



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

www.geschichte-schiltach-schenkenzell.de

Wie die Bahn nach Schiltach kam ... Von den Anfängen bis zum „Bahnpunkt Schiltach“

Von Andreas Morgenstern

Am 3. November 1886 wurde für die Schiltacher ein Wunsch wahr: Erstmals hielt in der Flößerstadt ein Eisenbahnzug. Die neue Kinzigtalbahn, die Hausach quer durch den Schwarzwald mit Freudenstadt verband, schloss Schiltach mittels eines eigenen Bahnhofs an das Bahnnetz des Kaiserreichs an. Ab sofort waren von Schiltach aus Großstädte wie Straßburg, Freiburg oder Stuttgart, aber auch die Metropolen des Deutschen Reiches Berlin, Hamburg und Köln erreichbar.

Eisenbahnstrecken sollten das Großherzogtum Baden als metallene Korsettstangen durchziehen, um so das zu Beginn des 19. Jahrhunderts enorm gewachsene Land enger zusammenzuführen. Neben der Rheinstalstrecke besaß die Schwarzwaldquerung in Richtung Süden besondere Bedeutung. Doch die in Schiltach gehegten Träume wurden enttäuscht, im Zuge eines Bahnbaus von Offenburg an den Bodensee einen eigenen Bahnhof zu bekommen. Solche „Kathedralen des Fortschritts“ entstanden stattdessen das Gutachtal hinauf, in Hornberg, Triberg, St. Georgen und Villingen.

Der Grund für diese Entscheidung, die sowohl einen höheren technischen wie auch finanziellen Aufwand bedeutete, war ganz einfach: Über Triberg musste die Bahn nicht württembergischen Boden berühren, wie es in Schramberg der Fall gewesen wäre. Eigenstaatlichkeit hatte den Vorrang gegenüber ökonomischem Denken.

Schiltach blieb die Hoffnung auf die spätere Nebenstrecke von Hausach durch das Kinzigtal ins Schwäbische. Schließlich überwand 1886 tatsächlich Gleise die Grenze zwischen den beiden südwestdeutschen Staaten. Schiltach erhielt mit einem „Dampfross“-Halt Zugang zum modernsten Transport- und Verkehrsmittels seiner Zeit.

1892 trat daneben noch die Zweigstrecke nach Schramberg. Da diese aber vor allem im württembergischen Interesse lag, zahlten die Schwaben die Baukosten allein, obwohl der Großteil der Gleise auf badischen Fluren verlegt wurde. Die Schiltacher und ihre Waren wurden mobiler, die Wirtschaft nahm einen neuen Aufschwung. Doch forderte der Fortschritt auch Opfer. Die Planung der Bahntrasse und die damit verbundenen massiven Grundstücksankäufe durch die Reichsbahn sorgten für zahlreiche Streitigkeiten bis hin zu Zwangsenteignungen.



Die Lok des ersten Zuges Schramberg-Schiltach 1892

Foto: Stadtarchiv

Die traditionsreiche Flößerei hielt sich neben der neuen Transportmöglichkeit nur noch wenige Jahre. Nicht zuletzt lag dies auch daran, dass für den Bahnbau die Verlegung des Kinzigbettes notwendig wurde und der „Kirchenweiher“ als Einbindestätte entfiel. Einst sicherte die Flößerei zahlreichen Familien den Unterhalt, nun verloren rasch viele Männer, die von Frühling bis Herbst von der Flößerei lebten, ihren Broterwerb und mussten sich andere Arbeit suchen.

Über viele Jahrzehnte sollten die Dampflokomotiven das Bild des Kinzigtals mitprägen. Zwischen Freudenstadt und Hausach hielten die Züge am Hauptbahnhof Schiltach und für Vorderlehengericht am Haltepunkt „St. Roman“ (Vor Sulzbächle“). In Richtung Schramberg stoppten die Bahnen in „Schiltach-Stadt“ (heute: kleine Anlage vor dem „Treffpunkt“) und in Hinterlehengericht (am ehem. Gasthaus „Löwen“, später „Alte Mühle“). Von den in der Zwischenzeit aufgegebenen letztgenannten drei Haltepunkten sind heute kaum noch Spuren zu finden.

In den 1950er Jahren begann ein neues Kapitel der Bahngeschichte. Das zuständige Bahnbetriebswerk Offenburg erhielt 1952 seine ersten beiden einmotorigen roten VT95-Schienenbusse. Im Folgejahr 1953 befuhren diese auch erstmals Schiltachs Gleise. Doch erst in den nächsten Jahren wurden sie hier zu einem ständigen Gast, da man in Offenburg erst später weitere Schienenbusgarnituren erhielt. Ab 1960 folgte dann der schrittweise Wechsel zu den zweimotorigen VT98, die mit ihrer doppelten Leistung für die teils sehr anspruchsvollen Anstiege des Schwarzwalds besser vorbereitet waren. Für den Einsatz auf dieser Nebenstrecke sprach aber auch ihre geradezu berühmte Anspruchlosigkeit. Diese bezog sich nicht allein auf den beschränkten Fahrkomfort der zugigen und lauten Wagen, daher der Spitzname „Roter Brummer“, sondern auch auf den geringen Wartungsaufwand.

Für die Kinzigtalbahn sollte das in den 1970er Jahren ein großer Vorteil im Kampf um den Erhalt der Bahn werden. Diese stand, nachdem schon am 23. November 1959 der Regelverkehr nach Schramberg sein Ende fand, auch zwischen Freudenstadt und Hausach auf dem Prüfstand. Der Zusammenhalt der betroffenen Kommunalpolitiker tat ein Übriges, dem Nahverkehrsangebot eine neue Perspektive zu geben. So kamen 1985 die moderneren VT627-Züge zum Einsatz, welche aber im Fuhrpark der Bundesbahn nie über einen Exotenstatus hinauskamen.

Seit 1989 begrüßt mit „Schiltach-Mitte“ wieder ein zweiter, zentrumsnaher Haltepunkt die Pendler und Gäste der Stadt. 2004 schlug die Bahngeschichte in der Region ein neues Kapitel auf: Nun fahren Schienenbusse einer neuen Generation. Die Ortenau-S-Bahn setzt ihre Regio-Shuttles RS1 im Stundentakt zwischen Bad Griesbach bzw. Offenburg und Freudenstadt ein.



Der „Rote Brummer“ hat ausgedient, ist aber nicht vergessen. Als Retter der Nebenstrecke haben ihn viele Eisenbahnenthusiasten ins Herz geschlossen. Die Stadt Schiltach widmet ihm deshalb mit ihrem „Bahnpunkt Schiltach“ an der Bahnhofstraße eine ständige Ausstellung. Die vor einigen Jahren erworbene Schienenbusgarnitur wurde nach ihrer aufwändigen Restaurierung vor kurzem an ihrem endgültigen Bestimmungsort aufgestellt. Die Gestaltung des umgebenden Bahngeländes will einen Eindruck geben vom Leben der Kinzigtäler mit ihrer Bahn.



Der Anfang April 2014 eröffnete „Bahnpunkt“ ist eine weitere Schiltacher Attraktion Fotos: R. Mahn

Dieser Artikel erschien erstmals am 29. März 2014 im „Schwarzwälder Bote“.