

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Die badische Schwarzwaldbahn**

**Hardmeyer, Jakob**

**Zürich, [ca. 1886]**

Die Bahn und ihre Anlage

[urn:nbn:de:bsz:31-244510](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-244510)

dass er ihm ein Weilchen Freude mache, eine ähnliche Freude, wie wir sie empfanden, als wir denselben auf unserer frohen Schwarzwaldfahrt für ihn sammelten.

### Die Bahn und ihre Anlage.

Auf einer Strecke von 33,2 Kilometern führt diese Bahn der Kinzig entlang durch ein freundliches, breites Thal dahin von Offenburg bis Hausach. Die Stationen dieses Theilstückes sind: *Offenburg, Ortenberg, Gengenbach, Schönberg, Biberach-Zell, Steinach, Haslach und Hausach*. Von Offenburg an sich auf dem rechten Ufer der Kinzig haltend, überbrückt die Bahn diesen Fluss unweit der Station Steinach, von wo an sie dem linken Ufer folgt.

Diese Strecke ist eine Thalbahn, welche die Steigung von 1:163 nicht überschreitet. — Sie ist den 2. Juli 1866 eröffnet worden, und ihre Baukosten beliefen sich auf circa 5,140,000 Mark.

Bei Hausach verlässt die Bahn das Kinzigthal und lenkt in südöstlicher Richtung in das Thal der Gutach ein, des Bergwassers, das hinter Triberg auf den Höhen entspringt, an deren östlicher Abdachung die obersten Quellbäche der Donau ihren Ursprung haben. Die Bahnstrecke Hausach-Villingen (Länge 52,7 km) ist eine Bergbahn von kunstreichster Anlage. Ihre Stationen sind: *Gutach, Hornberg, Niederwasser, Triberg, Nussbach, Sommerau, St. Georgen, Peterzell-Königsfeld, Kirnach, Villingen*.

Die Höhenunterschiede und die Steigungsverhältnisse zwischen Hausach und Sommerau sind folgende:

	Maximalsteigung	Entfernung in km	Höhenunterschied in m
Hausach-Hornberg	1:50	9,4	143,0
Hornberg-Triberg	1:50	13,4	231,8
Triberg-Sommerau	1:53	12,6	215,9

Bei der Station Sommerau, der ersten im Wassergebiet der Donau, erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt: 832,0 m über Meer, 673,0 m über Offenburg, 434 m über dem Bodensee.

Dem Laufe der Brigach folgend, gelangt die Bahn nach Villingen. Entfernung 17,3 km, Höhenunterschied 127,7 m, Maximalgefälle 1:81.

Zwischen Hausach und Villingen beträgt die Länge der horizontalen Strecken nur 5931 m, die der im Steigen, resp. Fallen liegenden 46,834 m.

In rascher Abwechslung folgen sich 38 Tunneln, einer unmittelbar vor der Station Hornberg, die übrigen 37 zwischen Hornberg und Sommerau. Die Gesamtlänge der Tunneln beträgt 9417,0 m, von denen 8574,83 m ausgewölbt sind. Der die First der Wasserscheide durchbrechende Som-

merautunnel, der längste, misst 1697,0 m, der kürzeste, der dritte Glas-trägertunnel, 14,0 m.

Die Kosten der Strecke Hornberg-Villingen bezifferten sich auf unge-fähr 24 Millionen Mark, wovon 12,343,000 Mark auf die Tunnels fallen.

Die Strecke Villingen-Singen misst 63,3 km und erforderte einen Kostenaufwand von 12,283,000 Mark. Im Vergleich zum Mittelstücke der Bahn bot ihre Erstellung bedeutend geringere Schwierigkeiten. Immerhin machte, während man zwischen Hornberg und Villingen meistens mit ent-gegenstehenden festen Massen zu kämpfen hatte, zwischen Donaueschingen und Immendingen der Bauleitung das Wasser viel zu schaffen. In der Donauniederung des sogenannten Riedes, unterhalb Donaueschingen, waren zahlreiche Wasserdurchlässe zu erstellen, und auf der darauf fol-genden Strecke musste an mehreren Orten der Donau ein neues Bett ange-wiesen werden. Die Donauveriegung bei Pfohren misst 240 m. Bei Immen-dingen geht die Bahn auf das rechte Donauufer über, nachdem sie einen Zweig gegen Möhringen, Tuttlingen und Rottweil abgesandt hat. Den das Donauthal vom Bodenseegebiet scheidenden Jura, der hier aus zerklüftetem, wie Mauerwerk aussehendem Gestein besteht, durchbricht die Bahn, vor Station Hattingen mit einem Tunnel von 180 m und nachdem sie diese Station verlassen hat, mit einem solchen von 900 m Länge. Bis zur Station Thalmühle waren bedeutende Terrainschwierigkeiten zu überwinden. Gegen Engen nimmt die Bahn wieder den Charakter einer Thalbahn an, und sie gelangt in offenes Gelände.

Die Stationen ab Villingen in der Richtung gegen Singen sind folgende: *Marbach, Klengen, Grünlingen, Donaueschingen, Pfohren, Neidlingen, Gut-madingen, Geisingen, Hintschingen, Immendingen, Hattingen, Thalmühle, Engen, Welschingen, Mühthausen, Hohenkrähen und Singen.*

Während die Steigung von Immendingen bis Hattingen 1 : 84 beträgt, fällt die Bahn gegen Engen im Verhältniss von 1 : 60.

Ohne weitere Schwierigkeiten geht's den Hegau hin nach Singen, dem Endpunkte der Schwarzwaldbahn, wo sie sich mit der Rheinthalbahn, die sie bei Offenburg verlassen hat, wieder vereinigt. Länge von Offenburg bis Singen 149,2 km.

Die meisten Hochbauten längs der Linie sind wahre Muster von Zier-lichkeit und glücklicher Anpassung an den Baustyl der Gegend; es wurde neben der Zweckmässigkeit für den Betrieb manchenorts bei Anlage von Stationsgebäuden und Wärterhäuschen auch der malerische Effekt berück-sichtigt, so dass der Reisende durch sie auf's Angenehmste überrascht wird. Das Mauerwerk bei Viadukten und Einschnitten ist von grösster Solidität und man war bestrebt, den Bauten, wo es irgend statthaft war, einen monumentalen Charakter zu geben.

Die Beschaffenheit der Bahn ist so, dass man wännen möchte, sie sei erst gestern eröffnet worden, so genau wird bis in's kleinste Detail hinein für Instandhaltung gesorgt. Dazu kommt ein Betrieb, der ein ausgezeich-

neter genannt werden muss. So hat denn der Tourist bei der äusserst interessanten Fahrt das Gefühl vollkommener Sicherheit auch da, wo die Bahn waghalsig am Rande grausiger Abstürze dahinführt oder tiefe Schluchten überbrückt.

Die badische Schwarzwaldbahn ist eine Musterbahn, welche dem Lande, das sie erstellt, zu hoher Ehre, dem Manne aber, dessen Genie sie ausgedacht, und dessen Geschicklichkeit sie ausgeführt hat, zu unvergänglicher Ruhme gereicht. Es ist dies der grossherzogliche Baudirektor **Robert Gerwig**, ein Mann, hervorragend durch reiches Wissen und gleich ausgezeichnet durch schöpferische Kraft des Geistes, wie durch treue Hingabe an seinen Beruf. Geboren 1820 in Karlsruhe, ist er nach Absolvirung gründlicher Studien 1841 in den öffentlichen Dienst getreten. 1853 ward er zum Baurath und 1871 zum Baudirektor ernannt. In seine besten Mannesjahre fiel die rasche Entwicklung des badischen Eisenbahnnetzes, dessen technisch schwierigster Theil — die Schwarzwaldbahn — an ihm den Meister gefunden hat. Dankbar bewahrt darum besonders der Schwarzwald, der durch ihn erst eigentlich erschlossen worden ist, und dessen Ueberschreitung ihm nicht nur als technische Aufgabe gestellt, sondern zur wahren Herzenssache geworden war, Gerwig für alle Zeiten ein gesegnetes Andenken. — Seine hervorragenden Leistungen als Erbauer der Schwarzwaldbahn haben ihm auch die Auszeichnung verschafft, 1872 als bauleitender Ingenieur der Gotthardbahn berufen zu werden. Differenzen mit dem Verwaltungsrathe bestimmten ihn jedoch, vor Vollendung dieses grossartigen Schienenweges, an dessen Projektirung er wesentlichen Antheil genommen, wieder in den badischen Staatsdienst zurückzutreten. Er wurde 1875 zum Vorstand der technischen Abtheilung der Generaldirektion der Grossh. Staatseisenbahnen ernannt, welches Amt er bis zu seinem plötzlichen Hinschiede (6. Dezember 1885) mit Auszeichnung bekleidete.

Von den schwarzwäldischen Aemtern Triberg, Hornberg, Wolfach und Haslach wurde Gerwig wiederholt in die badische Kammer gewählt und in den Reichstag berief ihn 1875 das Vertrauen des aus dem obern Schwarzwald bestehenden II. badischen Wahlkreises. In letzterer Stellung ist seine Autorität als Techniker namentlich in der Kommission für den Bau des Reichstagsgebäudes zur Geltung gekommen. Die letzten Jahre seines Lebens hat er mit der unwandelbaren Liebe, die er allezeit dem Schwarzwald entgegengebracht, seine Thätigkeit besonders der Höllenthalbahn gewidmet. Er wurde mitten aus seiner Arbeit heraus abberufen, schmerzlich betrauert von Allen, die ihm im Leben nahe getreten waren.