



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

## **Vom Technik- und Kulturdenkmal zur „alten Rostlaube“ Die Eisenbahnbrücke beim Haldenhof**

Von Hans Harter

Sie hatte es mit Sicherheit nicht leicht, die kürzlich abgebrochene Eisenbahnbrücke beim Haldenhof: Nicht nur, dass sie, 1886 konstruiert, fast 130 Jahre auf dem Buckel hatte und in dieser Zeit unzähligen Zügen die Fahrt über die Kinzig ermöglichte, sie bekam auch einen etwas schnöden Abschied: Bei der Sicherheitskontrolle „durchgefallen“, danach abgebaut und abgewrackt, wurde sie in der Zeitung auch noch als „alte Rostlaube“ abgetan.

Natürlich lässt sich über die Schönheit technischer Konstruktionen streiten, doch soll die jetzt durch einen Neubau ersetzte Brücke nicht ohne bahn- und technikgeschichtliche Würdigung davongehen. Der bis heute intakten Kinzigtal-Bahn liegt ein Vertrag zwischen Baden und Württemberg von 1873 zu Grunde, zur Schaffung einer Verbindung Stuttgart-Offenburg als wichtige Querstrecke im Südwesten. Bereits 1878 trieb Baden seine Strecke als Abzweig der Schwarzwaldbahn bis Wolfach voran, während Württemberg die „Gäubahn“ bis Freudenstadt 1879 fertigstellte. Es fehlte nur noch das Mittelstück um Schiltach, dessen Realisierung 1881 auf einer Konferenz in Hausach verhandelt wurde. Jede Seite sollte weiterbauen, die badische talauf-, die württembergische talabwärts, Treffpunkt war der Bahnhof Schiltach. Seine Lage war jedoch umstritten, und es bedurfte eines Machtworts des Bahnpioniers Robert Gerwig, der ihm den Platz unterhalb des Städtchens zuwies. Zugleich war für Baden die Baulinie um einen Kilometer auf 9,7 km verkürzt, während Württemberg 24,8 km zu erstellen hatte, die es in sich hatten: „Mit der Strecke Freudenstadt-Schiltach war ein Stück Erdoberfläche zu projektieren, welches fast alle Unliebsamkeiten vereinigt, die sich der Erbauung von Bahnen irgend entgegenstellen können“, so der württembergische Bahningenieur Georg von Morlok.

Dies bedeutete den Bau von sieben Tunnels und 16 Brücken, von denen die beim Haldenhof mit 47,1 m Stützweite die längste war. Wenige Jahrzehnte zuvor, als Brücken noch aus Holz und Stein erbaut wurden, hätte man diese Weite ohne stützende Pfeiler nicht geschafft. Erst mit dem Fortschritt der Eisenverarbeitung in den 1840ern wurden Konstruktionen entwickelt, die mit ihrem ganz aus Eisen bestehenden Haupttragewerk große Weiten überspannten. Sie waren bauliche und technische Leistungen und galten zu ihrer Zeit als echte Problemlöser und Fortschrittsbringer. Dabei gab es verschiedene Typen, so die „Fachwerkträger“, die mit ihren vernieteten Trägern, Ständern und Streben konstruktiv die interessantesten sind. Diesen Typ verkörperte auch die Brücke am Haldenhof, die noch weitere Besonderheiten aufwies: Da die Strecke bis Schiltach von Württemberg gebaut wurde, kam sie aus der Maschinenfabrik Esslingen, einem der großen Unternehmen der Eisenbahnindustrie. Man besaß dort eigene Baugewohnheiten, und so war es ein Kuriosum, dass hier auf badischem Gebiet ein typisch württembergischer Brückenbau bestand, der sonst kaum exportiert wurde. Aufgrund ihrer Form eine „Tunnelbrücke“, stand sie für Weiten bis 50 m auf der Höhe der Entwicklung und war der letzte erhaltene Vertreter des Typs „I.A.7.1.3.“, von dem es nun keine mehr gibt.



Abgebrochen, aber nicht ganz vergessen: die Bahnbrücke beim Haldenhof. - Foto: H. Harter

Entwicklung und Erneuerung müssen sein, man kann nicht alles erhalten. Und vielleicht steht in 130 Jahren die neue Brücke im Fokus, als Beispiel einer formschönen, ausgereiften Konstruktion des Jahres 2013, das auf ihrem Fundament vermerkt ist. Andererseits wurde aus den auf der ganzen Strecke original erhaltenen, frühen technischen Bahnobjekten ein zentrales Element herausgebrochen, nicht ohne Grund besaß die alte Brücke in einer „Sachgesamtheit Kinzigtalbahn“ den Rang eines Kulturdenkmals. Mit ihr wurden auch die steinmetzgearbeiteten aufwändigen Widerlager aus Granit beseitigt. Einer der Quader trug wasserwirtschaftlich wichtige Hochwasserzeichen von 1896 und 1919, auf die offenbar keiner achtete und die unnötigerweise gleichfalls verschwanden - vielleicht typisch für ein Denken, für das Baudenkmale „alte Rostlauben“ und historische Marken Muster ohne Wert sind.



Die Hochwassermarken, aus Unachtsamkeit verschwunden

Foto: H. Harter

> Weitere Informationen: U. Boeyng, Eiserne Eisenbahnbrücken (1995).

Dieser Artikel erschien erstmals am 09. Oktober 2013 im „Schwarzwälder Bote“.