

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Die Badische Schwarzwaldbahn von Offenburg über
Triberg nach Singen**

Schnars, Carl Wilhelm

Heidelberg, 1874

Einleitendes

[urn:nbn:de:bsz:31-244867](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-244867)

72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250

Die Badische Schwarzwaldbahn.

Einleitendes.

Am 10. November 1873 wurde nach Ueberwindung ausserordentlicher technischer Schwierigkeiten, welche in angestrenzter, nur auf kurze Zeit durch den Krieg mit Frankreich unterbrochener Arbeit mehr als 6 Jahre in Anspruch genommen hatten, die Bahnstrecke Hausach-Villingen, welche den schönsten Theil des Schwarzwaldes durchschneidet, im Anschluss an die Kinzigthalbahn nach Offenburg, an die Bahn von Villingen nach Donaueschingen, Engen und Singen und an die württembergische Bahn von Villingen nach Rottweil u. s. w. dem Verkehr übergeben. Die Gesamtlänge von Hausach bis Station Villingen beträgt 52,8 Kilometer = 11,75 Wegstunden oder 5,87 Meilen.

Einer einfachen Eröffnungsfeier ging auf Anordnung des grossherzoglichen Ministeriums und der General-Direction der badischen Staatseisenbahnen eine Lustfahrt der Jugend auf der ganzen neu eröffneten Strecke voraus. Diese Jugend hatte das Hämmern und Pochen in den Bergen, den Knall der Minen in den Schluchten und Tunnels oft gehört, das bunte geschäftige Treiben zahlloser, vom Südrande der Alpen herübergewanderter Arbeiter angeschaut und fast täglich fremde unverständliche Laute vernommen — sie sollte jetzt sehen und begreifen, was das Alles zu bedeuten hatte und einen tiefen, nachhaltigen Eindruck von dem empfangen, was

Die Bad. Schwarzwaldbahn.

die Kraft, der Fleiss und die Ausdauer der Menschen vor ihren Augen zu Stande gebracht hatte; es sollte ihr ein Sporn zu nützlichem, eigenem Schaffen und Wirken gegeben werden. Von ihren Lehrern geleitet, harrete die fröhliche Jugend in Festkleidern an den Bahnhöfen, befuhr unter Gesang und Geplauder die grossartige Gebirgsbahn, überrascht durch die plötzlich hereinbrechende Dunkelheit in den 38 Tunnels und wieder erfreut durch das helle darauf folgende Tageslicht. Warmer Freuden- und Dankesjubiläum und unzählige Lebehochs auf das allgemein verehrte badische Fürstenpaar, auf die Regierung, die Erbauer der Bahn u. s. w. erschallten bei dem einfachen Mittagmahl aus den frischen Kehlen der Jugend des Gutachtals, der von Hornberg, Triberg, St. Georgen, Villingen u. s. w.

Den Eröffnungsfeierlichkeiten folgten dann zahlreiche Besuche der Minister, der Behörden, der Abgeordneten, mancher Fremden und vieler Neugierigen aus allen Ständen, welche die neue Schwarzwaldbahn sehen wollten, und schon in den verflossenen Wintermonaten bot die Bahn ein Bild regen Verkehrslebens dar, welches sich beim ersten Emporkeimen des Frühlings, nachdem sich sämtliche Bauten vortrefflich bewährt, täglich steigerte und für die Sommermonate ohne Zweifel durch den Touristenbesuch sehr bedeutend werden wird.

Einem kurzen Ueberblick über die technischen Verhältnisse dieses Werkes wollen wir einige allgemeine Betrachtungen über seine Bedeutung in Bezug auf Naturschönheit und Touristenverkehr, in Bezug auf Handelsinteressen und strategische Verhältnisse voraussenden.

Die Bahnstrecke Hausach-Villingen, mitten durch das Herz des Schwarzwaldes, ist nur kurz; die Post gebrauchte auf der Landstrasse kaum mehr als fünf Stunden, ein rüstiger Fussgänger also nicht mehr als 8—9 Stunden. Eine treffliche, früher in ihren Bauten, besonders ihren Windungen vielfach bewunderte Kunststrasse, die wir später ebenfalls kennen lernen werden, verbindet seit 1835 die genannten Orte mit einander und erstreckt sich in ihren Ab-

zweigungen, die alle gut unterhalten sind, weit hinaus über das Gebiet des Schwarzwaldes. Diese Kunststrasse sollte die alte beschwerliche Landstrasse dieser Gegend, von Hornberg durch das Reichenbachthal über Krummschiltach nach Villingen ersetzen. Römische Ueberreste in der Gegend von Donaueschingen (Hüfingen), Villingen (in der Nähe der Burg Kirneck ein gut erhaltenes Stück gepflasterter römischer Landstrasse), Rottweil und Haslach beweisen dass die Römer Versuche gemacht, ins Innere dieses Gebirges, eines Theils des marcianisch-hercynischen Waldes, den sie Mons Abnoba nannten, einzudringen; dieselben scheinen jedoch nicht gelungen zu sein, denn von dem grossartigen Wasserfall bei Triberg und vom Zweribach ist nirgends in ihren Schriften die Rede. Ueber das, was vor dem 10. Jahrhundert in der Lichtung der Wälder und Gangbarmachung der Felsenklüfte hier geleistet wurde, ist wenig oder gar nichts bekannt. Erst mit der Einführung des Christenthums in diese Gegenden, mit der Gründung der Kirche zu Peterzell, des Benedictinerklosters zu St. Georgen (1083), und etwas später, wo die Aebte von Hirschau, die Bischöfe von Strassburg, die Schirmvögte der Zähringer und der Herren von Falkenstein, um sich hier an Forellen und Wildpret, und an frischer gesunder Bergluft zu laben und zu stärken, aus der Ebene kamen, wurde mit der Anlegung von Verkehrswegen begonnen, die aber bis ins 15. Jahrhundert sehr mangelhaft blieben. Die alten Chroniken melden, dass eine Reise des Abtes von Strassburg zu seinem gelehrten Freunde, dem Abte von St. Georgen, 4 bis 5 Tage erforderte und nicht allein sehr beschwerlich, sondern auch gefährlich war. Jetzt fährt man von Strassburg auf der Schwarzbaldbahn nach St. Georgen und Villingen in 4 und in $4\frac{1}{2}$ Stunden und von Beschwerlichkeit und Gefährlichkeit ist keine Rede mehr.

Die Schwarzwaldbahn verbindet mittelst der von Strassburg, Carlsruhe, Offenburg nach Donaueschingen und Constanz führenden Strecken Deutschland auf einem ganz neuen Wege mit der Schweiz und Italien und eröffnet neue Bahnen und Verkehrswege im Anschluss an viele ihrer Stationen, z. B. bei Hausach, Villingen, Donau-

eschingen, Immendingen, Hattingen, Singen, Radolfzell u. s. w. Zahlreiche Züge, auch Schnellzüge (man kaufe den am 1. Juni erschienenen Sommerfahrtenplan) durchheilen die Strecken Offenburg, Hausach, Villingen, Donaueschingen, Singen, Constanz und in den grösseren Städten sind Rundreisebillets mit stägiger Gültigkeitsdauer und beliebiger Rückkehr von Constanz über Schaffhausen, Basel und Freiburg zu sehr ermässigten Preisen zu haben. Die Fahrzeit mit gewöhnlichen Zügen beträgt $6\frac{3}{4}$ Stunden zwischen Offenburg und Constanz, mit den Schnellzügen $4\frac{1}{2}$ — $4\frac{3}{4}$ St.

Von Hausach aus würde die Höhe des Gebirges über Wolfach, Schiltach und Schramberg ohne Zweifel um ein Bedeutendes billiger erreicht worden sein, aber die Bahn würde dann das badische Gebiet verlassen haben. Eine Verbindung bei Hausach über Wolfach mit den württembergischen Grenzorten Freudenstadt und Alpirsbach, also eine obere Kinzigthal-Bahn im Anschluss an die württembergischen Bahnen musste über kurz oder lang doch gebaut werden und es ist eine solche auch bereits beschlossen worden. Bei der Vorlage einer langen Reihe von Bauprojecten für eine Schwarzwaldbahn (vor mehreren Jahren) befürwortete Oberbaurath Gerwig, jetzt bei dem Bau der St. Gotthardbahn in der Schweiz beschäftigt, unsere, bei Hausach südlich in das Gutachthal ablenkende Bahn, welche an landwirthschaftlicher Schönheit ein viel höheres Interesse darbietet als die Bahn durch das obere Kinzigthal und ausserdem, was von grösserer Wichtigkeit, die sehr in Betracht kommenden industriellen und commerziellen Interessen der Städte Hornberg, Triberg (mit Furtwangen und dem weiten Uhrenfabrikationsdistrikt), St. Georgen, Villingen u. s. w. wesentlich fördert und ganz auf badischem Gebiet bleibt.

Die Bahnstrecke Hausach-Villingen kostete die ansehnliche Summe von 13,950,000 fl. Auf ihre Rentabilität wird, so zahlreich auch die Touristen, angezogen durch die Schönheit der Gegenden, die sie nicht nur im Gutachthal und im Gebirge, sondern auch im Donauthal und im Hegau, an den vulkanischen Felskegeln Hohenhöven, Hohenstoffeln, Hohenkrähen, Hohentwiel vorüber, finden, ohne Zweifel

herbeiströmen werden, für die ersten Jahre nicht stark gehofft werden können, zumal auch die Unterhaltung einer Gebirgsbahn jährlich bedeutende Summen verschlingt; sie wird sich aber mit fortschreitender Eröffnung der Seitenbahnen und mit Durchbohrung des Gotthardtunnels, wo dann ein neuer direkter Verbindungsweg mit der Schweiz und mit Italien geöffnet sein wird, wesentlich steigern. Auf Gold- und Silberadern stiess man bei Eröffnung der 38 Tunnels und Viaducte durch Gneis und Granit nicht, aber es hatte glücklicherweise auch keiner unserer tüchtigen Geologen Mineralogen und Ingenieure auf einen solchen Fund gehofft. Uebrigens wird man auch nicht bei jeder Eisenbahn nach ihrer direkten und augenblicklichen Rentabilität zu fragen haben. Die indirekten Vortheile, welche nicht immer in die Augen fallen, compensiren oft reichlich die direkten Ausgaben und Verluste welche man sieht.

Alle diejenigen, welche die grossartigen Bahnen kennen, die über den Brenner und Sömmering führen, geben unserer Schwarzwaldbahn mit ihren 38 Tunnels das Zeugniß, dass sie, was die Anlagen und den Bau betrifft, ihren genannten Schwestern ebenbürtig zur Seite steht; sie ist also als Gebirgsbahn die schönste und grossartigste aller Eisenbahnen des deutschen Kaiserreiches, eine Zierde und ein Ruhm desselben.

Freilich gewährt sie nicht den Einblick in wilde, von Gletschermassen und schroffen Felszacken der Kalkgebirge im Hintergrunde begrenzte Thäler wie am Brenner, lässt den Reisenden auch nicht auf Schienengeleisen hart am Rande der steilsten Abhänge, lange Strecken hindurch, wie am Silthale des Brenners, in schwindelerregende Abgründe blicken und weist vielleicht auch weniger Kaskaden und schäumendes Wellengebrause in den Thalbächen nach als im Lande Tirol, besitzt auch keinen dunkelgrünen Bergsee wie den Brennersee — dafür aber blickt der Reisende vom Waggon hinab in grüne, blühende Thäler, die mit zahlreichen Bauernhäusern übersät sind, sämmtlich im Schwarzwälder-Baustil

mit weit vorspringenden Strohdächern und zahlreichen kleinen Fenstern und mit Obstbäumen aller Art in den daranstossenden Gärtchen geschmückt. Nachdem man höher hinauf ins Gebirge gekommen, wo das Auge weiter in die Ferne hinausschweifen kann, erblickt man abwechselnd, je nach den zahlreichen Windungen der Bahn das Gutachthal, das Gremmelsbacherthal und das Nussbachthal; statt der wilden spitzen Kalkschrofen sieht man unzählige, mit Laub und Nadelholz geschmückte Bergkuppen, von denen sich eine über die andere wölbt und ein ineinanderfliessendes Gewirr von grünen Kuppeln erzeugt, das bei den vielen Kurven der Bahn in stets neuen, überraschenden Formen sich darstellt. Nur mit dem Kompass vor Augen ist es bei einer ersten Fahrt möglich, sich einer Täuschung über die Richtung der Bahn zu erwehren, die man in verschiedenen Terrassen bald über sich, bald unter sich, bald am linken und dann wieder am rechten Ufer der Gutach erblickt, wo die Einsicht in dieses Hauptthal bei den Kurven der Strasse der Art mit den Einsichten in die Nebenthäler wechselt, dass man kaum mehr unterscheidet, ob man ins Gutachthal, ins Thal von Ober- und Untergiess, in die Gegend von Triberg oder Hornberg, ins Gremmelsbach-, Nussbach- oder Sommerauthal — hinab und hinausblickt. Man muss ausser der Ausdauer und Kühnheit bei diesem Bau den scharfen Blick und die genaue Berechnung bewundern, mit welchen die Ingenieure und Geometer die festen Punkte zur Absteckung der Bahn bezeichneten, die Richtungen herstellten und dann die mäandrische Linie zogen, die quer durch das Gneis- und Granitgebirge sich von Hornberg nach der Sommerau hinaufzieht. Erst der grosse 1696,60 Meter lange Sommerau-Tunnel auf der Höhe des Passes (834 Meter), den die Bahn mühsam erklimmt, macht dieser Art von Verwirrung in der Orientirung, die bei der ersten Fahrt auch Denjenigen ergreift, der mit dem besten Ortssinn begabt ist, ein Ende, denn vom Sommerau-Tunnel senkt sich die Bahn auf der Hochebene (Baar), der Wasserscheide der beiden grössten deutschen Ströme, des Rheins und der Donau, in langsamerem Falle über die Stationen St. Georgen, Peterzell-

Königsfeld, Unterkirnach und Villingen, dem Flüsschen Brigach, das hier aus zahlreichen kleinen Quellen sich bildet, folgend, nach Donaueschingen ins Donauthal.

Um sich rasch und richtig zu orientiren, möchten wir den Touristen den Rath ertheilen, auf der Eisenbahn von Hornberg nach Sommerau oder St. Georgen hin und zurück zu fahren, und dann, um alle Schönheiten der oben erwähnten Landstrasse zwischen Hornberg, Triberg, Sommerau und St. Georgen ebenfalls zu genießen, die Tour in einem Wagen bis Sommerau oder bis St. Georgen zu machen. Diese, den herrlichsten Naturgenuss darbietende Fahrt kann in Einem Tage bequem ausgeführt werden. Die Eisenbahnfahrt von Hornberg nach Sommerau — der Name Sommerau soll, beiläufig gesagt, nichts mit einer sommerlichen Au zu thun haben, sondern daher rühren, dass es hier in einer Höhe von 834 Meter ü. M., im Winter sehr kalt ist und im „Sommer au“ (auch) — währt nur 1 Stunde; man kann also schon vor Mittag wieder in Hornberg sein und die andere Hälfte des Tages zu der Wagenfahrt benützen.

Bei allen Bauten, sowohl Unter- als Hochbauten der Schwarzwaldbahn ist, so viel als möglich, Rücksicht genommen auf den Charakter der Gegend, und man war bemüht, soweit die Mittel es gestatteten, eine geschmackvolle Ausführung zu erzielen. Selbst Schwierigkeiten schreckten die Erbauer nicht zurück, wenn es galt, etwas für die Schönheit der Bauten zu gewinnen. Höchst malerisch liegen einzelne Bahnwarthäuschen auf schwindelnden Höhen mit cyklopischem Unterbau, gleichsam mit dem Urgestein zusammengewachsen, aber mit vorspringendem schützendem Dach und zierlicher braungelber Schindelverkleidung der Wände. Jeder Tourist wird seine Freude haben an den geschmackvollen Bahnhöfen von Hornberg, Triberg, St. Georgen und Unterkirnach — sogar besondere Glocken mit der Bezeichnung: „Schwarzwaldbahn“ wurden für diese Bahnhöfe gegossen — und bei den romantisch gelegenen Bahnwarthäuschen bedauern, nicht auf einige Minuten aussteigen zu können, um die herrliche Aussicht zu genießen.

Es führen jedoch zu solchen Aus- und Fernsichten (die unserem Buche beigefügten Bilder stellen solche Fernsichten dar) schmale Fusswege von der Landstrasse rechts und links empor; sie verdanken ihre Entstehung ebenfalls dem Eisenbahnbau. Einzelne Punkte entzückten alle Diejenigen, welche während des Baues den Bahnkörper begehen und hier landschaftliche Studien machen konnten.

An den meisten Tunnelleingängen, an mehreren Stellen des Bahnkörpers, bei Brücken- und Viaductfundationen wendete man nicht, wie anderswo, den regelmässigen Quaderbau an — Solidität und Kosten wären wohl dieselben gewesen — sondern den sogenannten Cyklopenbau, wie wir ihn aus althellenisch-pelasgischer Zeit bei den Mauern von Tiryns und Mycenae, ferner im Lande der Latiner, Sabiner und Etrusker an den Mauern und Thoren von Volterrae, Fiesole, Cortona, Populonia u. s. w. kennen, wie wir ihn im Mittelalter an manchen Palästen, z. B. dem Palast Pitti in Florenz und in neuester Zeit wiederum bei Bauten verschiedener Art angebracht finden. Es sind schwere Granit- und Gneisblöcke von verschiedener Grösse und Form, scheinbar roh und willkürlich auf- und in einander gefügt, welche in ihren Fugen ein Bild der regellosesten Mannichfaltigkeit mit Hervorspringen einzelner Stücke und Zurückweichen anderer formloser Blöcke darbieten, aber zugleich den Eindruck grosser Festigkeit und Dauerhaftigkeit machen. Manche dieser Blöcke mussten aus bedeutender Entfernung herbeigeschleppt werden, weil man Material gebrauchte, das den Einwirkungen der Witterung trotzte, eine Eigenschaft, welche der grobkörnige Granit, auf den man bei dem Bahnbau stiess, nicht in hinreichendem Maasse darbietet. So wie man also in den Hochbauten, bei den Stationsgebäuden und den Bahnwarthäuschen den charakteristischen Stil dieser Gebirgsgegenden nachzuahmen bemüht war, so sollte auch der Grundbau ein Bild der wilden, grossartigen, an riesenhaften Felsmassen reichen Natur des Schwarzwaldes geben.

Wir gehen zur merkantilen Bedeutung der Bahn über und sehen schon jetzt ausser grossen Holzmassen zahlreiche Waarenballen

und Kisten aus den gewerbthätigen Orten Triberg, Furtwangen, Schönewald, St. Georgen, Villingen, Vöhrenbach, ja selbst aus Schaffhausen und anderen schweizerischen Fabrikorten, die sonst auf schweren, von keuchenden Rossen gezogenen Frachtwägen transportirt wurden, rasch auf den Eisenbahnschienen dahinrollen, um auf den grösseren Pulsadern des Verkehrs zu Wasser und zu Lande in die weite Welt versendet zu werden. Nach Vollendung der Gotthardbahn wird ohne Zweifel die Schwarzwaldbahn eine der Haupttransitlinien für den Waarenverkehr zwischen Deutschland, Schweiz und Italien werden, und dass der Bau der Gotthardbahn in Folge steter Verbesserung und Erweiterung der mechanischen Hilfsmittel, besonders der Bohrmaschinen, rascher vorwärts schreitet als gehofft und berechnet wurde, weiss Jedermann. Wir werden bei der Schilderung Tribergs die Schwarzwälder Industrie, wie sie in den grossen Weltverkehr diesseits und jenseits des Oceans gebracht wird, in ihren einzelnen Bestandtheilen näher kennen lernen und führen hier nur an, dass sie viele tausend Hände beschäftigt, deren Fleiss und Ausdauer einen überall verbreiteten Wohlstand erzeugt hat. Bei dem besonnenen, bedächtigen, ausdauernden und man darf wohl sagen, mitunter ängstlich vorsichtigen Charakter des Schwarzwälders finden die social-demokratischen Ideen hier keinen Eingang. Versuche, solche Ideen zu verbreiten, wurden kaum gemacht oder scheiterten bei den ersten Anfängen, wozu übrigens wohl auch die eigenthümliche Art des Fabrikbetriebes, die wir später kennen lernen werden, Manches beitrug. Ausser der Besonnenheit und Bedächtigkeit der Gebirgsbevölkerung des Schwarzwaldes ist deren grosse Heimathliebe, ihr Rechts- und Pflichtgefühl und die Religiosität zu rühmen, welche jedem Fanatismus und allen Excentricitäten abhold sind. Obschon viele Tausende von Schwarzwäldern die weite Welt durchwanderten und in grossen und schönen Städten Vermögen und Reichthum erwarben, so zog es sie doch stets wieder in die Heimath zurück, wo sie nicht, wie so mancher Handelsmann in der benachbarten Schweiz, Glanz und Luxus um sich herum verbreiten, sondern verhältnissmässig einfach

leben und es vorziehen, neue Werkstätten zu gründen, ältere nach neuestem System und nach den zweckmässigsten Erfindungen zu verbessern und für Schulen, Wohlthätigkeitsanstalten und allgemeine Verschönerungen ihrer Heimath zu wirken.

In den stets geöffneten Ausstellungen zu Triberg und Furtwangen finden wir alle Fabrikate des Schwarzwaldes vorrätzig. In der Schilderung der Uhrenindustrie des Schwarzwaldes werden wir die Formen und Gestalten von allen Musikwerken, vom Orchestertrion an, die lange Reihe von Regulatoren, Thurm-, Schiff-, Tafel-, Fenster-, Nacht-, Ketten-, Nipp-, Trompeter-, Kukuksuhren u. s. w., sowie auch einige der grösseren Fabriken, namentlich die von Uhrenbestandtheilen (Triberg, Villingen, wo einzelne Fabrikanten mehr als hundert Arbeiter beschäftigen) kennen lernen und ebenso der grösseren Stroh- und Palmblattfabrikation zu St. Georgen, Schönwald, Schramberg u. s. w., der Porzellan-, Steingut-, Tuch-, Eisen- und Metallwaarenfabrikation u. s. w. gedenken. Hier genüge vorläufig die Bemerkung, dass im Jahre 1873 die Uhrenfabrikation sich bis zu etwa 2,000,000 Uhren steigerte, im Werth von etwa 12 Millionen Gulden, welche dem Schwarzwalde zuflossen. Und wie viele Millionen Schwarzwälder Uhren mögen schon seit dem Jahre 1667, wo in Waldau die erste hölzerne Uhr gemacht und bewundert wurde, in die weite Welt hinausgewandert sein! War es also nicht eine Wohlthat, den vielen Millionen Uhren, die den früheren in den nächsten Jahren nachfolgen werden, einen bequemerem Absatzweg zu bahnen? Sollte für solche Zwecke nicht freudig eine Summe Geldes geopfert werden, zumal man mit Sicherheit voraussehen kann, dass durch den Bau der Schwarzwaldbahn die Thätigkeit aller Bewohner dieser Gegend wesentlich gefördert und zu grösserer Anstrengung ihrer Kräfte aufgemuntert werden wird.

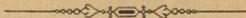
Die Schwarzwaldbahn von Offenburg über Triberg nach Constanz führt, wie oben bemerkt wurde, ganz durch badisches Gebiet und es vermeidet somit der Reisende die auf dem bisherigen Eisenbahnwege von Offenburg über Basel und Schaffhausen nach Constanz, bei Erzingen und Thayingen für das Eisenbahnverkehrsleben

so überaus lästigen Zollgrenzen, lästig durch den Aufenthalt, wenn die Zollvisitation an beiden genannten Orten auch schon seit längerer Zeit freundlich und rücksichtsvoll den Touristen gegenüber gehandhabt wird.

Die Weglänge zwischen Offenburg und Singen, welche auf der Rheinthalbahn 32,2 Meilen beträgt, ist auf der Schwarzwaldbahn bis auf 20,1 Meilen vermindert. Die Vortheile zu erörtern, welche durch eine so bedeutende Abkürzung sich ergeben, würde uns hier zu weit führen.

Die hohe strategische Wichtigkeit unserer neu eröffneten Schwarzwaldbahn gründlich zu schildern und zu würdigen, müssen wir einem militärischen Fachmann überlassen. Die Erfahrungen der Kriegsjahre 1870 und 1871 belehrten uns aber, wie leicht der Verkehr auf der oberen Rheinthalbahn gestört werden kann, und welche grossen Nachtheile der Umstand darbietet, dass ein Stück dieser Rheinthalbahn über fremdes, schweizerisches Gebiet läuft, wo in Folge früherer Stipulationen Truppendurchzüge oder andere, den Kriegsbedürfnissen entsprechende Sendungen und Ladungen verhindert und verzögert werden. Jetzt ist freilich der Rhein in seinem Laufe von Basel abwärts mit dem ganzen Elsass wieder deutsch und die Vogesen sind wieder natürliche Grenze gegen Frankreich geworden, aber in Bezug auf den Charakter des Erbfeindes und seine täglich ausposaunten Revanche-Gelüste ist das grosse historische Ausfallsthor bei Belfort, das leider in französischem Besitz blieb und welchem noch kein Trutz-Belfort an dieser südwestlichen gefährdeten Grenze Deutschlands entgegen gestellt wurde, nicht aus dem Auge zu lassen. Bedenkt man, dass bei den Rachegeleüsten der Franzosen gegen Deutschland ein Angriff auf das Centrum, wenn man den Stier nicht bei den Hörnern fassen will, durch den Gebirgswall der Vogesen, sowie durch die Festungen Metz, Strassburg u. s. w. sehr erschwert ist, so liegt die Vermuthung nicht ganz fern, dass ihre Angriffspläne auf den Flanken, auf beiden zugleich oder auf einer derselben, möglicherweise mit Neutralitätsverletzung Belgiens und der Schweiz realisirt

werden sollen. Einerseits beweist die Neubefestigung Köln's mit weit vorgeschobenen Vorwerken, dass man eine derartige Eventualität, Belgien betreffend, ins Auge gefasst hat. Bei etwaigen Rheinübergangsversuchen in der Gegend von Basel würde der Verkehr auf der oberen Rheinthalbahn augenblicklich gestört sein. Durch den Bau der Schwarzwaldbahn mit ihren zahlreichen, sich immer mehr entwickelnden Anschlüssen und Abzweigungen von der Bodenseegegend bis in das Herz von Deutschland hinein, ist jetzt ein rasches Herbeiziehen von grösseren Truppenmassen gegen den Rhein hin ermöglicht, die den Flussübergang verhindern und auf den Höhen des Schwarzwaldgebirges die wichtigen Pässe sperren und jeden Fortschritt des Erbfeindes zu hemmen im Stande sein werden.



D
den P
der v
techni

D
lange
regelm
fen sich
Offen
bera c
Bahn f
Flusses
mers- u
bleibt v
Die
nur bei
1: 166
darunter
Die
zunehm
genomm
Krieges

*) Ma