

**Eisenbahn
JOURNAL**



B 30873 E
ISBN 3-922404-99-5

**special
5/96**

Die Schwarzwaldbahn

Udo Kandler

DM 19,80
sfr 20,50
öS 150,--



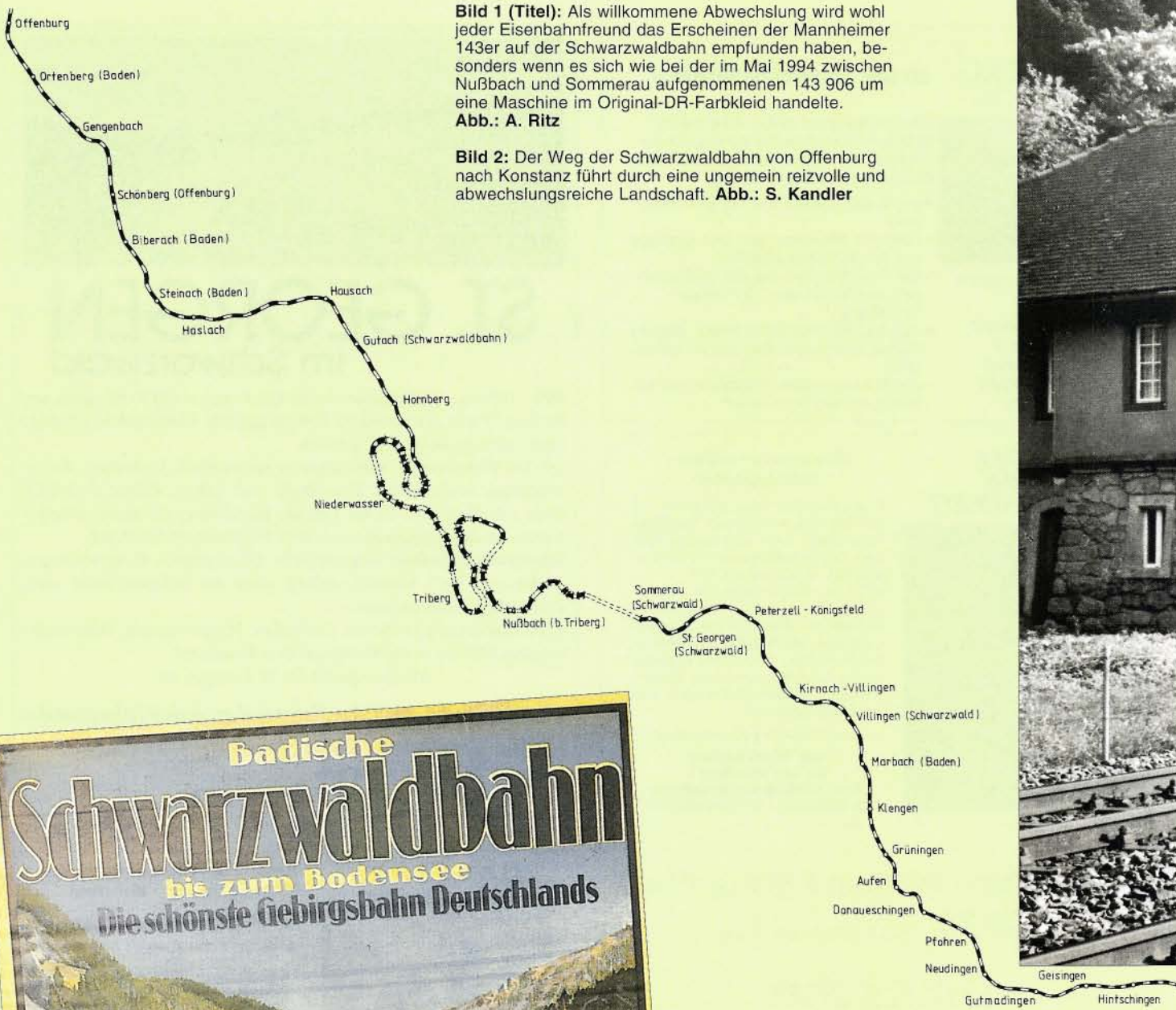


Bild 1 (Titel): Als willkommene Abwechslung wird wohl jeder Eisenbahnfreund das Erscheinen der Mannheimer 143er auf der Schwarzwaldbahn empfunden haben, besonders wenn es sich wie bei der im Mai 1994 zwischen Nußbach und Sommerau aufgenommenen 143 906 um eine Maschine im Original-DR-Farbkleid handelte.
Abb.: A. Ritz

Bild 2: Der Weg der Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Konstanz führt durch eine ungemein reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft. **Abb.: S. Kandler**

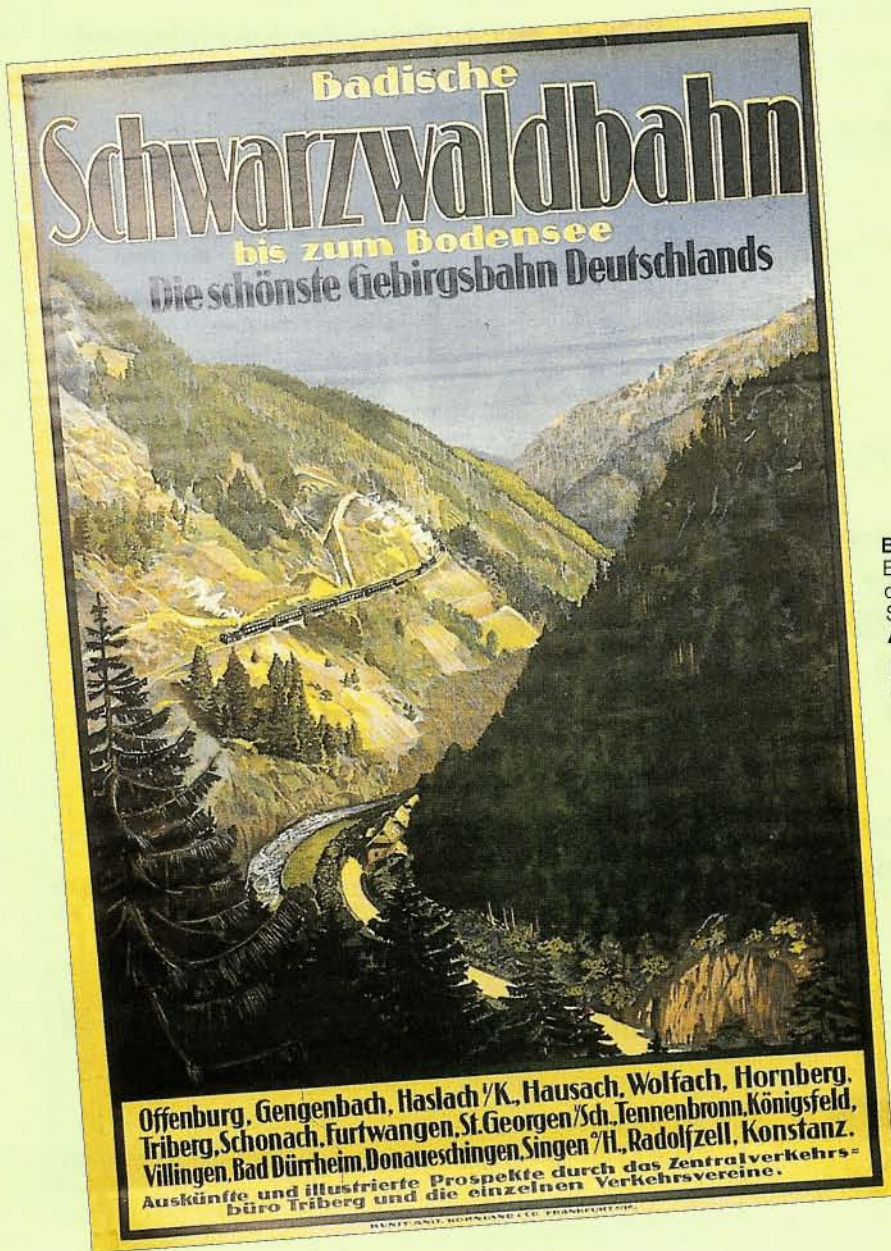


Bild 3 (oben rechts): Bahnwärterhaus nahe der Blockstelle Schloßberg.
Abb.: L. Rothowe

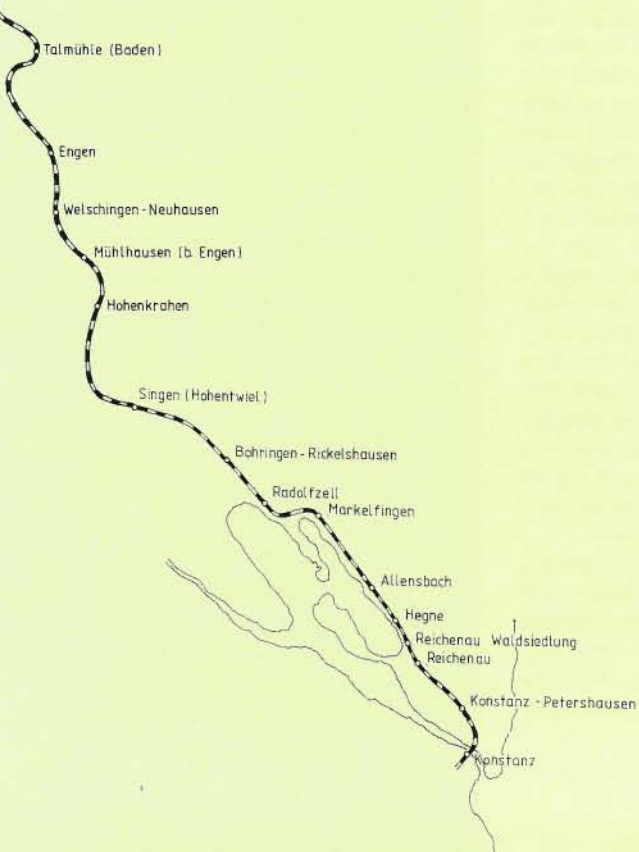
Bild 4 (links): Motive der Schwarzwaldbahn als wohl schönster deutscher Gebirgsbahn wurden sogar für die Fremdenverkehrswerbung genutzt.
Abb.: Sig. Wunschel

Bild 5: Ein besonderer Service wurde den Gästen des Hotels Martin in Triberg zuteil: Eine Eisenbahn-Signaleuhr machte die Gäste durch Klingelzeichen auf die Abfahrt des Zuges aufmerksam. Zu sehen ist die Uhr heute im Schwarzwaldmuseum.
Abb.: A. Ritz





attingen (Baden)



Inhalt

	Seite
Einleitung	6
Robert Gerwig	9
Weiter Weg bis zum Bau	12
Probefahrt im Schwarzwald	15
Eine technische Meisterleistung	32
Biographie einer Strecke – die Schwarzwaldbahn im Lauf der Zeit	38
Die Triebfahrzeuge der Schwarzwaldbahn	52
Die Tunnels der Schwarzwaldbahn	64
Vom Donautal in den Hegau	66
Zeitgenössische Ansichtskarten	78
Quellenangaben – Impressum	80



Bild 6: An einem der typischen Schwarzwaldhöfe eilt im Herbst 1993 eine 143 mit ihrem Zug vorüber. **Abb.: W. Klee**

Bild 7: Zwischen dem Hohenackertunnel und dem Tunnel beim 3. Bauer windet sich der IR 1577 Kassel – Konstanz am 10. Oktober 1990 bergwärts. **Abb.: A. Ritz**

Einleitung

Wenn man auch mit einer Abhandlung über die Schwarzwaldbahn kaum mehr Neuland beschreiten kann, ist das Thema doch immer wieder interessant und lohnt die Darstellung in einem Special des Eisenbahn-Journals.

Der Status, die einzige zweigleisige Gebirgsbahn der Deutschen Bahn AG zu sein, ist ihr genauso geblieben wie die hervor gehobene Stellung aufgrund der vielen Tunnels. Nur die Neubaustrecke Hannover – Würzburg kann sie hier überbieten. Die 39 Tunnels bringen es immerhin auf eine Gesamtlänge von 10,7 km.

Mit dem Bau der Schwarzwaldbahn ist untrennbar der Name ihres Schöpfers Robert Gerwig, seines Zeichens Oberbaurat der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn, verbunden. Um die Neigungsverhältnisse in Grenzen zu halten, schlug Gerwig seinerzeit neue Wege ein. Zwischen Hornberg und Sommerau galt es auf 11 km Luftlinie 447,71 m an Höhe zu gewinnen. Durch die künstliche Höhenentwicklung mittels zweier Kehrschleifen gelang es ihm, mit einer maximalen Steigung von 1:50 auszukommen. Allerdings verlängerte sich dadurch der für die Bahn zurückzulegende Weg auf 26,1 km.

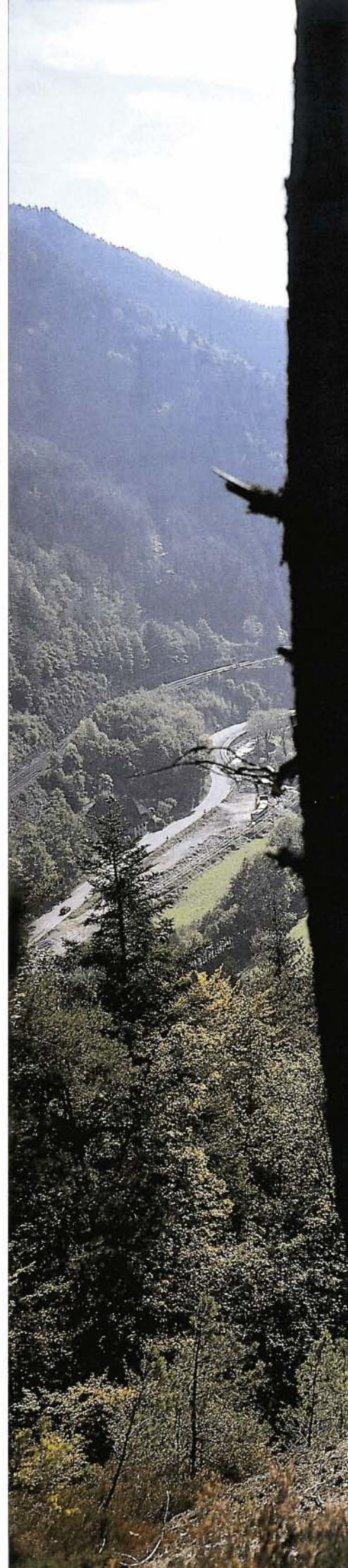
Die Anlage der Kehrschleifen bei Niederwasser und Triberg war ein absolutes Novum, womit Gerwig im Gebirgsbahnbau Akzente setzte und sich weit über die Grenzen Badens hinaus bekannt machte. Mit der Schwarzwaldbahn ist ihm zweifelsohne ein großer Wurf gelungen. Nicht umsonst wurde Gerwig noch während der Bauphase der Schwarzwaldbahn als lei-

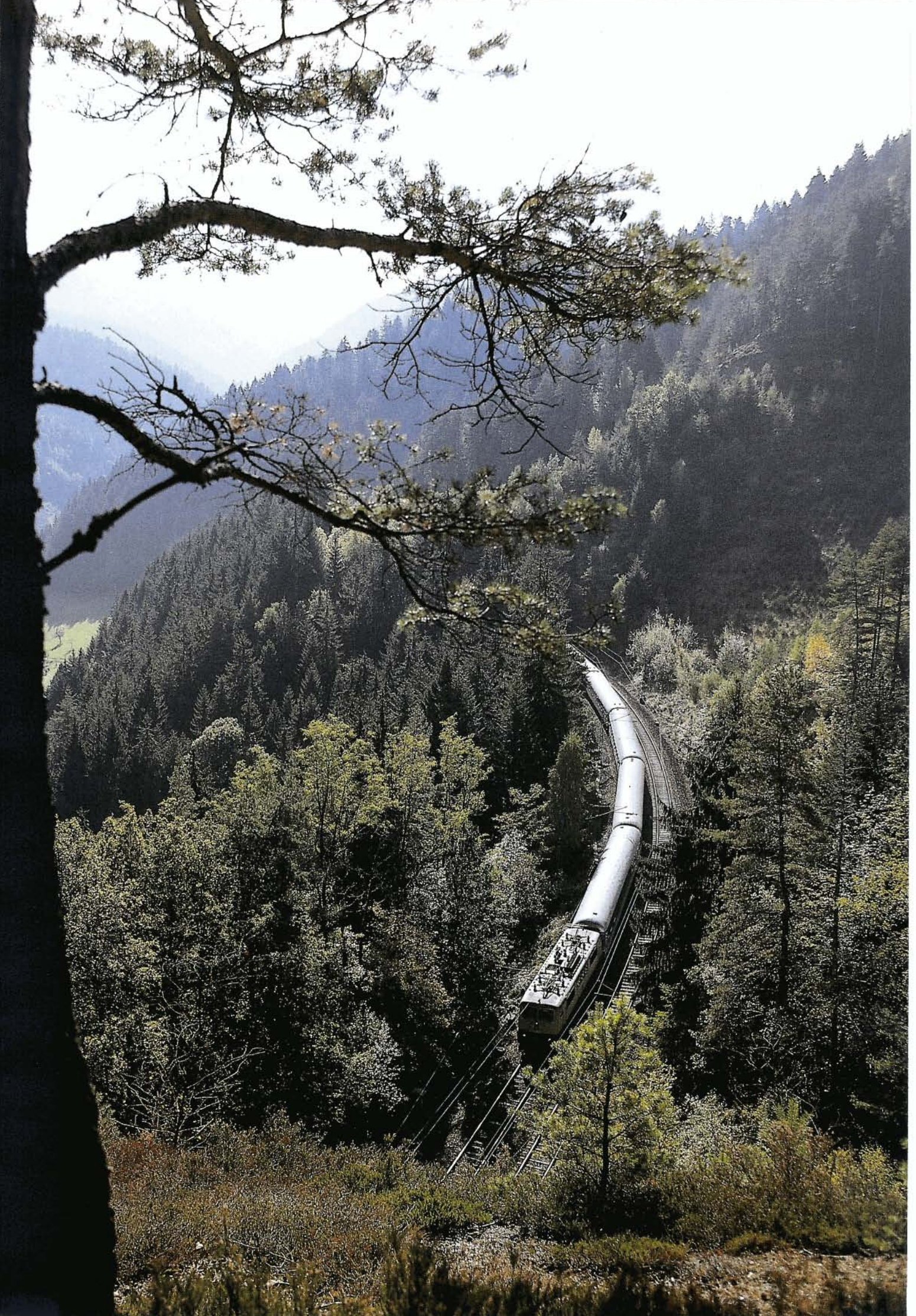
tender Ingenieur zur schweizerischen Gotthardbahn berufen.

Aus heutiger Sicht ist es kaum mehr nachvollziehbar, wie man ein derartig kühnes Projekt durchboxen konnte, obwohl die Bahn zwischen Hausach und Villingen einen viel einfacheren Weg hätte nehmen können, wäre die Entscheidung zugunsten der sogenannten "Schiltachlinie" gefallen. Nur die Tatsache, daß die Trasse dann württembergisches Gebiet hätte mitbenutzen müssen, veranlaßte Baden zu diesem Schritt. Der Partikularismus läßt grüßen.

Letztlich konnte die Schwarzwaldbahn wegen der langen Planungs- und Bauphase des Mittelstücks zwischen Hausach und Villingen erst Ende 1873 in Betrieb genommen werden. Damit war die 179,4 km lange Strecke von Offenburg über Singen bis Konstanz am Bodensee durchgehend befahrbar. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, daß im südlichen Abschnitt die Züge der Gäubahn aus Richtung Stuttgart in Hattingen (seit 1934, davor mußte in Immendingen kopfgemacht werden) auf die Schwarzwaldbahn treffen. Von Hattingen bis Singen besteht eine betriebstechnische Einheit; die Schnellzüge der Schwarzwaldbahn haben ihren südlichen End- bzw. Ausgangspunkt in Konstanz, während die D-Züge der Gäubahn meist ab Singen über Schaffhausen in die Schweiz rollen.

Wie es sich für eine richtige Gebirgsbahn gehört, wurde der Betriebsmaschinendienst von der teils schwierigen Trassenführung geprägt. Der Schub- und Vorspanndienst zwischen Hausach und Sommerau war zur Dampflokzeit an der Tages-





ordnung. Weniger bekannt dürfte da wohl die Rampe zwischen Engen und Hattingen sein. Hier werden zum Teil noch heute schwere Güterzüge nachgeschoben. Waren es zur Länderbahnzeit die schweren Maschinen der Badischen Staatsbahn, prägten hier nachfolgend die "starken Preußen", die P 10 (zusammen mit

der schwächeren P 8) im Personen- und die G 12 im Güterzugdienst, über viel Jahre das Bild. Einsätze von Einheitsloks u.a. der Reihe 44 stellten auf der Schwarzwaldbahn eher eine Übergangslösung dar. Ende der fünfziger Jahre hielt nämlich verstärkt die neuentwickelte Großdiesellok der Reihe V 200⁰ beim Bw Villingen Einzug. Mit Erscheinen der stärkeren V 200¹ Ende 1964 wurde

bald auch die letzte Dampflok überflüssig. Obwohl die Elektrifizierung längst außer Frage stand, setzte die DB für nur kurze Zeit mit allen Vor- und Nachteilen auf die komplette Verdieselung der Schwarzwaldbahn. Mit erheblichem Aufwand konnte die Strecke Offenburg – Villingen – Konstanz bis zum Herbst 1977 in zwei Etappen durchgehend elektrifiziert werden. Seither bestimmt der elektrische Zugbetrieb das Geschehen und zeigt sich heute ganz im Gewand der "Neuen Bahn".

Udo Kandler




Bild 8: Der von einer 139er geführte E 3615 Offenburg – Konstanz hat am 10. Oktober 1990 beim ehemaligen Bahnhof Niederwasser den Obergießtunnel verlassen. Abb.: A. Ritz

Robert Gerwig

Eine Beschreibung der Schwarzwaldbahn wäre unvollständig ohne die Biographie ihres Schöpfers Robert Gerwig. Mit der Planung und Realisierung fand das Projekt der Schwarzwaldbahn in Fachkreisen weit über die badischen Grenzen hinaus Beachtung. Im Gebirgsbahnbau setzte Gerwig richtungweisende Maßstäbe.

Als Sohn des großherzoglichen Ministerialrevisors Christian Gerwig wurde er am 2. Mai 1820 in Karlsruhe geboren, wo er auch seine Kindheit verbrachte. Ab dem 14. Lebensjahr besuchte er die Großherzoglich Badische Polytechnische Schule zu

Karlsruhe, die spätere Technische Hochschule. Bereits während des Studiums zeichnete er sich durch seine besondere Begabung aus. So war es nicht weiter verwunderlich, daß er bereits 1841 das Staatsexamen für Bauingenieurwesen mit Auszeichnung ablegte. Die Beurteilung des Prüfungsausschusses: "Robert Gerwig hat vor allen anderen am meisten Talent, Kenntnisse und Bildung und steht denselben weit voran. Er hat Gewandheit, das Gelernte richtig anzuwenden und ein klares praktisches Urteil. Seine Zeichnungen und Projekte sind mit Fleiß und Liebe behandelt; er verdient in Beziehung auf seine Committenten das Prädikat Vorzüglich." Noch im selben Jahr wurde er Beamter

und begann seine Laufbahn als Ingenieurpraktikant bei der Wasser- und Straßenbauinspektion Karlsruhe. Bis 1844 war er ferner bei den Inspektionen Bruchsal, Freiburg und Rastatt tätig. In jenen Jahren fühlte er sich zum Eisenbahnbau besonders hingezogen. Bereits 1846 hatte er den Posten eines Referenten inne, und bald war er über den Assessor und Baurat zum Oberbaurat aufgestiegen. Vor allem im Bereich des Hochschwarzwaldes zeich-

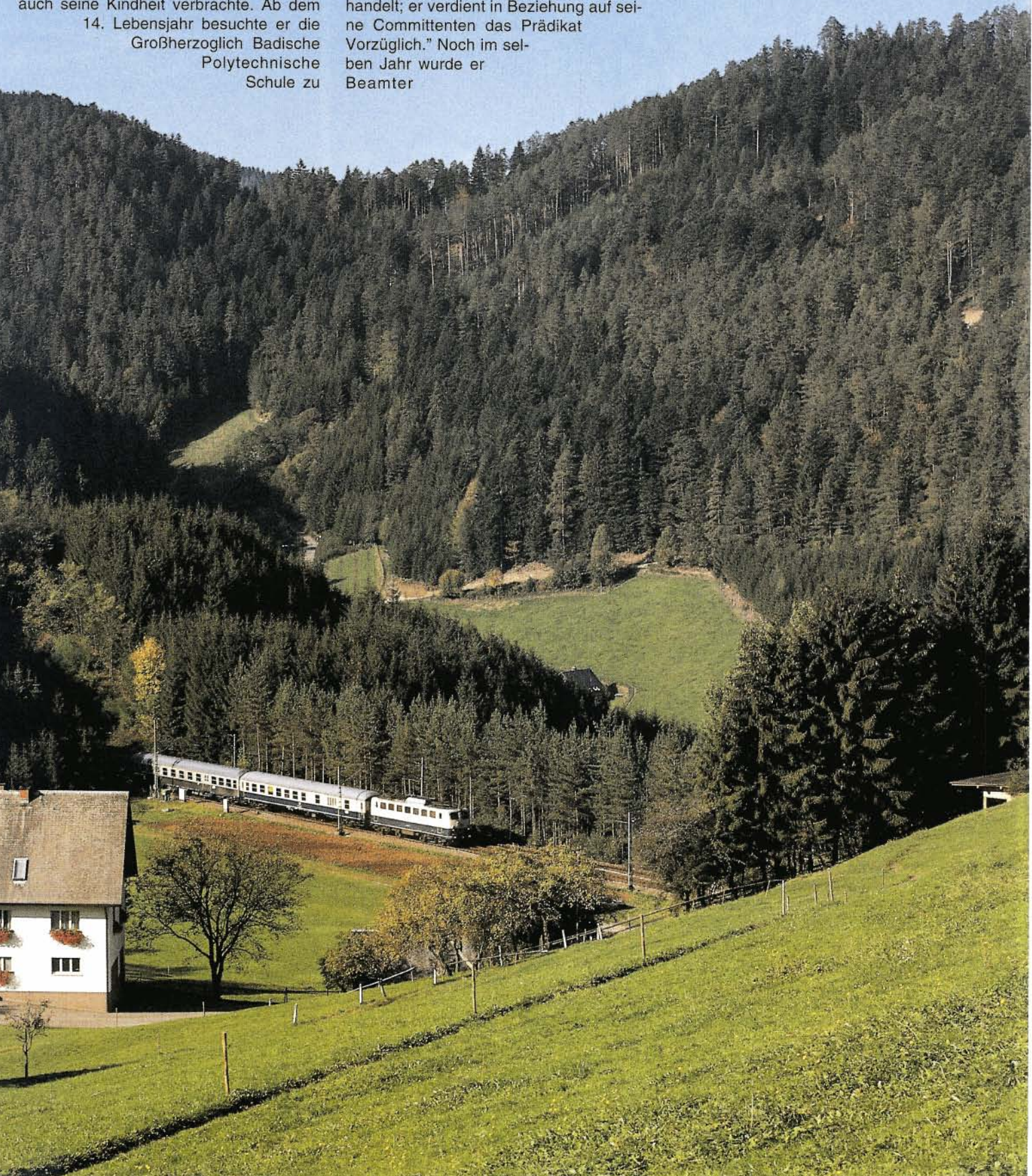




Bild 9: Robert Gerwig (auf dem Holzsteg links stehend) mit seinen Arbeitern anlässlich der Fertigstellung des Großen Triberger Kehrtunnels. **Abb. 9 und 10: Foto Carle**

Bild 11: Oberhalb von Hornberg hat der von einer 139 nachgeschobene IR 1577 am 5. Oktober 1990 die ehemalige Blockstelle Schloßberg erreicht. **Abb.: A. Ritz**

Bild 10: Porträt Robert Gerwigs, des Schöpfers der Schwarzwaldbahn.



nete Gerwig für den Bau so mancher Straße verantwortlich. In dieser Zeit lernte er sowohl die volkswirtschaftlichen als auch die geologischen Strukturen des Schwarzwaldes bestens kennen.

1850 erfolgte die Berufung zum Direktor der neugegründeten staatlichen Uhrmacherschule in Furtwangen, an deren Aufbau er bis 1857 maßgeblich beteiligt war. Ende 1856 hatte Gerwig zudem als Nachfolger von Oberbaurat Sauerbeck die Oberleitung beim Bau der badischen Hauptbahn übernommen, die zu diesem Zeitpunkt von Mannheim bis Waldshut fertiggestellt war. Gerwig realisierte die Fortsetzung über Schaffhausen und Singen bis zum Bodensee nach Konstanz, genauso wie den Rheinübergang zwischen Waldshut

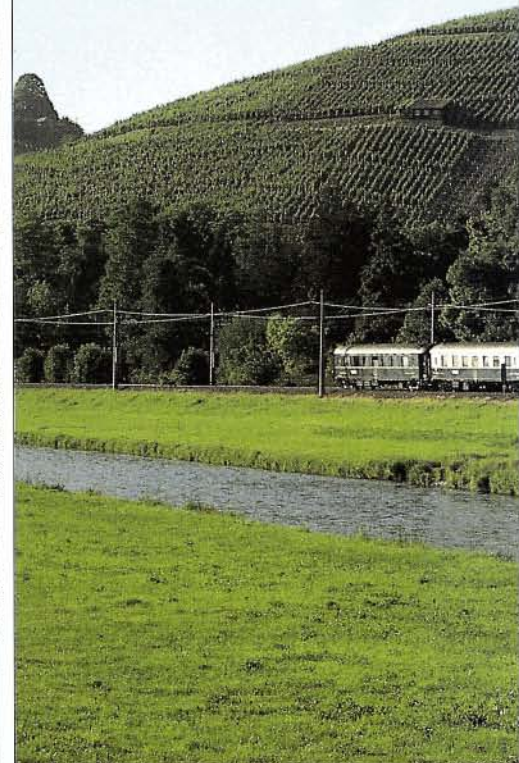
und dem schweizerischen Koblenz. In all diesen Jahren eignete sich Gerwig das nötige Wissen an, das ihn schließlich zum Bau der Schwarzwaldbahn befähigte.

Spätestens mit dem Bau dieser Gebirgsbahn wurden seine Fähigkeiten auch international bekannt, was ihm im Jahre 1872 den hochdotierten Posten des leitenden Ingenieurs der Gotthardbahn einbrachte. Für diese Tätigkeit wurde er vom Staatsdienst freigestellt. Auch die Gotthardbahn bekam den Gerwigschen Stempel aufgedrückt. Dennoch führten die äußeren Umstände nach dreijähriger Mitarbeit zum vorzeitigen Ende des Dienstverhältnisses bei der Gotthardbahn, das er im Mai 1875 aufgab. Seine Rückkehr in den badischen Staatsdienst brachte ihm die Beförderung zum Baudirektor der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahn ein. In dieser Position unterstand ihm nun der gesamte Eisenbahnbau. Gleichzeitig engagierte er sich als Abgeordneter des Landtags.

Sein letztes großes Vorhaben sollte der Bau der Höllentalbahn von Freiburg nach Neustadt werden. Entgegen den bisherigen Gepflogenheiten legte er bei der Höllentalbahn zur Höhenentwicklung keine Kehrschleifen mehr an. Nicht zuletzt aus Kostengründen entschied er sich für eine direkte Trassierung aus dem Dreisamtal hinauf in den Hochschwarzwald. Allerdings mußte der Anstieg zwischen Hirschsprung und Hinterzarten mit einer Leiterzahnstange nach dem System Bissinger-Klose versehen werden, die bei der Badischen Staatseisenbahn erstmalig zur Anwendung kam. Inmitten seiner Schaffensphase beim Bau der Höllentalbahn ereilte ihm am Morgen des 6. Dezember 1885 der Tod.







Weiter Weg

Der Gedanke, einen Schienenweg über den Schwarzwald zu legen, ist so alt wie die Eisenbahn selbst. Schon in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden dahingehende Überlegungen angestellt. So gab es bereits damals Bestrebungen, den Schienenweg nicht durch das Rheintal über Basel zu legen, sondern statt dessen aus der Rheinebene in östlicher Richtung direkt zum Bodensee zu führen. Über konkrete Ausgangs- bzw. Endpunkte zwischen dem Rheintal einerseits und dem Bodensee andererseits gab es anfangs

Bilder links von oben nach unten:

Bild 12: Nördlicher Ausgangspunkt der Schwarzwaldbahn ist Offenburg. Der am 10. März 1984 in Offenburg eingelaufene IC 571 "Breisgau" fährt freilich weiter am Oberrhein entlang.

Bild 13: Der Bahnhof von Offenburg in einem alten Stich aus der Zeit um 1845. **Abb.: Sammlung Klee**

Bild 14: Morgendliche Momentaufnahme im Bahnhof Gengenbach mit dem durchfahrenden D 2060 am 7. Juli 1984.

Bild 15: In Biberach (Baden) zweigt die Harmersbachtalbahn der SWEG nach Oberharmersbach-Riersbach von der Schwarzwaldbahn ab. Im Bild sehen wir den Bahnhof Zell (Harmersbach) mit dem VT 104 am 25. August 1989. **Abb.: J. Gutjahr**