

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Denkschrift über die Nothwendigkeit einer ungesäumten Herstellung einer badischen Kinzigthal-Bondensee-Eisenbahn und Beleuchtung der Einwendungen gegen die Sommeraulinie**

**Karlsruhe, 1866**

III. Die Furtwanger Vorstellung

[urn:nbn:de:bsz:31-247010](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-247010)

### III. Die Furtwanger Vorstellung.

Nachdem wir im vorigen Abschnitt Gelegenheit gehabt haben, die Verhältnisse der Sommeraulinie mit denjenigen einer Höllenthalbahn zu vergleichen und dieselben dabei ausführlich darzulegen, wird es möglich seyn, sich dem Furtwanger Projekt gegenüber etwas kürzer zu fassen. Alles, was wir in der Einleitung über die Bedeutung einer Ost-Westlinie Freiburg-Donaueschingen für das badische Bahnetz im Allgemeinen gesagt haben, findet natürlich auch hier Anwendung. Wir wenden uns daher sogleich zu der technischen Beurtheilung der Furtwanger Linie.

Wenn von einer Gebirgsbahn die Rede ist, so muß unterschieden werden, ob damit gesagt wird, sie sey Gebirgsbahn in Bezug auf den Bau oder in Bezug auf den Betrieb. Die Schwierigkeiten des Baues können unter Umständen bedeutend seyn, ohne daß eine Bahn übermäßige Steigungen erhält, und umgekehrt kann eine Bahn möglicherweise bedeutende Steigungen erhalten, ohne daß sie besonders schwierig zu bauen ist. In der Hauptsache sind allerdings gewöhnlich die Bau- und Betriebschwierigkeiten vereinigt. Anders ist es aber an den Grenzen, und bei der Vergleichung zweier verschiedener Bahnen, die Strecke einer Bahn, die für den Betrieb schwierig ist, fällt nicht immer mit derjenigen Strecke, die für den Bau schwierig ist, genau zusammen.

So ist z. B. das vorliegende Projekt einer Bahn von Freiburg über Furtwangen nach Donaueschingen als Gebirgsbahn zu betrachten für den Bau von Buchenbach bis Furtwangen, für den Betrieb dagegen von Freiburg bis Furtwangen. Die Sommeraulinie ist dem Furtwanger Projekt gegenüber als Gebirgsbahn zu betrachten für den Bau von einem Punkt bei Niederwasser, der eine Stunde oberhalb Hornberg liegt, bis zur Sommerau, für den Betrieb von Hausach bis Sommerau.

Für den Betrieb ist somit die Furtwanger Linie Gebirgsbahn auf eine Länge von 9,3 Stunden, die Sommeraulinie auf eine Länge von 7,5 Stunden. Dabei hat die Furtwanger Linie eine weit bedeutendere Höhe zu überschreiten, wie sich aus Folgendem ergibt:

Scheitel der Furtwanger Linie	3015'	Meereshöhe
" " Sommeraulinie	2780'	"
Differenz	235'	"

was bezüglich der Zugsförderungskosten einer Verlängerung von ungefähr 2 Meilen oder  $3\frac{1}{2}$  Stunden entspricht.

Bezüglich des Bauaufwandes, welchen der Staat in beiden Fällen zu machen hat, gibt die Furtwanger Vorstellung für ihre Linie 13,287,000 fl. an. Wegen einiger zu niedern Preise, respective zu günstigen Voraussetzungen, dürften 14 Millionen der Wahrheit näher kommen. Die Kosten der Sommeraulinie von Hausach bis Billingen haben wir zu 10,850,000 fl. angegeben.

Die Steigung von 2% erstreckt sich auf 68,900 Fuß und reicht bis zum Höhenpunkt 2680 Fuß, während bei der Sommeraulinie nur 22,100 Fuß mit 2% vorkommen, die sich nicht über die Höhe 1580 Fuß erheben. Sogar die beiden Kreislehnen bei Wagensteig haben durchweg zwei Prozent, während in ähnlichen Fällen bei der Sommeraulinie nur 1,67% bis höchstens 1,85% angewendet sind. Ein weiterer Uebelstand des Furtwanger Projekts besteht darin, daß nach dem Uebergang über den Scheitel der Bahn, im Donaugebiet, noch einmal eine lange Steigung von 1,8% vorkommt.



Tunnel. Die Tunnel sind theilweise sehr lang. Es kommen zwei solche vor, die bedeutend länger sind, als der Sommerautunnel, nämlich der Steinberg-Tunnel mit 7280 Fuß und der Hochstraß-Tunnel mit 6400 Fuß, während der längste Tunnel der Sommeraulinie nur 5600 Fuß hat. Die Furtwanger Linie hat dann noch zwei weitere lange Tunnel von 4500 Fuß und 3500 Fuß, während der zweitlängste der Sommeraulinie nur 2900 Fuß mißt. Da sehr lange Tunnel viel schwieriger zu bauen sind, als kurze, so fallen die 10 Tunnel der Furtwanger Linie mit zusammen 25,110 Fuß Länge schwerer in's Gewicht, als die 25 der Sommeraulinie mit 27,020 Fuß. Denn die mittlere Länge eines Tunnels beträgt dort 2511 Fuß, hier nur 1082 Fuß, also etwa nur  $\frac{2}{3}$  davon.

Was die Stationen betrifft, so findet hier in erhöhtem Maße dasselbe statt, was wir an dem Höllenthalprojekt schon zu tadeln hatten. Station Buchenbach liegt in der Nähe eines einzelnen Wirthshauses, Wagensteig bei einigen Hofgütern, Waldau  $\frac{3}{4}$  Stunden von St. Märgen und von Waldau entfernt. Neustadt liegt entfernt von dem natürlichen Mittelpunkt (der Kirche) dieser zerstreuten kleinen Schwarzwalddgemeinde.

Der Lokalverkehr wird hier gewiß viel unbedeutender seyn, als zwischen Hausach, Hornberg, Triberg, St. Georgen und Wilingen. Die Furtwanger Linie führt von Buchenbach bis Furtwangen durch eine der schwächst bevölkerten Gegenden des Schwarzwaldes und zwischen Kirchzarten und Furtwangen, die etwa 7 Stunden von einander entfernt sind, wird kein geschlossener Ort berührt. Dem schwachen Verkehr in dieser Gegend konnte bisher durch theilweise sehr kümmerliche Vicinalwege genügt werden. Es beweist dieses Verhältniß, daß eine Eisenbahn in jener Richtung bezüglich des internen Verkehrs nicht unter günstigen Umständen erfolgen würde. Das Verkehrsgebiet freilich, welches die „Vorstellung“ auführt, umfaßt so ziemlich Alles, was die Sommeraulinie, die Neustadter Linie und die Furtwanger Linie zusammen für sich in Anspruch nehmen können.

Doch darüber wollen wir nicht rechten, weil es wahrlich nicht der Mühe werth ist, mehr zu sagen, als wir schon angedeutet haben.

Davon, daß die Freiburg-Donaueschinger Linie über Furtwangen die Sommeraulinie ersetzen könne, kann ja ebenso wenig die Rede seyn, als es nach unserer in allen Beziehungen geführten Auseinandersetzung die Höllenthalbahn über Neustadt kann. Wenn es sich aber um die Wahl einer Linie zwischen Freiburg und Donaueschingen handelt, so wird man solche nur über Neustadt treffen können, weil sonst weder auf ein richtiges Eisenbahnetz, noch auf den stärkeren Verkehr der alten Hauptlandstraße Rücksicht genommen würde. Mit Berücksichtigung von Furtwangen und Böhrenbach wird es dann allerdings dienlich seyn, wenn man die Linie gegen Bräunlingen führt, damit eine Seitenbahn von Furtwangen nach Donaueschingen verkürzt und damit ihre Herstellung erleichtert wird. Diese Verkürzung beträgt  $1\frac{1}{4}$  bis  $1\frac{1}{2}$  Stunden.

Erfreulich ist, daß die Furtwanger Vorstellung auf Seite 15 selbst das als unrichtig zugibt, worauf die Neustadter Denkschrift sich im Wesentlichen allein stützt, daß nämlich eine Gebirgsbahn zwischen Freiburg und Donaueschingen Aussicht habe, ein Glied der direkten Route Wien-Paris zu werden, sondern nur behauptet, daß sie als Lokalbahn einen von uns nicht bestrittenen hervorragenden Rang einnehme.



Eine in zweiter Reihe empfohlene Verbindung des Bregthals mit dem Gutachthal, beziehungsweise die Führung der Kinzigthalbahn von Triberg durch das Nußbachthal nach Rohrbach in's Bregthal ist schon früher in's Auge gefaßt, technisch untersucht und von Regierung und Ständen verworfen worden. Wir dürfen hierwegen füglich auf Seite 22 des von Häußler im Jahr 1864 erstatteten Kommissionsberichts verweisen.

Die gleiche Bewandniß hat es mit der in Petitionen ebenfalls wieder vertretenen Linie durch das Elzthal und von Haslach über Böhrenbach nach Donaueschingen, welchen in dem so eben genannten Kommissionsbericht die Seiten 14 bis 19 gewidmet sind.

Es will uns bedünken, daß es in der That an der Zeit sey, sich das zunächst Erreichbare klar zu machen, sich durch einen Blick auf die Karte und in Erinnerung daran, daß es kostspielig ist, Schwarzwaldpässe zu überschreiten, zu vergegenwärtigen, wie das badische Eisenbahnnetz wenigstens auf lange hinaus außer der in erster Reihe stehenden Sommeraulinie und der ihr folgenden Höllethalbahn nicht noch andere Schwarzwaldübergänge — viel schwierigere und unmotivirtere — aufnehmen kann.

Eine Seitenbahn von Denzlingen nach Elzach wird das seyn, was man für diese Gegend als zunächst erreichbar gelten lassen kann.

#### IV. Die Wolfacher Denkschrift.

Währenddem die bisher betrachteten Rundgebungen einer Ost-Westlinie das Wort reden und eine badische Kinzigthal-Bodenseebahn mehr oder weniger ausschließen wollen, haben wir es hier mit einem Gegner zu thun, welcher gleich uns eine Nord-Südlinie empfiehlt, aber eine Modifikation derselben, welche unsere Interessen auf's Ernstlichste gefährden würde.

Wir wollen uns der Kürze halber in Folgendem für die Linie Häusach-Horuberg-Triberg-St. Georgen-Billingen der Bezeichnung „Triberger Projekt“ oder „Sommeraulinie“, für die Linie Häusach-Wolfach-Schramberg-Weiler-Königsfeld-Billingen der Bezeichnung „amtliches badisches Projekt über Schramberg“ und für die in der Denkschrift empfohlene Zugrichtung „neuestes Wolfacher Projekt“ bedienen.

Durch die übereinstimmenden Entschliefungen der hohen Kammern und des großh. Staatsministeriums vom Jahr 1864 wurde der Linie über Triberg der Vorzug eingeräumt, unter der Bedingung, daß eine allen Erfordernissen des Betriebes entsprechende Zugrichtung aufgefunden werde.

Daß eine allen Erfordernissen des Betriebes entsprechende Zugrichtung über die Sommerau aufgefunden sey, wagt die Wolfacher Denkschrift selbst nicht zu bezweifeln. Die Kopfstationen, welche bei der frühern Vorlage an die Kammern einen Mangel des Triberger Projektes bildeten, sind beseitigt worden, die Horizontalen der Bahnhöfe sind länger geworden und die Steigungen haben eine sehr zweckmäßige Austheilung, beziehungsweise Minderung erfahren. Wenn daher damals schon die Linie als eine solche bezeichnet wurde, welche im Ganzen den Anforderungen des Gesetzes vom 24. Juli 1862 entspreche, so wird dies von der jetzigen verbesserten in vollstem Maße gesagt werden müssen.