



**Historischer Verein für Mittelbaden e.V.  
Mitgliedergruppe Schiltach**

## **Vorträge und Wanderung entlang der ehemaligen Bahnstrecke Schiltach - Schramberg anlässlich des „Tag des offenen Denkmals“ am Sonntag, den 12.09.2010**

Treffpunkt: 12.00 Uhr an der Oberen Bahnhofsbrücke in Schiltach

Veranstalter: Historischer Verein Schiltach und Museums- und Geschichtsverein Schramberg

Leitung: Dr. Hans Harter und Carsten Kohlmann

Bei herrlichem Spätsommerwetter stellten Mitglieder des Initiativkreises am späten Vormittag am Tiefbrunnen an der Oberen Bahnhofsbrücke eine eigens vorbereitete Info-Tafel mit Texten und Fotografien zur Geschichte der Kinzigtalbahn sowie der „Sekundärbahn“ Schiltach Schramberg auf. Um 12.00 h trafen die Teilnehmer aus Schramberg dann mit dem Linienbus ein.

Als Sprecher des Initiativkreises des Historischen Vereins Schiltach begrüßte Peter Rottenburger die etwa 35 Geschichtsfreunde, die sich in lockerer Runde um den ehemaligen Brunnen gruppiert hatten. Er ging auf die frühere Bedeutung Schiltachs als Bahnknoten ein, beleuchtete die im Lauf der Jahre eingetretenen technischen Veränderungen, den Verlust der „Knotenpunktfunktion“ und den damit verbundenen Rückbau eines beträchtlichen Teils der Anlagen und Gleise, aber auch die Versuche, Reste davon zu retten und zu erhalten. Namentlich erwähnte er dabei die Schiltacher Eisenbahnfreunde, die zwischenzeitlich allerdings nicht mehr aktiv sind. Drei rote Triebwagen – die zur Zeit auswärts restauriert werden – und die Eisenbahnbrücke Richtung Schramberg wurden u.a. von der Stadt erworben. Er wies auf die Bedeutung des Tiefbrunnens hin, der den leider nicht mehr vorhandenen Wasserturm speiste. Von ihm aus wurden die Dampflokomotiven mit Wasser befüllt. Der Blick richtete sich



anschließend zum Kirchbergtunnel, seine beiden Eingänge sind aus Sicherheitsgründen zwischenzeitlich zugemauert. Rottenburger erzählte von den seinerzeit „vielleicht etwas zu ambitionierten Plänen der Stadt“, was die künftigen Verwendungsmöglichkeiten des Bauwerks anging. Anschließend sprach Martin Maurer als Vorsitzender des Museums- und Geschichtsvereins Schramberg einige Begrüßungsworte und übergab das Wort an den Schiltacher Historiker Dr. Hans Harter.

Dieser ließ sogleich den 9. Oktober 1892, den Tag der Eröffnung der Bahnstrecke Schiltach-Schramberg als *den großen Tag* in der Schiltach-Schramberger Eisenbahngeschichte Revue passieren. Schiltach war mit Flaggen geschmückt und am Bahnhof stand eine Tafel, die alle mit der Kinzigtalbahn ankommenden Gäste herzlich begrüßte: *„Willkommen, Ihr schwäbischen, badischen Gäste – auf dem Wege zu Schrambergs Eisenbahnfeste“*.

Von Schramberg her kam ein blumengeschmückter Zug, im Kirchbergtunnel waren Männer mit Fackeln postiert, die ihn mit Hochrufen begrüßten. Dem Zug entstiegen die Industriellen von Schramberg, „bürgerliche Kollegien“ und Bezirksbeamte. Sie wurden von Gemeinderat Heinrich Ziegler mit dem Zuruf begrüßt: *„Möge der eiserne Schienenstrang, der uns mit Ihnen verbindet, zu einem festen Band der Zusammengehörigkeit, der treuen Nachbarschaft werden!“* Ein Zug aus Stuttgart brachte den württembergischen Staatsminister v. Mittnacht sowie den Finanzminister. Aus Karlsruhe reisten der badische Finanzminister sowie der Direktor der Eisenbahnverwaltung an. Im Maschinenhaus des Bahnhofs gaben die Schramberger Industriellen ein „Gabel-Frühstück“ und setzten den Startpunkt zu einem denkwürdigen Tag voller Festlichkeiten. Gemeinsam fuhr man anschließend nach Schramberg, wo das bis heute größte Fest in der Geschichte der Stadt gefeiert wurde.



Hier ließ der Referent den Blick zurückschweifen und führte den Zuhörern das schwierige Unterfangen des knapp neun Kilometer langen Bahnbaus vor Augen. Mitte des 19. Jh. war die Welt im „Eisenbahnfieber“. 1835 war die erste deutsche Linie zwischen Nürnberg und Fürth fertiggestellt. 1845 waren in Deutschland bereits 2.200 km Schienen verlegt, darunter war auch die Strecke von Mannheim nach Freiburg. 1850 war das Netz bereits auf 7.500 km angewachsen. 1866 folgte die Verbindung Offenburg-Hausach, 1873 die Schwarzwaldbahn über Villingen nach Konstanz, 1878 der Teilabschnitt Hausach-Wolfach, 1886 dann nach zähen Verhandlungen die Verbindung Wolfach-Schiltach-Freudenstadt, was Schiltach zum „Grenzbahnhof“ machte.

Voraussetzung für diese rasante Entwicklung war die Erfindung von Dampfmaschine und Lokomotive im bereits industriell entwickelten England. Der Eisenbahnbau in Deutschland hatte Schrittmacherfunktion für die Industrialisierung und den Ausbau der Infrastruktur. Von weitblickenden Zeitgenossen wurde diese stürmische Entwicklung begrüßt, auch der Schiltacher Dichter Gustav Eyth widmete dem Stahlross ein Gedicht mit dem Titel „Vorwärts mit Gott“.

Von diesen Ausführungen kehrte Dr. Harter ins obere Kinzigtal zurück. Trotz fieberhaftem und enthusiastischen Ausbau des Bahnnetzes erwies sich die Anbindung der aufstrebenden Industriestadt Schramberg (1867: 5000 Einw., Keramik- und Uhrenindustrie) als äußerst problematisch. Zur topographisch schwierigen Lage am westlichsten Zipfel des Königreichs Württemberg kam die verkehrstechnische Ausrichtung zum Großherzogtum Baden hin. Eine große Chance, einen Bahnanschluss zu erhalten war vertan, als sich das Großherzogtum Baden für den Bau der „Sommerau-Linie“, also der heutigen „Schwarzwaldbahn“ und gegen die „Schiltach-Linie“ über Schramberg-Mariazell-Donaueschingen entschied.

Aber die Schramberger konnten und wollten sich nicht damit abfinden, dass sie in einen massiven Verkehrsschatten geraten waren! Neue Chancen ergaben sich durch der Reichsgründung 1871, nach der Baden und Württemberg nicht mehr *Ausland*, sondern Bundesstaaten waren.

Durch die Fertigstellung der Kinzigalbahn bis Freudenstadt bot sich für Schramberg die Möglichkeit einer Sekundärbahn, einer „Seitenbahn“. Von politischer Seite wurde diese Forderung vor allem durch Karl v. Leibbrand unterstützt, den Oberndorfer Abgeordneten im Württembergischen Landtag. Denn es war klar ersichtlich, dass Industriestandorte, die Bahnanschluss hatten, Wettbewerbsvorteile genossen, keine Anbindung bedeutete Stillstand, Arbeitslosigkeit und Ruin. So wurde „*Nicht den Anschluss verpassen*“ die Schramberger Devise, denn es ging um nicht weniger als den Anschluss an die große weite Welt!

Bis zum Bau waren allerdings viele Hürden zu überwinden. Baden war an der Strecke nicht interessiert, in Stuttgart hegte man Zweifel an der Rentabilität und auch in Schiltach gab es wenig Zustimmung, dass der Verkehr künftig am Städtle vorbei fließen und die Schramberger Fuhrleute als Kunden und Gäste ausfallen sollten. Außerdem stieß der geplante Geländeeinschnitt westlich von Kirche und Pfarrhaus und die Streckenführung in der Bachstraße auf erheblichen Widerstand. Schiltach forderte den Kirchbergtunnel und einen Haltepunkt vor Ebersbach.

Ermöglicht wurde der Bau der Strecke schließlich durch das 1887 verabschiedete württembergische Gesetz zur Bahnlinie Schiltach-Schramberg. Die Finanzierung sollte auf Staatskosten erfolgen. Schiltach stellte daraufhin gemeindeeigene Grundstücke für die Streckenführung zur Verfügung und im Mai 1891 begannen die Bauarbeiten, die unter Zuhilfenahme vieler italienischer Arbeiter 17 Monate währten. Die Baukosten stiegen auf über 1,4 Mio. (Gold-)Mark. Von der Gesamtlänge entfallen 6.914 m auf badisches und 1.946 m auf württembergisches Staatsgebiet. Der Schramberger Bahnhof lag 91 m höher als der in Schiltach.

Schiltach war nun Knotenpunkt, die Infrastruktur wurde ständig ausgebaut. Hinzu kamen Güterhalle, Lokschruppen, Drehscheibe, Wasserturm, Be- und Entladekran, zwei Gleiswaagen, zwei Stellwerke, Signale sowie Haupt-, Neben- und Abstellgleise. Noch 1892 wurden zwei Lokomotiven des württembergischen Typs „Fa“, später „T3“ in Dienst gestellt, die „Schramberg“ und die „Schiltach“. Die kleinen Loks waren für die kurvige Strecke bestens geeignet und brachten es auf eine Fahrtgeschwindigkeit von 15 km/h. Bis 1914 verkehrten auf der Strecke, die beim „Löwen“ in Hinterlehengericht eine weitere Haltestelle hatte, täglich 14 Züge.

Abschließend erinnerte der Referent noch an die glücklicherweise wenigen Unfälle, die sich auf der Strecke ereigneten. Bereits acht Tage nach der Eröffnung machten sich in Schramberg zwei Güterwagen selbständig und rollten talabwärts. Der Lokführer des Frühzugs von Schiltach her erkannte die Gefahr rechtzeitig und ließ den Zug eiligst räumen. Es gab erheblichen Material-, aber keinen Personenschaden. Der einzige tödliche Unfall ereignete sich 1950, als ein Pferdeschlitten „Vor Reichenbächle“ vom Zug erfasst wurde und ein Mitfahrer ums Leben kam. 1986 stürzte kurz vor Schramberg infolge Unterspülung der Gleise eine Diesellok in die Schiltach, die nur mit großem Aufwand geborgen werden konnte.

Der reguläre Personenverkehr endete am 23. November 1959, der Güterverkehr wurde 1991 eingestellt. Das Eisenbahnzeitalter war im unteren Schiltachtal durch förmliche Einstellung des Betriebs zum 1.11.1992 Geschichte geworden.

Seine fundierten Ausführungen lockerte Hans Harter immer wieder durch eigene Erlebnisse, zeitgenössische Lieder und Gedichte auf, u.a. dem „Postknecht“ von K. Hammel (Schramberg), und „Zum Durchschlag des Schiltach-Stollens“ von Georg Baur, was bei den Zuhörern sichtlich ankam.



Gutgelaunt machte sich die Gruppe gegen 13.00 Uhr auf den Weg durchs Vorstädtle und die Bachstraße zum südlichen Tunnelmund, von dort zum ehemaligen Bahnhöfle „Schiltach-Stadt“ (heute Grünanlage zwischen Treffpunkt und Friedrich-Grohe-Halle), am Fuß der Kesslerhalde bis „Vor Reichenbächle“ und weiter zur Schiltach-Brücke gegenüber der Fa. Abraham an der Sommerwies. Über „Vor Hunsel“ führte der Weg bis zum ehemaligen Gasthaus „Löwen“ (später „Alte Mühle“), wo Carsten Kohlmann eine historische Aufnahme der Haltestation mit Lokomotive zeigte und erläuterte. Vorbei am Felgenhersteller BBS erreichten die Wanderer den oberen Parkplatz des Unternehmens, wo Frau Nuoffer vom Biohof Herrenweg mit heißen Würsten und kühlen Getränken auf die hungrige und durstige Schar wartete. Klaus Wolber hatte mitgeholfen Tische und Bänke aufzustellen, was die Wanderer zum Verweilen einlud. Im Verlauf der Pause machte Peter Rottenburger auf „*Schiltach – Lieder und Gedichte*“, die jüngste Veröffentlichung von Hans Harter und Rolf Rombach aufmerksam, die Literarisches aus und über Schiltach aus fünf Jahrhunderten vereinigt. Aus aktuellem Anlass stimmten die Wanderer nach der Melodie „Auf der Schwäb’schen Eisenbahn“ das humorvolle *Schiltach-Schramberger Eisenbahnlied* an, dessen Text von Heinrich Eyth stammt und den Unfall im Jahre 1892 kurz nach der Streckenfreigabe thematisiert.



Weiter gings vorbei am vorderen Kienbach, dem Grün und dem Hinterhof, den letzten Gebäuden auf Lehengerichter Gemarkung. Mit Erreichen der Schramberger Markung kurz vor der Kläranlage informierte Stadtarchivar Carsten Kohlmann über den nur kurz betriebenen Haltepunkt „Rappenfelsen“, anschließend über den „Nordbahnhof“ und verwies auf die Stelle, wo wie bereits beschrieben, 1986 die Lok in die Schiltach stürzte. Er erzählte von den Triumphbogen, die am Eingang zur Stadt anlässlich der Bahneröffnung aufgebaut wurden und hatte passende Bilddokumente parat. Zeitzeugen wie Dieter Kohlmann und Walter Kunz berichteten auf dem Gelände, wo einst der Bahnhof stand, von ihren Erlebnissen am und auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände und gaben manche Anekdote zum besten. Ein Gleisstrang führte in Schramberg über den Bahnhof hinaus stadteinwärts und zwar bis zur Schramberger Majolikafabrik, wo noch heute auf einem kurzen Abschnitt die Gleise der Bahnstrecke als eiserne Zeugen an umtriebige und geschäftige Zeiten erinnern.

Hier ließ Carsten Kohlmann nochmals die großen Jahre des Bahnbetriebs in Schramberg aufleben, erinnerte an die verschiedenen Betriebsgebäude, das Ver- und Entladen der Waren, an eine Vielzahl von Gasthäusern im Umfeld des Schramberger Bahnhofs und mit einer gewissen Wehmut an den in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts einsetzenden langsamen Bedeutungsverlust des Bahnverkehrs und die damit einhergehende schleichende Verkleinerung und den Abbau von Kapazitäten. 1972 wurde auf den Bahnhof ein Brandanschlag verübt, die Abwicklung des Güterverkehrs wurde in der Folge von Bürocontainern aus bewerkstelligt. Der Bau einer neuen Güterhalle gab Hoffnung auf ein Festhalten der Bahn an der Strecke. Allerdings wurde der Stückgutverkehr alsbald auf die Straße verlagert und die Mannschaft des Güterbahnhofs Schramberg wurde in den 80er Jahren von 12 auf 2 Mitarbeiter reduziert, bis das Jahr 1992 die definitive Einstellung des Betriebs brachte.



Die Teilnehmer würdigten die gute Atmosphäre der Veranstaltung und sprachen sich für weitere

gemeinsamen Unternehmungen aus. Die Eheleute Kohlmann geleiteten die Schiltacher Geschichtsfreunde noch an den Bushalt, von wo diese um 17.45 h die Heimfahrt antraten.

*Ein ganz herzlicher Dank gebührt Dr. Hans Harter, der sein Vortragsmanuskript für die möglichst korrekte Wiedergabe seiner Ausführungen gerne zur Verfügung stellte. Die Rechte an den verwendeten Bilddokumenten liegen ausnahmslos bei Klaus-Ulrich Neeb.*

*Zur Vertiefung des Themas stellen wir Ihnen in der Rubrik „Aktuelles“ zwei weitere Berichte zur Schiltacher Bahngeschichte zur Verfügung: „Die Eisenbahn hält Einzug ins Kinzigtal“ und „Die Nebenbahn Schiltach-Schramberg“.*

Schiltach, 20. September 2010

Reinhard Mahn  
(Bilder: Klaus Neeb)