

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Schwarzwaldführer der Eisenbahn Offenburg-Constanz**

**Triberg, [1870]**

I. Allgemeines über die Schwarzwaldbahn

[urn:nbn:de:bsz:31-304670](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-304670)

## Begleiter zum Panorama.

### I. Allgemeines über die Schwarzwaldbahn.

Die ganze Strecke unseres Schwarzwalddpanoramas umfasst von Offenburg bis Constanz in gerader Linie die Entfernung von 137 km. Der Schwarzwalddübergang ist durch seine merkwürdige künstlerische Bauart, durch die Vertheilung von 591 m. Steigung auf eine geogr. Länge von nur 30 km., durch die meandrische Linie, welche die Bahnlinie bildet, um sich durch

## Commentaire du Panorama.

### I. Le chemin de fer de la Forêt-Noire en général.

Toute l'étendue de notre panorama de la Forêt-Noire d'Offenburg jusqu'à Constance renferme en ligne directe la distance de 137 kilomètres. Le passage de la Forêt-Noire, par sa construction remarquable et ingénieuse, par la répartition de l'élevation de 591 mètres sur une longueur de seulement 30 kilom., par la ligne serpentine que le chemin de fer forme

die Berge in 38 Tunneln, und an den Bergwänden hinaufzuwinden, so sehr berühmt und sehenswerth geworden, dass sich dieselbe zu einer zweiten Rhein- und Schweizertour gestaltet. Die Fahrzeit dauert mit gewöhnlichen Zügen ca. 4—5 Stunden. Die Schwarzwaldroute unseres Panoramas zerfällt in die Strecke Offenburg—Hausach; Hausach—Villingen; Villingen—Singen u. Singen—Constanz. Die Strecke Offenburg—Hausach wurde am 2. Juli 1866 dem Betrieb übergeben u. kostete 5,400,000 Mark. Die Steigung beträgt durchschnittlich auf 180 M. 1 Meter. Die Strecke Hausach Villingen, das Herz des Schwarzwaldes, Triberg als Mittelpunkt, wurde 1867 in Angriff genommen und mit einer kurzen Unterbrechung in Folge des Krieges 1870/71, 1873 beendet und am 10. November

pour passer les montagnes par 38 tunnels et pour se tortiller en haut auprès des pentes des montagnes, est devenu si renommé et digne d'être vu qu'on peut bien le comparer avec un voyage sur le Rhin ou en Suisse. Le trajet dure avec les convois ordinaires 4—5 heures. La ligne de la Forêt-Noire de notre panorama est divisée en trois parties: 1. Offenbourg—Hausach, 2. Hausach—Villingen, 3. Villingen—Singen et Singen—Constance.

Le tronçon du chemin de fer d'Offenbourg à Hausach fut fini et livré à la circulation le 2 juillet 1866 et avait coûté 5,400,000 marks. L'élévation pour un tronçon de 180 m. se monte à 1 m. en tout. La ligne de Hausach à Villingen avec Triberg, le coeur de la Forêt-Noire au centre, fut com-

desselben Jahres dem Betriebe übergeben. Die Steigung beträgt auf je 50 bis 80 m, 1 m. Die Bankosten betragen 23,414,000 Mark. Das interessanteste Bahnstück Hornberg — St. Georgen kostete davon allein 18,857,000 M. Die Bahn steigt von Hausach bis Hornberg auf die Entfernung von nur 10 km. 143 m. Von Hornberg bis Sommerau auf die Entfernung von 26 km. beträgt die Steigung allein auf einer Bahnentwicklung von 13 km. 448 m. Bei der Sommerau hat die Bahnlinie den höchst gelegenen Punkt der Wasserscheide zwischen Donau und Rhein erreicht. Die Station steht 834 m, über dem Meeresspiegel, 673 m. über der Station Offenburg und 433 m. über der Station Constanz. Von Hornberg bezw. Niederwasser bis Station Sommerau befinden sich auf

mencée en 1867 et avec quelques interruptions, causées par la guerre de 1870—71, elle était achevée et livrée à l'exploitation le 10 novembre 1873. L'élévation pour 50 m. jusqu'à 80 m. se monte à 1 m. Les dépenses pour cet ouvrage faisaient la somme de 23,914,000 marks. La partie la plus intéressante de cette étendue de Hornberg à St. Georgen coûtait 18,857,000 marks. Le chemin de Hausach jusqu'à Hornberg se lève 143 m. sur la distance de 10 kilom. De Hornberg jusqu'à Sommerau l'élévation pour l'étendue de 13 kilom. se monte à 448 m. — Le chemin de fer atteint près de Sommerau le plus haut point de la ligne du partage des eaux entre le Danube et le Rhin. La station se lève de 834 m. d'altitude, 673 m. au-dessus de la station d'Offenburg et

26 km. Bahnlänge 37 Tunnels. Die 37 Tunnels haben eine Gesamtlänge von 9423 m., während die freie Bahnlinie nur 16,577 m. beträgt. Also circa  $\frac{8}{10}$  offen und  $\frac{2}{10}$  verdeckte Bahn.

Die längsten Tunnels sind: M.-Lg.

Der Sommeratunnel mit	1696
Der Gremelsbacher Tunnel mit	911
Grosser Tribinger Kehrtunnel mit	820
Eisbergtunnel mit	791
Niederwasser Kehrtunnel mit	558
Zwischen 500 und 400 Meter Länge existiren keine.	
Zwischen 400 u. 300 m. Länge gibt es 7	
" 300 " 200 " "	2
" 200 " 100 " "	6
" 100 " 50 " "	9
" 50 " 13 " "	8
Der grösste Tunnel verursachte einen Kostenaufwand von 2,740,000 Mark. Von sämmtl. Tunneln betragen	

433 m. de celle de Constance. De Hornberg, relativement de Niederwasser jusqu'à la station de Sommerau se trouvent 37 tunnels sur un chemin long de 26 kilom. Les 37 tunnels ont en tout une longueur de 9423 m. tandis que le chemin découvert n'a que 16577 m. par conséquent  $\frac{3}{10}$  noncouvert,  $\frac{2}{10}$  couvert. Les tunnels les plus longs sont: Le tunnel de Sommerau long de 1696 m. " " Gremelsbach " " 911 " Le grand tunnel de Triberg " " 820 " Le tunnel du Eisberg long " 791 " " " de Niederwasser " " 558 " Il n'y a pas des tunnels qui sont longs entre 500 ou 400 metres; mais de 400 m. et 300 m. il y a 7 tunnels, " 300 " " 200 " " " " 2 " " 200 " " 100 " " " " 6 " " 100 " " 50 " " " " 9 " " 50 " " 13 " " " " 8 "

die Baukosten im ganzen 12,340,000 Mark.

Die Baukosten der freien Bahnlinie von Hornberg bis St. Georgen betragen dagegen nur 5,660,000 Mark. Es kostet jedes Stück Bahn von 1 Meter Länge 836 Mark. Die Strecke Villingen — Singen wurde in 3 Zeitabschnitten dem Betriebe übergeben u. zwar: Villingen—Donauessingen im August 1869, Donauessingen—Engen im Mai 1868 und Engen—Singen im September 1866. Die Baukosten betragen zus. 12,270,000 Mark. Bei Villingen zweigt links die württembergische Oberneckarthalbahn ab, u. bei Immendingen schliesst sich wieder ein Zweig derselben an. Von Immendingen bis Engen wird die Linie wieder zur Gebirgsbahn, sie steigt von da an der rechten Donauseite hinauf,

Les travaux pour le grand tunnel ont coûté 2740000 marks et pour tous 12340000 marks; mais le chemin découvert de Hornberg à St. Georgen a coûté seulement 5660000 marks. Le mètre de ce chemin de fer coûte donc 836 marks.

Le tronçon de Villingen — Singen fut livré à la circulation en trois parties: Villingen — Donauessingen en août 1869; Donauessingen—Engen au mai 1868, et Engen — Singen au septembre 1866. Les dépenses pour tout ce tronçon du chemin de fer faisaient la somme de 12270000 marks. A Villingen se détache à gauche la ligne wurtembergeoise — Haut — Neckar — et un de ses embranchements rejoint notre ligne près d'Immendingen. La ligne d'Immendingen jusqu'à Engen passe un terrain mon-

durchbricht zuerst einen 180 Meter langen und als bald einen 2ten 300 Meter langen Tunnel bei Hattingen, womit wieder die östliche Wasserscheide zwischen Rhein und Donau erreicht wird.

Die Bankkosten dieses Tunnels betragen 857.000 M. In Singen mündet die Schwarzwaldbahn in die badische Haupt- oder Rheinthalbahn wieder ein. Die Schwarzwaldbahn ist die schönste und grossartigste aller Eisenbahnen des ganzen deutschen Kaiserreichs; sie ist eine Zierde und im Ruhm desselben. Die Bahn stellt sich derjenigen, welche über den Brenner u. Sömmering fährt, als Schwester ebenbürtig zur Seite. Der Reisende blickt vom Waggon hinab in saftige grüne, blühende Thäler, welche mit zahlreichen Bauernhäusern übersät sind,

tagneux; elle se lève sur la rive droite du Danube, traverse premièrement un tunnel long de 180 mètres et tout de suite un second qui est 900 m. de long près de Hattingen et ici la voie ferrée atteint encore une fois la ligne du partage des eaux entre le Rhin et le Danube. Les dépenses pour ce tunnel se montaient à 857000 marks. Le chemin de fer de la Forêt-Noire rejoint à Singen la ligne principale de Bade, celle de la vallée du Rhin. Le chemin de fer de la Forêt-Noire est le plus beau et le plus imposant de tous de l'empire allemand; il enrichit ses ornements sa renommée. On peut bien le mettre en parallèle avec celui du Brenner et du Sömmering. Le voyageur aperçoit de verdoyantes et riantes vallées, parsemées de nombreuses maisons de

sämmtl. im schwarzwälder Baustil mit weit vorspringenden und bis auf den Boden reichenden Strohdächern, zahlreichen kleinen Fenstern und daranstossenden Gärtchen geschmückt. Man blickt in den höheren Gebirgsgegenden bei den zahlreichen Windungen der Bahnlinie oft über unzählige viele mit Laub- u. Nadelholz geschmückte Bergkuppen und tiefe Thäler, welche dem Reisenden stets neue überraschende Landschaftsbilder vor Augen führen. Nur mit unserm Panorama ist es bei der ersten Fahrt möglich, sich einer Täuschung über die Richtung der Bahn zu erwehren, die man in verschied. Terrassen bald über sich, bald unter sich, bald am linken und bald am rechten Bergabhänge erblickt. Höchst malerisch liegen einige Bahnwärterhäuschen auf

bois, bâties dans le style propre à la Forêt-Noire, les toits avancés, couverts de chaume et touchant à terre, fournis de nombreuses, petites fenêtres et ornées d'un petit jardin bien soigné. Quand la voie serpentante atteint un point plus élevé, on jout d'un superbe coup d'oeil sur des sommets boisés et des vallées profondes, et l'on est surpris du changement subit de ces paysages pittoresques. Si vous passez ces environs pour la première fois, servez-vous de notre panorama, ou vous ne pourrez empêcher de vous tromper sur la direction de la ligne que vous remarquez tantôt laudessus, à la pente gauche ou à la droite. Quelques petites maisons des gardiens, bâties sur les rochers escarpés, les toits avancés, les murs couverts de bardeaux se



Felsenvorsprünge mit cyklopischem Unterbau, vorspringendem, schützendem Dach und zierlicher Schindelverkleidung der Wände. Unter- und Hochbauten drücken deutlich den Charakter der Gegend aus. Die Schwarzwaldbahn verbindet Deutschland auf ganz direktem Wege mit der Schweiz und Italien. Die Rentabilität ist nicht sehr bedeutend, da die Unterhaltung jährlich grosse Summen verschlingt. Die Bahn befindet sich im besten, solidesten Zustande und ist bisher kein Unfall zu beklagen. Die Schwarzwaldbahn ist von merkantilischer und strategischer Bedeutung. Die Schwarzwälder Industrie beschäftigt bekanntlich jährlich viele tausend Hände. Besonders die Uhrenfabrikation steigerte sich schon oft auf jährlich mehrere Millionen Uhren, auch

présentent dans des sites très-romantiques. Partout les bâtiments du chemin de fer sont conformes au caractère de la contrée. Le chemin de fer de la Forêt-Noire unit directement l'Allemagne avec la Suisse et l'Italie. Les revenus de ce chemin de fer ne sont pas grands parce que les frais d'entretien d'évorent de grandes sommes, mais son état est bon et solide et pas un seul accident n'est à plaindre jusqu'à présent. Aussi sa signification commerciale et stratégique est d'importance. Il est connu que l'industrie de la Forêt-Noire occupe de mille personnes tous les ans. Surtout la fabrication des montres est considérable, plusieurs millions en sont produits par an, mais aussi les ouvrages de paille, de porcelaine, de feyence, de drap et les sculptures

die ausgelehrte Stroh-, Porzellan-, Steingut-, Tuch- und Schnitzwerkfabrikation ist eine bedeutende. In strategischer Bedeutung ist nur auf die Kriegsjahre 1870—71 aufmerksam zu machen, da ein Stück der bad. Haupt- oder Rheinthalbahn über ausländisches (schweizerisches) Gebiet führt.

en bois sont remarquables. Quant à l'importance stratégique il faut seulement se rappeler — la guerre franco — allemande.