ModellEisenBahner

SPEZIAL

Nr. 10/2009
November 2008 - März 2009
15,- €

SFr 30,00
Österreich € 16,50
BeNeLux € 17,25
Frankreich/Italien/Spanien € 19,50

4 198026 715001 10

Die Schwarzwaldbahn

Ein Meisterwerk der Ingenieurskunst

Pioniertaten
Robert Gerwigs Meisterstück

Reise- und Fototipps
Die schönsten Ziele am Schienenstrang

Streckenwandel
Tunnel, Schleifen und Kehren

Super-Schauanlage
Schwarzwaldbahn en miniature

RIOGRANDE
Dampf • Reise • Abenteuer
VIDEO-EXPRESS

Die Filmprofis

Mit Dampf und Diesel nach Konstanz

Seit über 100 Jahren erschließt eine kühne Eisenbahn die badische Ferienregion zwischen Offenburg und Konstanz. Über sie ist schon viel geschrieben worden, wir porträtieren diese eindrucksvolle Mittelgebirgsbahn nun filmisch. Die Basis bilden tolle und seltene Originalaufnahmen vom Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre, als auf der Schwarzwaldbahn die legendäre P 10 ebenso noch heimisch war wie die damals hochmoderne V 200. Motive aus den neunziger Jahren fehlen nicht.

Laufzeit 55 Minuten

DVD-Video • Best.-Nr. 3018 • € 22,95

Weitere tolle DVDs zu diesem Thema:

Best.-Nr. 3010 • € 22,95

Best.-Nr. 6306 • € 16,95

Best.-Nr. 6321 • € 16,95

Best.-Nr. 6330 • € 16,95

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 33 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] www.vgbahn.de

Liebe Leserin, lieber Leser,

beim Begriff Gebirgsbahn denken sicher die meisten Eisenbahnfreunde zuerst an Alpenbahnen in der Schweiz oder in Österreich. Doch so weit muss man gar nicht reisen, denn auch im Süden Deutschlands finden sich Strecken mit entsprechendem Charakter. Vor allem die Querung des Schwarzwaldes erforderte ingenieurtechnische Meisterleistungen. Im Ergebnis entstand die einzige zweigleisige deutsche Gebirgsbahn, die seit 1873, also seit nunmehr 135 Jahren, Offenburg und Konstanz über Singen verbindet. Ihr wohl reizvollster Abschnitt ist jener zwischen Hausach, Triberg und St. Georgen.

Dieser soll Ihnen, lieber Leser und liebe Leserin, im vorliegenden Heft ausführlich vorgestellt werden. Denn nicht nur Planung und Bau der Schwarzwaldbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren bahnbrechende Leistungen, auch die Elektrifizierung in den 1970er-Jahren war eine Herausforderung, mussten doch in allen 36 Tunneln die Gleise tiefer gelegt werden, und das bei laufendem Betrieb!

In gewohnter Weise möchten wir Ihren Blick aber auch auf die Landschaft und die Orte rechts und links der Gleise lenken, denn auch sie haben viele Reize. Angefangen vom charakteristischen Baustil der historischen Bauernhöfe bis hin zur Heimat der Kuckucksuhr, dem weltberühmten Zeitmesser. Dieser hat im übrigen sein Aussehen einem Eisenbahningenieur zu verdanken. Auch die Natur selbst zeigt sich nicht kleinlich, so finden sich etwa in Triberg Deutschlands höchste Wasserfälle.

Nutzen Sie also die sich bietenden Gelegenheiten, die Schwarzwaldregion kostengünstig per Bahn zu erkunden und dabei auch die Museen daselbst zu besuchen.

Ein Museum, das sich der Kernstrecke der Schwarzwaldbahn verschrieben hat, befindet sich in Hausach direkt gegenüber dem Bahnhof. Die dortige H0-Modellbahn gilt als Europas größte nach konkretem Vorbild gebaute Anlage. Auch diese stellen wir Ihnen vor – kurz im Heft und ganz ausführlich auf der beiliegenden DVD. Dort finden Sie im Bonusmaterial auch herrliche Filmszenen von der großen Schwarzwaldbahn mit viel Dampf und kleinen Anekdoten am Rande.

Viel Vergnügen bei der Lektüre des vorliegenden Heftes wünscht Ihnen

MARKUS TIEDTKE
Verantwortlicher Redakteur des MEB-Spezial

Hinweis zur beigeklebten DVD:

Der Film über die Schwarzwald-Modellbahn Hausach wurde im Format 16:9 gedreht, das Bonusmaterial allerdings noch im Format 4:3. Bitte stellen Sie Ihren Monitor entsprechend ein. Bei den Kamerafahrten über die Schwarzwald-Modellbahn (aus der Modell-Lok heraus) treten vereinzelt Bildstörungen auf. Diese sind nicht auf eine fehlerhafte DVD zurückzuführen, sondern auf Übertragungsstörungen zwischen der Kamera und dem Aufnahmegerät.

Inhalt

IMPRESSIONEN

6 **FASZINIERENDE GEBIRGSBAHN**
Die Erschließung der Schwarzwaldregion durch die Eisenbahn 1873 veränderte das Landschaftsbild nachhaltig. Früher wie heute faszinert die Strecke jeden Reisenden.

ENTWICKLUNG

12 **GEGEN BERG UND UHR**
Die erste Gebirgsbahn Deutschlands hat eine bewegte Vorgeschichte, ehe sie endlich eröffnet werden konnte. Danach wurde die gesamte Strecke zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor und Highlight.

BAHN UND TECHNIK

24 **EINE LEGENDE ENTSTEHT**
Robert Gerwig beschritt als verantwortlicher Ingenieur mit dem Bau der Schwarzwaldbahn neue Wege. Heute gilt seine Leistung als Pioniertat.

34 **ZUGPFERDE**
Auf der Schwarzwaldrampe haben zahlreiche verschiedene Lokmotiven ihren Dienst verrichtet. Dabei haben sich im Betriebsalltag typische Schwarzwaldmaschinen herauskristallisiert.

46 **MIT STROM ÜBER DEN BERG**
Erst mit der Elektrifizierung kann heute die Bahn wirtschaftlich auf der Schwarzwaldstrecke fahren.

SZENE

30 **NATURGEWALTEN**
Schneereiche Winter im Schwarzwald verlangen dem Bahnpersonal und den Lokomotiven für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes alles ab.

40 **BW-RUNDGANG**
Das Bw Villingen war für die Unterhaltung der Schwarzwald-Lokomotiven zuständig.

80 **ABWECHSLUNG IM ALLTAG**
Heute sorgen zahlreiche Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen für eindrucksvolle Erlebnisse.

52 **DIE BAHN IM KLEINEN**
In Hausach präsentiert sich die Schwarzwaldbahn in der Nenngröße H0 und ist einen Besuch wert.

REISETIPPS

58 **DEN BERGEN ENTGEGEN**
Im Kinzig- und Gutachtal befinden sich entlang der Bahnstrecke zahlreiche Sehenswürdigkeiten.

64 **ZWISCHEN DEN BERGEN**
Hornberg hat weit mehr zu bieten als nur die imposannte Eisenbahnbrücke durch den Ort.

68 **IM LAND DER UHRMACHER**
Triberg ist berühmt für seine Uhrenindustrie und wurde an die Schwarzwaldbahn angeschlossen.

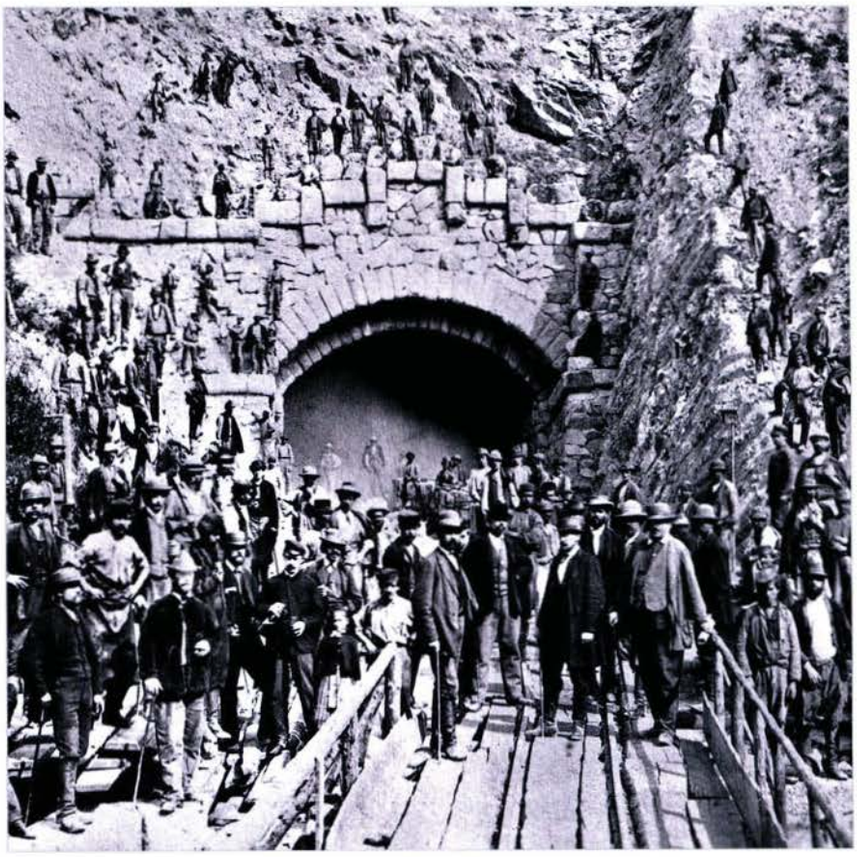
74 **AUF WEITER HÖH'**
Die Entwicklung der Region um St. Georgen hängt eng mit der Schwarzwaldbahn zusammen.

78 **AUF SCHUSTERS RAPPEN**
Erst zu Fuß kann man die wirklich interessanten Aussichtspunkte auf die Bahnstrecke erreichen.

NACHSCHAU

82 **AUTORENPORTRÄTS UND WISSENSWERTES**

82 IMPRESSUM



24 EINE LEGENDE ENTSTEHT

46 MIT STROM ÜBER DEN BERG

12 GEGEN BERG UND ZEIT

34 ZUGPFERDE

64 RUND UM HORNBERG

58 IM KINZIGTAL

52 DIE BAHN IM KLEINEN

Die Erschließung der Schwarzwaldregion mit der Eisenbahn 1873 veränderte das Landschaftsbild nachhaltig. Zahlreiche Tunnel, Einschnitte und Dämme prägen den Streckenverlauf noch heute. Immer wieder ist sie modernisiert worden. Aber auch abseits der Strecke gibt es stete Veränderungen.

KULTUR-LANDSCHAFT IM WANDEL

Faszinierende Gebirgsbahn

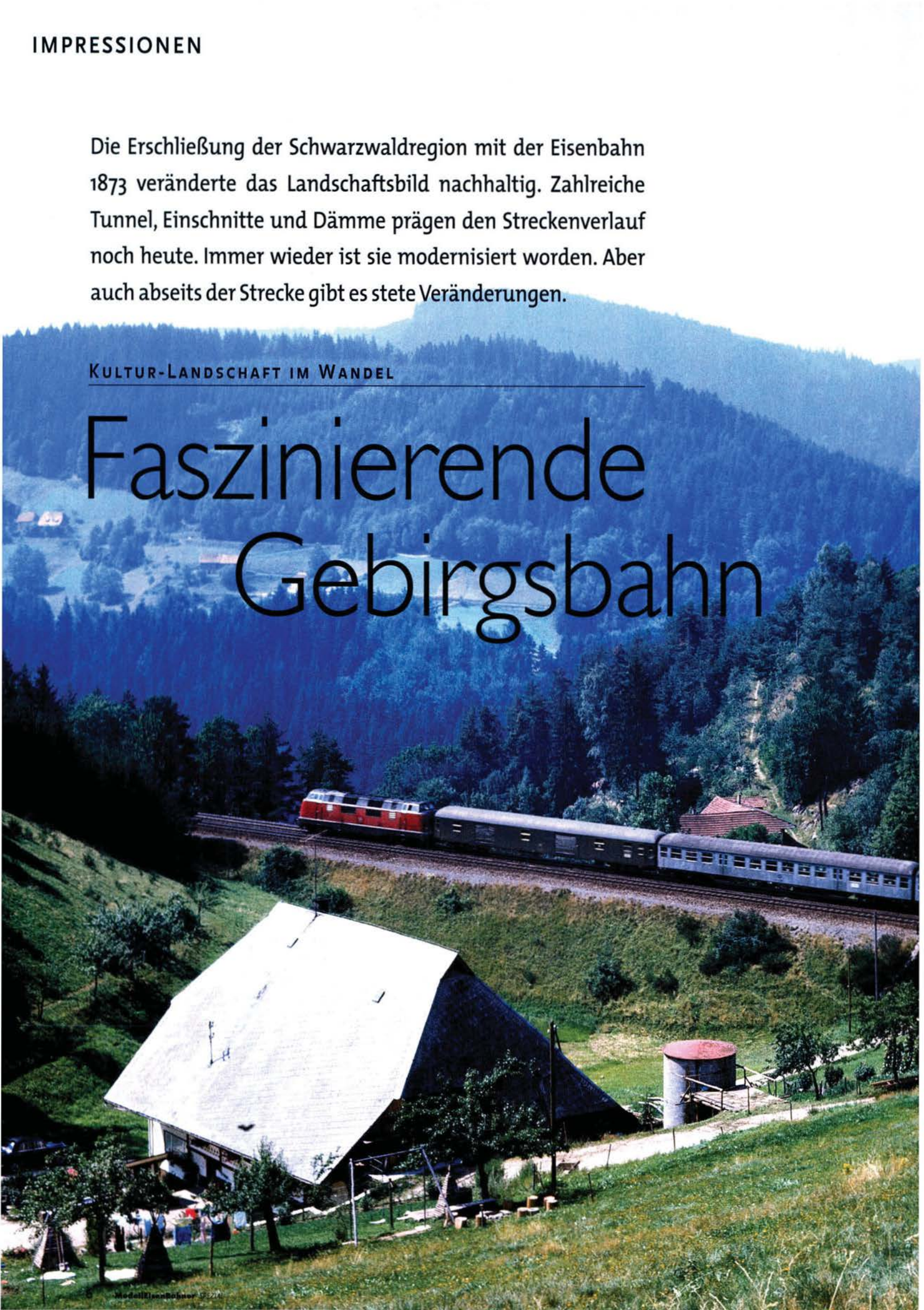


FOTO: HEINZ HANGARTER

Nach Mitte der 1950er-Jahre war der Wohlstand im Hochschwarzwald noch bescheiden, die Landwirtschaft beeinflusste weite Teile der Natur. Als ein Zeichen der Moderne tauchte auf den Gleisen die V 200 auf.

FOTO: MARKUS TIEDTKE

Heute rückt der Schwarzwald vor allem als Ferienregion in den Blickpunkt. Entsprechend hübsch gestaltet und gepflegt sind die Häuser nebst Umfeld. Auch die Deutsche Bahn hat ihre Design-Farben gewechselt.

Mit dem Bau der Eisenbahn zwischen Villingen und Offenburg erschloss sich die Romantik des Schwarzwaldes einem breiteren Kreis. Der Faszination der einzigartigen Landschaft kann man sich auch heute kaum entziehen, obgleich sie sich stetig wandelt: Bäume wachsen, Siedlungen verändern sich ebenso wie das Erscheinungsbild der Lokomotiven und Wagen. Einziger Ruhepol ist scheinbar der Schienenstrang selbst. →

Anfang der 1980er-Jahre hat sich die Landschaft merklich verändert: Der Waldbestand ist dichter, das vordere Anwesen um ein Nebengebäude gewachsen. Die Züge fahren seit 1975 nun elektrisch.

FOTO: SLG. THOMAS PANZER

FOTO: HEINZ HANGARTER

Die Schwarzwaldbahn aus der Sicht des Beimanns oder mitfahrenden Rangierers bietet atemberaubende Ausblicke. Die 1970 bei Gutach entgegenkommende V 160 spielte auf der Strecke nur eine Nebenrolle.

Nur wenige Strecken sind derart mit markanten Lokomotiven verbunden wie die Schwarzwaldbahn

Wohl kaum eine Lok prägte die Schwarzwaldbahn neben der Dampflok so wie die V 200. Als 220 064 mit ihrem Zug im September 1970 die Scheitelhöhe am Sommerautunnel erreicht, war die Ablösung durch E-Loks aber schon beschlossene Sache.

FOTO: HEINZ HANGARTER

FOTO: HEINZ HANGARTER

Der Lokführer der 221 139 hat gut Lachen, denn sein Dienst ist um einiges leichter als zur Dampflokzeit. Und als Schutzkleidung genügt ein Kittel.

Die Querung größerer Höhenzüge ist stets eine Kraftanstrengung, gleich ob sie zu Fuß oder mit technischer Hilfe erfolgt – und jede Erleichterung nimmt der Mensch gern an.

Da verwundert es nicht, dass die gestandenen Männer ihren treuen Dampfrössern in den 1950er-Jahren nur kleine Tränen nachweinten, denn für sie wurde der tägliche Broterwerb als Lokführer auf der V 200 nun wesentlich sauberer und auch leichter als auf der Dampflok. →

Ganz ohne Dampf ging es eine Zeitlang doch nicht: Bei Sommerau zeigte im September 1963 eindrucksvoll die 39 235, dass diese Baureihe nach fast 30 Jahren Schwarzwalddienst auf dieser Strecke noch nicht zum alten Eisen gehörte.

FOTO: HEINZ HANGARTER

Anno 1970: Vor allem auf den Nebenstrecken des Schwarzwaldes machte sich ab 1953 der Schienenbus VT 98 nützlich, war aber auch auf der Hauptstrecke mit einigen Stammleistungen vertreten.

Teils atemberaubende Ausblicke zwischen den Tunneln und in den Kurven kennzeichnen die Bahntrassen