (ab 1888), und sogar erst 1921 wurde das letzte noch eingleisige Stück zwischen Neudingen und Gutmadingen zweigleisig. Vom Zeitpunkt der Eröffnung der ganzen Strecke an (am 10. November 1873), bestanden drei durchgehende Zugverbindungen, darunter ein Schnellzug Offenburg–Singen, der in Offenburg 9.30 Uhr abfuhr und Singen 13.40 Uhr erreichte. Die Reisegeschwindigkeit betrug 36 Stundenkilometer. Wie einfach noch der damalige Fahrplan war, zeigt Bild 5. Hier ist die Originalseite des Fahrplans vom Sommer 1886 wiedergegeben. (Bild 5). Der Fahrplan verdichtete sich zusehends. Eine Aufstellung der Reisezugzahlen zeigt den Verkehrsanstieg und Schwankungen auf der Schwarzwaldbahn.

Offenburg - Singen. (Schwarzwaldbahn.)

	241	243	243a	245 E.Z.	743	19 S.Z.	247	247a	249
London ab	—	805	—	—	—	—	—	—	810
Brüssel "	—	613	—	—	—	—	—	—	717
Metz "	—	1236	—	—	—	645	—	—	124
Paris (s. 75) "	—	—	—	810	—	—	—	—	1225
Strassburg (s. 16) "	—	347	—	835	—	1205	1205	—	457
Karlsruhe (s. 16) "	—	318	—	700/728	—	1150	1150	—	440
Freiburg (s. 19) "	—	1110	500	700	—	1126	1126	1245	455
Offenburg § ab	—	500	700	1110 940	—	111	210	340	720
Ortenberg "	—	507	708	947	—	—	217	348	727
Gengenbach "	—	515	718	955	—	201	225	357	736
Schönberg "	—	—	727	—	—	—	234	406	745
Biberach-Bell "	—	527	733	1006	—	212	240	412	752
Steinach "	—	—	741	—	—	—	248	420	800
Haslach "	—	530	749	1016	—	223	254	428	806
Haunbach } (Wolfsch s. 32) } ab	—	538	800	1025	—	282	308	488	815
Gutach "	—	552	—	1029	—	237	318	—	830
Hornberg "	—	559	—	1036	—	—	328	—	839
Gornberg "	—	610	—	1047	—	254	337	—	854
Niederwasser "	—	627	—	—	—	—	358	—	911
Triberg § "	—	637	—	1112	—	321	412	—	921
Rußbach "	—	652	—	—	—	—	430	—	936
Sommerau "	—	702	—	1135	—	347	449	—	946
St. Georgen "	—	708	—	1141	—	358	452	—	952
Peterzell-Königsfeld § "	—	715	—	1148	—	400	502	—	959
Kirnbach § "	—	725	—	1158	—	—	516	—	1000
Billingen § an	—	781	—	1204	—	414	525	—	1015
• Rottweil (s. 42) } an	—	1042	—	210	—	—	806	—	—
• Rottweil } ab	—	—	—	1058	—	—	414	—	830
Billingen § ab	535	786	—	1208	1215	418	545	—	1018
Marbach (Dörbelm) "	541	742	—	—	1224	—	552	—	1024
Kiengen "	545	748	—	—	1238	—	558	—	1030
Grünigen "	552	—	—	—	1242	—	605	—	1036
Donaueschingen § "	602	802	—	1229	130	439	617	—	1045
Wohren "	609	808	—	—	141	—	625	—	an
Neubingen "	615	818	—	1238	152	—	633	—	—
Gutmadingen "	622	—	—	—	202	—	641	—	—
Geislingen "	628	822	—	1247	213	—	647	—	—
Gintlingen "	634	—	—	—	221	—	654	—	—
Zimmendingen § an	639	829	—	1254	230	501	700	—	—
• Stuttgart ab	—	254	—	708	—	132	132	—	—
• Rottweil "	—	722	—	1105	—	418	455	—	—
• Tuttlingen "	615	816	—	1235	—	451	632	—	—
Zimmendingen § ab	648	838	—	1256	300	506	731	—	—
Hattingen "	651	—	—	—	320	—	741	—	—
Thalmühle "	702	851	—	—	337	—	753	—	—
Engen "	711	900	—	120	355	530	804	—	—
Welschingen "	717	906	—	—	404	—	811	—	—
Mühlhausen "	724	913	—	130	417	—	820	—	—
Sobenttraben "	730	—	—	—	428	—	826	—	—
Singen § an	788	925	—	142	440	550	835	—	—
Konstanz (s. 34) an	840	1016	—	248	705	705	1000	—	—
Bregenz (s. 38) "	230	1258/280	—	755/910	—	—	—	—	—
Innsbruck (s. 47) "	—	633	—	621	—	—	—	—	—
Salzburg (s. 47) "	—	1221	—	128/615	—	—	—	—	—
Wien (s. 47) "	—	640	—	900/610	—	—	—	—	—
Schaffhausen (s. 36) "	825	1028	—	280	589	637	955	—	—
Zürich § via Schwyz "	1135	§ 108	—	480	830	830	—	—	—
Luzern (s. 36) "	425	425	—	717	1100	1100	—	—	—
Mailand (s. 36) "	—	—	—	—	788	788	—	—	—
Basel (s. 33) "	143	143	—	560	845	900	—	—	—

Bild 5 Aus dem „Kursbuch der Großherzogl. Badischen Staatsbahnen, Sommerdienst des Jahres 1886“

Zahl der Reisezüge, die Bahnh. Triberg berührten

Jahr	Reisezüge	davon: D-Züge	E-Züge	P-Züge
1873	6	2	—	4
1898 (25 Jahre)	16	4	—	12
1906	22	10	—	12
1914	28	5	9	14
1923 (50 Jahre)	16	2	3	11
1938	30	9	6	15
1948 (75 Jahre)	14	8	—	6
1960	31	8	12	11

Aus dieser Aufstellung ist das wechselhafte Geschick der Schwarzwaldbahn zu erkennen. Besonders zu bemerken ist, daß 1906 ein Schnellzug Amsterdam—Konstanz verkehrte, der auf der Schwarzwaldstrecke nur dreimal, und zwar in Triberg, Villingen und Donaueschingen hielt. Er durchfuhr den Abschnitt Offenburg—Triberg ohne Halt in 59 Min. und überwand dabei einen Höhenunterschied von 459 m, eine respektable Leistung des Maschinendienstes. Die ersten Lokomotiven, die auf der Schwarzwaldbahn verkehrten, hatten noch Namen; so verkehrten auf dem Abschnitt Offenburg—Hausach die „Straus“ und „Kehl“. Sie wurden später (1895) durch die „namenlose“, dafür nummerierten Lokomotiven ersetzt; zunächst durch die besonders entwickelte, in Fachkreisen als badische IVE bekannte Vierzylinder-Lok, dreifach gekuppelt, konstruiert von der Maschinenfabrik Karlsruhe. Später folgten ihr andere Typen, darunter als bekannteste Dampflok auf der Schwarzwaldbahn die Lok der Baureihe 39, die treu und brav ausharrte, bis sie 1956 von der Diesellokomotive V 200 abgelöst wurde.

Der erste Weltkrieg verursachte, wie bei allen Bahnen, aus Gründen der Kohleneinsparung eine erhebliche Verkehrsbeschränkung. Die französ. Besetzung Offenburgs in den Jahren 1923/24 brachte eine Abschnürung der Rheintal- und auch der Schwarzwaldbahn. Die durchgehenden Rheintalzüge wurden über Pforzheim—Nagoldtal—Höllental umgeleitet, so daß der Abschnitt Villingen—Donaueschingen ganz erheblich belastet wurde. Dagegen lag der untere Teil der Strecke fast still; die Personenzüge begannen in Ortenberg statt

Offenburg. Es verkehrte nur ein Schnellzug ab Hausach. Das 50. Jubeljahr der Bahn, das in diese Zeit fiel, verlief somit in einer wenig schönen betrieblichen Lage.

Der zweite Weltkrieg verschonte auch die Schwarzwaldbahn nicht. In den letzten Kriegsjahren, als die strategische Bedeutung der Schwarzwaldbahn mit Rücksicht auf die Lage der Front wuchs, steigerten sich auch die Fliegerangriffe. Brücken und Bahnhöfe waren das Ziel der Angriffe. Beim Zusammenbruch 1945 wurden einige Tunnels und Brücken gesprengt, so daß — erstmals in der langen Geschichte dieser Bahn — der durchgehende Betrieb vom 16. 4. 45 bis 30. 6. 45 unterbrochen war. Die Schwarzwaldbahn, die eine wichtige Nachschublinie der Besatzungstruppen der französ. Zone und des französisch besetzten Vorarlbergs bedeutete, wurde nach dem Zusammenbruch mit Vorrang behandelt. Am 8. August 1945 lief der erste Schnellzug über die behelfsmäßig wieder hergestellte Strecke. 1950 war die letzte eingleisige Stelle bei Gutach beseitigt und damit die Zweigleisigkeit wieder hergestellt. Heute weist die Schwarzwaldbahn mit insgesamt 58 Reisezügen die Höchstzahl der Zugbelegungen auf.

Die Winterschwierigkeiten, über die bereits vor dem Bahnbau viel diskutiert wurde, waren weitaus ungefährlicher als man befürchtete, und es sind in den 86 Jahren eigentlich nur drei Fälle bekannt, in denen wirkliche Schwierigkeiten zu vermelden sind: am 14. März 1883 war die Strecke bei Nußbach über 3 m hoch verweht, so daß anderthalb Tage lang der durchgehende Verkehr unmöglich war. Am 13. Februar 1905 blieb ein Personenzug im Schnee stecken, wobei die Strecke für einige Stunden blockiert war, und im Frühjahr 1952 trat im von früher her berüchtigten „Schneeloch“ oberhalb Triberg derartiger Schneefall auf, daß mit Mühe und Not ein Gleis freigehalten werden konnte. Sonst traten in jüngster Zeit kaum mehr Störungen auf; der Wetterwarndienst und die technischen Möglichkeiten der vorbereitenden Maßnah-



Ausbesserungsarbeiten im Hippenbachtunnel. Der Betrieb muß eingleisig durchgeführt werden.



Schwarzwaldbahn bei Triberg, dreimal übereinander

phot. Carle

men und die Räumungsaktion selbst (Schneeschleudern) usw. ließen Verwehungen schon gar nicht mehr gefährlich werden.

Das ist, kurzgefaßt, die Geschichte der Schwarzwaldbahn.

Wenn auch Kriege und sonstige den Verkehr einschränkende Zeiten auf dieser Bahn Rückschläge eintreten ließen, so sind doch immer wieder alle Möglichkeiten angewandt worden, um diese Strecke konkurrenzfähig und auch wirtschaftlich zu erhalten. Die Reisezugzahlen sind — wie bereits ausgeführt — im Laufe der Jahrzehnte angestiegen. Die Reisegeschwindigkeit ist durch den Einsatz leistungsfähiger Lokomotiven von 36 km/h (1873) auf 60 km/h heute gestiegen. Während im Eröffnungsjahr ein Schnellzug für die Strecke Offenburg—Singen 4 Std. 10 Min. benötigte, legt heute der schnelle D 162 die Strecke in 2 Std. 30 Min. zurück. Seit November 1956 sind moderne Dieselloks der Type V 200 (2000 PS) eingesetzt und sie haben die Dampfloks auf der ganzen Strecke völlig verdrängt.

Ein gutes Stück Romantik der Eisenbahnzeit ist damit allerdings verschwunden. Vorbei ist die Zeit, wo die Dampfloks in Triebwerksschnaufen, Wasser fassen und „Dampf machen“ mußten; vorbei sind die Zeiten, wo in Villingen eine erschöpfte, oft vereiste Dampfloks ausgewechselt wurde und die Erfahrenen unter den Reisenden die Pause benutzten, um sich die guten „Villinger Würstle“ einzuverleiben. Und noch nachträglich: Ein „Hut ab“ vor den Leistungen des Lokomotivpersonals der damaligen Dampflokomotiven. Aber mit dem Einsatz der Dieselloks ist nun auch jede Belästigung durch Rauch und Ruß entfallen, die bei dem früheren Dampfloksbetrieb unver-

meidlich war, und der Reisende kann ungestört die einmalig schöne Landschaft genießen. Und wenn dann einmal die Schwarzwaldbahn elektrifiziert sein wird — zum 50. Geburtstag im Jahre 1923 wurde der Wunsch schon ausgesprochen, vielleicht reichs nun zum 100. Geburtstag! — werden die Vorteile der elektrischen Zugförderung gerade auf dieser Gebirgsstrecke besonders in Erscheinung treten und vor allem eine weitere Verkürzung der Fahrzeit, besonders in der Steigung und bei schweren Zügen mit sich bringen.

So ist die Schwarzwaldbahn zwischen dem Rheinland und Norddeutschland einerseits und dem Schwarzwald—Bodensee- und ostschweizerischen Gebiet andererseits eine unentbehrliche Eisenbahnlinie geworden, hat weiten Gebieten des Schwarzwaldes Blüte und Wohlstand gebracht, und die Tatsache, daß zwischen Offenburg und Singen acht Eisenbahn- und ca. zwanzig Kraftpost- und Bahnbuslinien an sie anschließen, zeigt, welche Verkehrskraft ihr auch heute noch, der bald Hundertjährigen, entströmt.

L i t e r a t u r

Kuntzemüller, A.: Die Badischen Eisenbahnen. Verlag G. Braun, Karlsruhe 1953.

Kuntzemüller, A.: Robert Gerwig, Verlag Erwin Burda, Freiburg 1949.

Hausing, J.: Die Eisenbahnen in Baden, Verlag Fleischhauer und Spohn, Stuttgart 1929.

Die Bundesbahndirektion Karlsruhe: Die Bundesbahn 1957, Heft 15.

Friedmann, R.: Rangierbahnhöfe im Bezirk der Bundesbahndirektion Karlsruhe, Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 19/1959.

Kuntzemüller, A.: Fünfzig Jahre Schwarzwaldbahn, Archiv für Eisenbahnwesen 1923, Verlag Julius Springer, Berlin.

Deecke, Dr. Wilhelm: Geologie rechts und links der Eisenbahnen im Schwarzwald, Verlag Bad. Schwarzwaldverein e.V., 1932.