

# SÜDWEST PRESSE

## DIE NECKARQUELLE

### Die Schwenninger Eisenbahngeschichte

Sonderausgabe  
zum 1. Schwenninger Bahnhofsfest  
Samstag, 23. Mai 1992





# »Merkur«-Chef kämpfte für Böblingen

Erst 1879 verkürzte die Gäubahn die Strecke nach Schweningen

Böblingen sollte einmal zu einem Knotenpunkt der württembergischen Schwarzwaldbahnen werden. Dafür setzte sich jedenfalls in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mit allem Nachdruck Dr. Otto Elben ein, der Chefredakteur des in Stuttgart erscheinenden und sehr einflußreichen »Schwäbischen Merkur«.

Ihm assistierte natürlich der Stuttgarter Oberbürgermeister Sick. Daß die Schwarzwaldbahn dann doch von Zufenhausen in Richtung Calw durch das Strohgäu und über Leonberg gebaut wurde, war in erster Linie nüchternen Kostengründen zuzuschreiben. Denn der Aufstieg von Stuttgart auf die Filder war technisch nicht einfach zu lösen und deshalb zu teuer.

Die Gruppe der Strohgäufürworter, die vom Minister des Auswärtigen, Freiherr von Varnbühler, unterstützt wurde und mit der Überwindung beträchtlicher Höhenunterschiede von Stuttgart nach Böblingen

und dessen Lage abseits der großen Straßen argumentierte, hatte zunächst obsiegt. Zehn Jahre später wurde Böblingen dennoch ans Eisenbahnnetz angeschlossen, denn da hatte sich die Absicht durchgesetzt, den Verkehr in Richtung Schweiz durch den Bau der Gäubahn und den Anschluß an die obere Neckartalbahn zu intensivieren. Damit wurde 1879 gleichzeitig eine Verkürzung der Entfernung zwischen Stuttgart und Rottweil und eine günstigere Fahrplangestaltung erreicht.

Mit der Eröffnung der 3,52 Kilometer langen Strecke Cannstatt-Untertürkheim am 22. Oktober 1845 begann im Königreich Württemberg das Eisenbahnzeitalter. Das war fast genau zehn Jahre nach der Premiere auf der ersten deutschen Bahnlinie, der 6,1 Kilometer langen Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835. Von da an ging's im Ländle Schlag auf Schlag: ab 2. November verkehrten die Züge auch zwischen Unter- und Obertürkheim, ab 20. November zwischen Ober-

türkheim und Esslingen und im Jahr darauf schließlich zwischen Esslingen und Plochingen. Damit waren auch schon die Weichen gestellt für die 1858 ins Bauprogramm aufgenommene Neckartalbahn von Reutlingen nach Rottenburg und, falls eine Verbindung mit

## Als die Eisenbahn an den Oberen Neckar kam

*Eine historische Betrachtung von Karl-Rudolf Schäfer*

der Schweiz durch Anschluß an das Bahnsystem im badischen Oberland erreicht werden konnte, durch das Flußgebiet des oberen Neckars über Rottweil bis zur Grenze.

Noch bevor die von Stephenson gebaute Lokomotive »Adler« über die Ludwigsbahn rollte – der Engländer hatte schon 1830 den ersten Personenzug

der Welt zwischen Manchester und Liverpool auf die Reise geschickt –, hatte sich die Ulmer Eisenbahngesellschaft gegründet, die eine direkte Verbindung nach Cannstatt und an den Bodensee forderte. 1836, also ein Jahr später, setzte sich die in Stuttgart ins Leben gerufene Württembergische Eisenbahngesellschaft für eine Verbindung zwischen Heilbronn und dem Bodensee ein. Und im selben Jahr stellte Finanzminister Herdegen 100 000 Gulden als vorläufigen Fonds »zur Förderung und Unterstützung der Eisenbahnunternehmungen« in den Staatshaushaltsplan ein. Sechs Jahre später waren die Gutachter mit ihren Untersuchungen fertig, und am 18. April 1843 schrieb das Eisenbahngesetz nicht nur das Staatsbahnprinzip fest, sondern legte auch ein schlüssiges Konzept vor: Ausbau von Bahnstrecken in Richtung Süden nach Ulm und Friedrichshafen, in Richtung Norden nach Heilbronn, nur die Zielpunkte im Westen blieben noch offen.

Eine Absichtserklärung für



So sahen die ersten Schweningener, die mit der Eisenbahn aus ihrem Ort in die Hauptstadt des Königreichs Württemberg fuhren, den Stuttgarter Bahnhof. Er war 1846 im

Zentrum der Residenzstadt gebaut und 1863 erweitert worden. Dieses Bild stammt aus der Zeit um das Jahr 1870.

Bild: Archiv (OPD Stuttgart)

den Bau der Neckartalbahn gab's fünfzehn Jahre später. Bis dahin war die Eisenbahn schon von Plochingen nach Reutlingen gelangt (Eröffnung am 20. September 1857) und von Reutlingen nach Rottenburg (15. Oktober 1861). Am 1. November 1864 dampften die Züge auch bis Eyach. Endgültig entschieden über die Fortsetzung des Schienenstrangs in Richtung Rottweil und württemberg-badische Grenze wurde im Gesetz vom 13. August 1865, das den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1864-1867 regelte. Da waren nicht nur die Obere Neckarbahn, sondern auch die von Rottweil ausgehenden beiden Enden nach Villingen und Immendingen mit drin.

Bis Rottenburg und Eyach hatten die Eisenbahnbauer die Schienen auf württembergischem Boden verlegen können. Aber von da an wurde es kritisch. Denn zwischen Horb und Sulz riegelte ein letzter Zipfel des hohenzollerischen Gebietes, seit 1849 als Regierungsbezirk Sigmaringen an Preußen angeschlossen, wie eine Barriere die Verbindung im Neckartal ab. Ohne Berücksichtigung der Interessen des Grenznachbarn ging es also nicht. Am 3. März 1865 kam es zum Staatsvertrag »zum Zwecke der Herstellung angemessener Eisenbahnverbindungen zwischen Württemberg und den Hohenzollerischen Landen«, in dem gleich alle offenen Fragen geklärt wurden. Am 1. Dezember 1866 kam die Bahn dann schon bis Horb, ein knappes Jahr später bis Talhausen und hatte am 23. Juli 1868 schließlich Rottweil erreicht. An den beiden Enden der Oberen Neckarbahn nach Villingen und Immendingen wurde noch gebaut.

Die Verbindung zwischen der Residenzstadt Stuttgart und dem südwestlichsten Zipfel des Königreichs war damit hergestellt. Die Züge rollten zunächst auf der Hauptbahn Stuttgart-Friedrichshafen über Cannstatt und Esslingen bis Plochingen und wechselten dann auf die Hauptbahn Plochingen-Immendingen mit den Stationen Metzingen, Reutlingen, Tübingen, Rottenburg und Horb. 146,47 Kilometer Schienenstrang lagen zwischen Hauptstadt und Rottweil. Das blieb so mehr als zehn Jahre lang, bis am 1. September 1879 die Gäubahn eröffnet wurde.

Bei der Planung der württembergischen Schwarzwaldbahn von Zuffenhausen in Richtung Calw war heiß umstritten, ob diese über das Strohgäu um Leonberg oder über das Gäu um Böblingen geführt werden sollte. Es ging dabei auch um die Frage, inwieweit die Schwarz-

waldbahn als Transitbahn von Stuttgart über Calw nach Horb und Rottweil in Richtung Basel Bedeutung erlangen könnte. Zwar erhielt die Streckenführung über Leonberg aus reinen Kostengründen den Vorzug, aber die Absicht, den Verkehr in die Schweiz zu intensivieren, sprach letztlich doch für eine direkte Anbindung der Oberen Neckarbahn an eine südwestliche Diagonale Stuttgart-Freudenstadt und einen Entfernungsgewinn von mehr als 36 Kilometern. Verknüpfungspunkt der beiden Hauptbahnen wurde Eutingen, das schon seit 1874 auch an der Hauptbahn Pforzheim-Calw-Nagold-Horb lag.

Ganz einfach war der Bahnbau von Stuttgart an den oberen Neckar nicht. Zwar gab es auf der ersten Trasse der Neckartalbahn keine allzu großen geologischen Probleme - zwischen Nürtingen und Metzingen waren Dammaufschüttungen erforderlich, zwischen Tübingen und Horb mußten mit dem Sulzauer und dem Mühlener Tunnel, zwischen Horb und Rottweil mit dem Sulzer, dem Bernberg- und Tierstein-, dem Au- und dem Hohensteiner Tunnel Muschelkalkbarrieren durchbrochen werden -, aber die kürzere Strecke der Gäubahn verlangte hohe technische Leistungen mit dem Anstieg von Stuttgart auf die Filder und mit dem Abstieg vom Gäu ins Neckartal bei Horb, und auch auf ihr mußten Keuper- und Gipsmergelformationen mit drei Tunnels (Hasenberg-, Berghau- und Kaufwaldtunnel) überwunden werden. Der längste aller Durchbrüche ist der Tiersteintunnel mit 650,90 Meter Länge, der kürzeste der Hohensteiner Tunnel mit 103,10 Meter, beide zwischen Talhausen und Rottweil zu finden.

Auch ohne Brückenbauten ging's nicht ab. Bei Rottenburg mußte der Neckar in einer Länge von 141,28 Metern überbrückt werden, nach dem Bahnhof Eyach die Eyach (76,86 m), der Neckar bei Talhausen dreimal (52,60 m, 41,17 m und 36,00 m), nach Talhausen noch einmal (48,30 m) und schließlich beim Bahnhof Rottweil (45,00 m).

Die ersten Lokomotiven hatte die Königliche Eisenbahnkommission in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bestellt, weil man offensichtlich großes Zutrauen zu den Erfahrungen in Übersee hatte. Die »Norris«-Maschinen mit einem zweiachsigen und die »Baldwin«-Lokomotiven mit einem einachsigen Drehgestell eigneten sich besonders für die in Württemberg üblichen engen Kurven. Auch Kessler Carlruhe, Maffei in München und Krauss gehörten zu den Lok-

bauern, aber als die Eisenbahn am oberen Neckar angelangt war, da beherrschte die Maschinenfabrik Esslingen als Hauslieferant der Württembergischen Staatsbahnen weithin das Feld.

Auf den Strecken rollten Schnellzuglokomotiven, die 1854 erstmals (und mit geringem Erfolg) eingesetzt wurden, Eilzugmaschinen, schwere und leichte Personenzugmaschinen, leichte und schwere Güterzugmaschinen und Tendermaschinen. Sie zogen grüngestrichene Durchgangswagen mit Abteilen erster und zweiter Klasse, gelbgestrichene Wagen ausschließ-

lich zweiter Klasse und rotbraun gestrichene Durchgangswagen zweiter und dritter Klasse. Coupé-Wagen, die ebenfalls die Farbe Grün trugen, wurden ab 1862 eingesetzt; sie nahmen Reisenden in der ersten und zweiten Klasse auf und waren noch lange auf der Linie Rottweil-Villingen in Betrieb. Und dann gab es noch ausgesprochene Salonwagen für den Hof in der Farbe Blau, gelegentlich auch grün. Der Hof und die Staatseisenbahnen waren sparsam, vor 1869 gab es gerade mal einen 1853 gebauten Wagen für den Hof, 1863 kam ein »Cavalierwagen« und 1866 ein »Dienstwagen« hinzu.

## Von Eisenbahnen, Bahnhöfen und Bahnbauprojekten

24 Jahre dauerte es, bis die Eisenbahn von Stuttgart aus den oberen Neckar erreichte. Die Züge schnauften damals noch nicht am Hang hinauf auf die Filder und rollten auch noch nicht durchs weite Gäu über Böblingen und Eutingen, sondern am Neckar entlang über Esslingen, Reutlingen, Tübingen und Rottenburg gen Horb, wo sie sich mit denen von Pforzheim, Calw und Nagold trafen. Dennoch spielte Böblingen in der Diskussion schon frühzeitig eine Rolle als möglicher Knotenpunkt der württembergischen Schwarzwaldbahnen. Das Eisenbahnzeitalter brach für die Stadt allerdings erst mit der Eröffnung der Gäubahn im Jahre 1879, und da verkehrten Züge zwischen Stuttgart und Schweningen schon seit zehn Jahren.

Schwenningen selber wäre sogar beinahe Station an einer wichtigen Transitstrecke von Stuttgart über Rottweil, Villingen, Donaueschingen und von dort über die geplante Wutachalbahn nach Waldshut und schließlich über die von Robert Gerwig gebaute Brücke hinüber in die Schweiz geworden. Aber da paßte die württembergische Regierung nicht genügend auf. Dafür zeigte sie 1927 Weitblick, als sie den zweigleisigen Anbau der Nord-Süd-Strecke von Osterburken über Stuttgart und Tuttlingen nach Hattingen mitfinanzierte und damit die international bedeutende Ver-

bindung Berlin-Zürich-Italien herstellte.

In Schweningen wurde vor 120 Jahren das Bahnhofsgebäude eingeweiht, drei Jahre nachdem die Bahnlinie Rottweil-Villingen mit Böllerschüssen, Vergnügungsfahrten und Festlichkeiten eröffnet worden war. Die Bahnstation bestand da aus fünf Gleisen und einem Güterschuppen, und nicht alle Schweningener fühlten sich von dem »modischen Teufelszeug« beglückt. Vierzig Jahre später, als die Station den bahnamtlichen Namen »Schwenningen am Neckar« erhielt und zum Bahnhof zweiter Klasse aufstieg, war das allerdings »Schnee von gestern«. Denn inzwischen war man auf den Schienenstrang als Weg in die weite Welt dringend angewiesen. 436 410 Reisende wurden 1907 gezählt, 89 727 Tonnen Güter aller Art bewegt, allein 17 735 Tonnen Steinkohle am Bahnhof Schweningen entladen.

Mehr über die Neckartalbahn, die Obere Neckarbahn und die Linie Rottweil-Villingen, mehr auch über Bahnhöfe, Haltepunkte an dieser und mehr über Eisenbahnplanungen an der Schwelle vom 19. zum 20. Jahrhundert ist in einer heute beginnenden Serie unter dem Titel »Als die Eisenbahn an den oberen Neckar kam« nachzulesen. Sie dient als Einstimmung für das am 23. Mai geplante Schweningener Bahnhofsfest.



# Fast an der Fernstrecke Berlin–Zürich

Hattinger Kurve für Baden eine Schädigung der Schwarzwaldbahn

Beinahe wäre Schweningen zu einer Station an einer wichtigen internationalen Eisenbahnlinie avanciert. Denn im Herbst des Jahres 1869, in dem auch die Bahnstrecke Rottweil–Villingen eröffnet wurde, entschied sich auf der internationalen Gotthard-Konferenz in Bern die Führung des Bahnverkehrs zum Gotthard und durch diesen hindurch nach Italien.

Die württembergische Regierung setzte auf die Anerkennung des »Grundsatzes der Beförderung auf der kürzesten Linie« und peilte deshalb die Rheinbrücke, die Waldshut mit dem aargauischen Turgi und damit mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz verband, als »Pforte des deutsch-italienischen Verkehrs« an.

Die Brücke gab es seit dem 18. August 1854; gebaut hatte sie der badische Eisenbahnpionier Robert Gerwig, der dann

auch die Schwarzwaldbahn bauen sollte. Damals tauchte zudem der Plan einer Wutachtalbahn zwischen Donaueschingen und Waldshut auf, womit eine direkte Verbindung über die Neckartalbahn und über Rottweil und Villingen nach Waldshut gegeben gewesen wäre. Indessen: die Würfel in Bern fielen anders, Württemberg sah sich nicht in der Lage, den Gotthardbahnbau zu subventionieren, währenddessen Baden als einziger deutscher Staat einen Betrag von mehr als 2,7 Millionen Schweizer Franken »à fonds perdu« im reinsten Sinne des Wortes beisteuerte und damit den Übergang von seiner Rheintalstrecke auf das schweizerische Netz bei Basel absicherte.

Von großem Weitblick war die Haltung der württembergischen Regierung in der Gotthard-Frage nicht geprägt. Diesen zeigte das mittlerweile demokratisch regierte Land indessen 1927 beim Abschluß ei-

nes Staatsvertrages mit der Deutschen Reichsbahngesellschaft, der im wesentlichen den zweigleisigen Ausbau der Nord-Süd-Strecke von Osterburken über Stuttgart und Tuttlingen nach Hattingen vorsah. Für dieses Vorhaben erwärmten sich vor allem die Schweizer und ihre Bundesbahnen, weil sich damit eine ideale Verbindung

## Fertigstellung des Stuttgarter Bahnhofes

Zürich–Berlin anbot. Unterzeichnet wurde der Vertrag am 23. Februar vom Präsidenten der Stuttgarter Reichsbahndirektion Dr. Sigel und tags darauf, anlässlich des Besuchs des Generaldirektors der Reichsbahngesellschaft, Dr. Dörpmüller, von Finanzminister Dr. Dehlinger namens des württembergischen Staates. Zuvor hatte der Finanzausschuß des württembergischen Landtags das

Vorhaben einstimmig unter der Voraussetzung beschlossen, daß die beteiligten Amtskörperschaften und Gemeinden sich mit um die Bereitstellung der vom Staat zu gewährenden Darlehen in Höhe von fünf Millionen Mark bemühten.

Den Ausbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs, der durch die Kriegs- und Nachkriegsjahre etwas ins Hintertreffen geraten war, hatte die Reichsbahn zur Vorbedingung für den Ausbau der Strecke Osterburken–Hattingen gemacht und hierfür von der Stadt Stuttgart ein Darlehen in Höhe von fünf Millionen Mark verlangt. Die Fertigstellung des Hauptbahnhofs nach den Plänen von Paul Bonatz erfolgte dann auch in Etappen. Gleichzeitig wurden die Bahnhöfe Eutingen, Horb, Rottweil und Tuttlingen modernisiert und die bisherige Spitzkehre in Immendingen durch die Abkürzungsstrecke Tuttlingen–Hattingen ersetzt.

Am 24. Februar 1927 teilte Ministerialrat Kälin vom würt-



Im Bahnhof Hattingen laufen die Schienenstränge der Schwarzwaldbahn von Immendingen her (links) und der ehemals internationalen Strecke Berlin–Zürich von Tuttlingen her (rechts) zusammen. In Hattingen wurden zu Zeiten der

Dampfzüge auch die Vorspann- oder Schubmaschinen abgekuppelt. Aus dem Donautal hatten die Züge einen Höhenunterschied von rund 60 Metern, aus dem Hegau sogar von 130 Metern zu überwinden.

tembergischen Wirtschaftsministerium vor der Presse mit, daß von der ganzen Strecke Osterburken-Hattingen zum zweigleisigen Ausbau noch vier Teilstrecken fehlten: 1. Osterburken-Jagstfeld, 2. Herrenberg-Eutingen, 3. Horb-Rottweil und 4. Rottweil-Tuttlingen-Hattingen. In der Tageszeitung »Die Neckarquelle« wurden auch die einzelnen Vertragspunkte erläutert:

»Die Deutsche Reichsbahngesellschaft wird die Strecke Osterburken, -Jagstfeld und Herrenberg-Eutingen einschließlich des Umbaus des Bahnhofs Eutingen binnen 5

### Staat gab 30 Millionen zinsgünstige Darlehen

Jahren bis zum Jahre 1932 mit eigenen Mitteln durchführen. Der Bahnhof Eutingen wird nach der Richtung Ergenzingen verlegt und mit einem Aufwand von 4½ Millionen Mark vollständig neu erstellt. Die Strecke Rottweil-Tuttlingen und die neue Strecke Tuttlingen-Hattingen, die die Spitzkehre in Immendingen beseitigt, wird binnen 6 Jahren mit einem Darlehen des württembergischen Staates ausgebaut werden. Mit dem Rest des Darlehens des württembergischen Staates wird die Mittelstrecke

Horb-Rottweil zweigleisig ausgebaut werden. Soweit hierfür die Mittel des württembergischen Darlehens nicht ausreichen, wird die Reichsbahngesellschaft den Ausbau aus eigenen Mitteln vollenden. Gleichzeitig mit diesem Bau werden der Hauptbahnhof Stuttgart und die Vorortstrecken bis Plochingen und Ludwigsburg in 4 Jahren fertiggestellt.

Die Gesamtkosten des Ausbaus der Strecke Osterburken-Hattingen betragen 60 Millionen Mark. Hiervon übernimmt der württembergische Staat 30 Millionen Mark, die er sich auf dem Anleiheweg beschafft und die er dann der Deutschen Reichsbahngesellschaft als Darlehen zu 4% auf 10 Jahre zur Verfügung stellt. Die einzelnen Strecken kosten: Osterburken-Jagstfeld 8 Millionen Mark; Herrenberg-Eutingen 5½ Millionen Mark; Horb-Rottweil 27 Millionen Mark, einschließlich der Bahnhofumbauten in Horb und Rottweil, wobei in Rottweil noch der Neckar verlegt werden muß; Rottweil-Tuttlingen-Hattingen 20 Millionen Mark. Der Bahnkörper Tuttlingen-Hattingen wird für 2 Gleise ausgebaut, aber vorerst nur mit einem Gleis belegt. Der Ausbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs einschließlich der Vorortstrecken kostet noch 24 Millionen Mark.

Hiervon soll die Stadt Stuttgart 5 Millionen übernehmen, die sie der Reichsbahngesellschaft ebenfalls als Darlehen zu 4% auf 10 Jahre zur Verfügung stellen soll.«

Nicht allenthalben wurden Vertrag und Planung mit Zustimmung aufgenommen. In Baden wurde die Umfahrung Immendingens zu einem Politikum

### »Verstromung« bei der Planung berücksichtigt

und als gewaltige Schädigung der Schwarzwaldbahn dargestellt, die dadurch »zur Nebenbahn gestempelt« werde. Die Badener schlugen statt der Kurve den zweigleisigen Ausbau Tuttlingen-Immendingen vor, fanden bei der Reichsbahn allerdings kein Gehör. Immerhin gelang es ihnen mit ihrem Widerspruch, die Fertigstellung der Kurve bis zum Sommerfahrplan 1934 zu verzögern. Immendingen und die unmittelbar interessierten Gemeinden hatten sogar eine Petition beim württembergischen Landtag eingereicht. Die Kurve zwischen Tuttlingen und Hattingen kürzte die bisherige 14 Kilometer lange Verbindung über Immendingen lediglich um rund sechs Kilometer ab, brachte aber einen ganz erheblichen Zeitgewinn, da der Aufenthalt

und das Kopfmachen im Bahnhof Immendingen wegfielen, allerdings auch die Anschlüsse an die Züge der Schwarzwaldbahn.

Nicht nur in Baden, auch in Bayern war man der neuen Nord-Süd-Verbindung nicht sonderlich grün. Es hagelte empörte Angriffe, die darin gipfelten, daß dadurch die bayerische Strecke Probstzella-Augsburg-Lindau völlig lahmgelegt würde. Aber das war in der Sache unbegründet. Für den oberen Neckar und damit für Schweningen bedeutete der Ausbau der Strecke Osterburken-Hattingen den direkten Anschluß an eine wichtige internationale Linie von Berlin nach Zürich und weiter nach Italien. Unterbrochen wurde sie durch den Zweiten Weltkrieg, und seither ist sie noch nicht wieder hergestellt worden.

Beim Streckenausbau, so war im Staatsvertrag festgelegt, sollte gleichzeitig auf eine spätere »Verstromung« Rücksicht genommen werden. Schon 1930 wurden von Reichsbahn und Land die Elektrifizierung der Vorortbahnen von Stuttgart nach Esslingen und Ludwigsburg vertraglich vereinbart, was schließlich den Anstoß für die Elektrifizierung der Strecke Esslingen-Augsburg gab, die 1933 abgeschlossen werden konnte.



Ein wichtiges und schönes Bauwerk ist der Viadukt über den Talbach kurz vor dem Bahnhof Hattingen. Über ihn wurde die Verbindungskurve verlegt, die den Bahnhof Immendingen und das dortige Umsetzen der Lokomotiven in Richtung Süden überflüssig machten.

Bilder: Karl Rudolf Schäfer



# Pfarrchronik: Geblieben der Durst

## Johannes Bürk und die einheimische Opposition

Noch war die Eisenbahn von Stuttgart über Plochingen und Reutlingen erst bis nach Rottweil gelangt, da wurde im Frühjahr 1862 in Rottweil das »Schwarzwälder Eisenbahn-Comité« gegründet, in das die bürgerlichen Kollegien von Schwenningen ihren ehemaligen Ratsschreiber und nunmehrigen Fabrikanten Johannes Bürk sowie zwei weitere eisenbahnfreundliche Bürger entsandten.

Dieses »Comité« erklärte noch im selben Jahr in einer Eingabe an den König und das Finanzministerium, »daß eine sich bloß bis Rottweil erstreckende Neckarbahn der Not der Bewohner des oberen Neckars nur zum kleinen Teil steuern und unserer Gegend nur der alsbaldige gleichzeitige Ausbau der ganzen Linie bis zur Grenze

über Schwenningen Hilfe bringen könne«.

In Stuttgart allerdings war noch keineswegs über die Streckenführung entschieden, die sparsamen Schwaben liebäugelten auch mit einer Beschränkung auf die Linie über Tuttlingen nach Immendingen oder mit einem zweiten Zweig durch das Eschachtal nach Villingen. Im Herbst 1863 reisten deshalb Johannes Bürk und der Bürgerausschuß-Obmann Bürk zusammen mit dem Deißlinger Bürgermeister Emminger nach Stuttgart, um dort der Ständeversammlung und der Regierung eine Eingabe wegen der geplanten Eisenbahnen zu übergeben. Ihrem Verhandlungsgeschick war es zuzuschreiben, daß die Königliche Eisenbahnkommission die Streckenführung von Rottweil nach Villingen über württem-

bergisches Gebiet, also über Deißlingen und Schwenningen festlegte. Für beide Orte war dies wichtig, denn Schwenningen wollte als Industrieort ans Eisenbahnnetz, und die meisten auswärtigen Fabrikarbeiter in Schwenningen waren damals Deißlinger.

Aber endgültig war diese Entscheidung noch nicht. Unversehens und hinter dem Rücken ihrer Schwenninger Mitglieder gab das »Schwarzwälder Eisenbahn-Comité« zu Beginn des Jahres 1864 eine Denkschrift heraus, nach der die Bahnlinie von Rottweil über Horgen und Niedereeschach zu führen sei, weil diese Linie um eine Viertelmeile kürzer als die über Schwenningen sei. Die Eschachgemeinden ihrerseits führten ins Feld, eine landwirtschaftlich ertragreiche Gegend und insbesondere ein begehrter Specklieferant des mehr Sauerkraut erzeugenden Heuberggebiets zu sein. Der Schwenninger Gewerbeverein konterte unverzüglich und wies in einer von seinem Vorsitzenden Johannes Bürk im Februar 1864 verfaßten Denkschrift darauf hin, daß die unbedeutende Verkürzung der Strecke über Niedereeschach nicht ins Gewicht fiele gegenüber der Erschließung eines nach Einwohnerzahl, Industrie und Verkehr damals mehr als dreimal so bedeutenden Bezirks bei Führung der Bahn über Schwenningen. In Stuttgart wurden die sachlichen Darlegungen und die unbestechlichen Zahlen akzeptiert.

Indessen, das Rennen war noch keineswegs für die Schwenninger Eisenbahnbefürworter gelaufen, denn ihnen erwuchs in landwirtschaftlichen Kreisen eine nicht unbedeutende Opposition gegen die Eisenbahnpläne. Obwohl in der Minderheit und deshalb ohne politischen Einfluß konnte sie mit der Verweigerung des Bodens für den Bahnbau diesen mit Erfolg, zumindest inhaltlich bekämpfen. Johannes Bürk nahm den Fehdehandschuh auf und gab die Eisenbahngegner mit einem von grimmigem Witz strotzenden »Entwurf einer Eingabe für diejenigen Schwenninger Einwohner, welche gegen den Bau einer Eisenbahn sind«, in der »Schwarzwälder Bürgerzeitung« in Rottweil und im »Schwarzwälder« in Villingen einfach der Lächerlichkeit preis.

»Hohe Staatsregierung!«, hieß es u. a. in diesem »Entwurf«, »Mit banger Besorgnis sehen wir die Eisenbahn näherücken... Der Geist der Unruhe und verderblichen Neuerungen dringt herein. Selbst in Sitte

und Kleidung traten Änderungen ein, welche wie ein Krebschaden weiter um sich griffen. Die erste Neuerung im Hause war die Einführung des Tellers beim Essen. Dann kamen die Hemdkrägen, obschon vorher nie ein Schwenninger den Hals zwischen Kopf und Rumpf erfroren hatte, dann wurden gewirkte und gestrickte Strümpfe und der Luxus der Schnupftücher eingeführt... und endlich

## »Weibertracht – letztes Bollwerk alter Sitten«

vergaßen sich viele so sehr, daß sie lange Hosen trugen! ... Die Eisenbahn mit ihrer rasenden Eile wird noch mehr Fremde hierher bringen, sie wird unsere Söhne entführen und ihnen Gelegenheit geben, die verderblichen Einrichtungen anderer Gegenden hierher zu verpflanzen... Sie werden selbst vor den Faßreifen der modernen Frauenröcke nicht zurückschrecken und die nationale Schwenninger Weibertracht, dieses letzte Bollwerk alter Sitte, wird fallen«.

Dieses »letzte Bollwerk« fiel noch nicht, aber die Würfel waren mittlerweile gefallen. Am 13. August 1865 regelten ein Gesetz u. a. die Finanzierung des Baus der oberen Neckarbahn bis Rottweil und ihre Fortführung nach Immendingen über Tuttlingen und nach Villingen über Schwenningen. Schon im Spätjahr begannen die Vermessung und das Ausstecken der vorgesehenen Linie von Rottweil nach Villingen. Wie schon zuvor von Horb bis Rottweil, wo sich die Bahnlinie im tief eingeschnittenen Neckartal hielt, wurde auch jetzt zwischen Rottweil und Villingen eine großzügige Planung verwirklicht, die schienengleiche Bahnübergänge fast vermied und schwierige Gründungen in Sumpfgelände der Zerstörung fruchtbarer Ackerlandes vorzog. Da die Neckarlinie nach Rottweil durch die dichte Reihung der Siedlungen Rottweil/Altstadt, Rottenmünster, Bühlingen, Lauffen und Deißlingen belegt war, mußte die Bahn durch Äcker und Wiesen am flachen Talhang zunächst der Drim und dann des Neckars entlang verlegt werden. Vom Bahnhof Trossingen bis zur Haltestelle Zollhaus führte sie dann wieder meist auf hohem Damm durch die Sumpfwiesen und Moore des Neckarquellgebiets, so daß auf Schwenninger Markung nur wenig Bauernland dem Bahnbau zum Opfer fiel.



Schwierige Gründungen in Sumpfgelände wurden beim Bahnbau der Zerstörung fruchtbarer Ackerlandes vorgezogen: die Schienen wurden oft wie hier bei Mühlhausen auf hohem Damm geführt. Bild: Karl Rudolf Schäfer

Nach Zollhaus folgte die Bahn dem Hang des Talbachs über Marbach nach Villingen hinunter. Den Scheitelpunkt der Bahn erreichte man beim Zollhäusle und damit zugleich den höchsten Punkt aller schwäbischen Bahnen mit einer Höhe von 2530 Fuß über dem Meeresspiegel.

Am 28. Januar 1867 – die Bahn dampfte damals schon von Stuttgart bis Horb – erfolgte der erste Spatenstich für den Streckenbau von Rottweil bis Villingen auf Deißlinger Ge-

### Ackerland beim Ausbau der Strecke geschont

markung. Die Welt veränderte sich für das Dorf beträchtlich. Pfarrer Mattes hielt es in seiner Pfarrchronik fest: »Nach Deißlingen kam mit dem nahenden Frühjahr eine Menge, wohl gegen 200 Mann Arbeiter mit ih-

ren Schicksen (wie man auf jiddisch die »leichten Mädchen« nennt) aus aller Herren Länder, welche manchen Bürger von hier prellten und durch Saufen, Lärmen und allerlei Rohheiten sich auszeichneten. Die Steine zum Beschlag der Eisenbahn holte man im Neckartal (der dortige Steinbruch war seit 1830 in Betrieb), zu Kunstbauten teils in einem Steinbruch bei Dauchingen und teils in Fischbach in Baden.«

Für die Arbeiter am Bahnbau wurde viel getan. Sie waren in eigens aufgestellten Baracken untergebracht, wurden gut gepflegt und gut bezahlt, um sie bei Laune zu halten und damit einen schnellen Baufortschritt zu erzielen. Aber der Deißlinger Pfarrer fand das Haar in der Suppe: »Die Arbeiter, unter denen auch sehr viele Ortsangehörige waren, verdienten viel Geld, das jedoch von den meisten verschwendet wurde. Vom sittlichen Leben dieser Leute

zeugen die Spuren« (wie man damals die ledigen Kinder bezeichnete).

Der Bau der Bahnlinie schritt schnell voran, im Herbst 1868, als die Bahn schon bis Rottweil fuhr, konnten die Eisenbahnschienen eingelegt, im Sommer 1869 die Strecke ab- und von Staatsbeamten übernommen werden. Am 23. Juli dampfte die erste Lok in der Deißlinger Station ein, was Anlaß zu einem abschließenden Eintrag in der Pfarrchronik gab: »Das Eisenbahnerleben mit seinem unsittlichen Treiben ist zu Ende, wird aber noch lange sein Wirken zeigen. Bei 80 000 Gulden sind sonder Zweifel teils von hiesigen Arbeitern (je Tag 1 Gulden 30 Kreuzer bis 1 Gulden 45 Kreuzer), teils von Fremden im Dorf verzehrt worden. Gleichwohl herrscht im Dorfe trotz glücklicher Ernten dieser Jahre eine große Geldarmut mit Schuldenmachen. Der Unheil größtes ist freilich der Durst,

welcher blieb, während das Verdienen etwas nachließ.«

Nicht anders als in Deißlingen sah es auch in Schwenningen aus, wohin »der Bahnbau

### Im Sommer 1869 die ersten Probefahrten

viel Leben und Verdienst brachte«. Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit fand am 22. August 1869 die erste Probefahrt auf der ganzen Linie statt.

Es war ein Sonntag, und schon morgens um halb neun Uhr traf die erste Lokomotive mit einem Personenwagen erster und zweiter Klasse in Schwenningen ein. Wenige Tage später, am 26. August, wurde die Strecke dem öffentlichen Verkehr übergeben. Elf Tage zuvor, am 15. August, war die Bahnstrecke Villingen–Donaueschingen eröffnet worden.



Nach wie vor Hand angelegt werden muß beim Verlegen von Eisenbahnschienen. Im Mai 1969 half im Schwenninger

Bahnhof schon Großgerät, hundert Jahre früher war's erheblich mühsamer. DN-Archivbild



# Die badische Schmalspur kam doch nicht

## Streckeneröffnung mit Lustfahrt nach Villingen

Zwei Hauptgleise für den Zugverkehr, ein Ladegleis, auf dem die zum Beladen und Entladen bestimmten Wagen aufgestellt wurden, je ein Gleis am Güterschuppen und an der Holzverladerampe: so sah die Bahnstation Schwenningen aus, als die erste Lokomotive am 22. August 1869 von Rottweil her im Ort einrollte.

Nur wenige Tage nach dieser Probefahrt, am 26. August, wurde die neue Bahnlinie von Rottweil nach Villingen offiziell eröffnet. Der Bahnhof selber, wie allgemein das Empfangsgebäude genannt wird, stand an jenem Tag noch nicht, es wurde erst drei Jahre später eingeweiht.

»Ein besonders günstiger Moment für die aufblühende Industrie hier war die Eröffnung der hiesigen Station mit Telegraphen- und neuestem auch mit Telefonbetrieb«, beschreibt Pfarrer Paul Schmid in seiner 1902 erschienenen Ortschronik dieses denkwürdige Ereignis. Auch August Reitz blieb in seinem zwei Jahrzehnte später vorgelegten Heimatbuch »Von des Neckars Quelle« vergleichsweise bescheiden mit seiner Darstellung dieses größten Festes, das Schwenningen bis dahin erlebt hatte: »Im Jahre 1862 wurde Schwenningen in den Telegraphenverkehr einbezogen.

Im Spätjahr 1865 ging man an die Vermessung und Aussteckung der vorgesehenen Linie Rottweil-Villingen; im Frühjahr 1867 wurde die Bahn in Angriff genommen. Zweieinhalb Jahre dauerte der Bahnbau, der viel Leben und Verdienst in unsere Gemeinde brachte. Am 22. August 1869 fand die erste Probefahrt statt. Es war ein Sonntag. Schon morgens ½9 Uhr traf die erste Lokomotive mit einem Personenwagen 1. und 2. Klasse hier ein. Wenige Tage später, am Donnerstag, dem 26. August, wurde die Strecke dem öffentlichen Verkehr übergeben. Elf

## Rottweiler Lob für Schwenningens Feste

Tage zuvor, am 15. August, war die Bahnstrecke Villingen-Donauessingen eröffnet worden.«

Einer Augenzeugin jener Tage, Maria Hirzel, geborene Stroh (1862-1954), und der »Schwarzwälder Bürgerzeitung« in Rottweil – eine eigene Zeitung hatte Schwenningen damals noch nicht – danken wir es, ein wenig mehr von dem denkwürdigen Augusttag im Jahre 1869 zu erfahren. Maria Hirzel schrieb in einem 1977 im »Heimatblättle« veröffentlichten Beitrag: »Der große Um-

schwung in der Entwicklung Schwenningens kam mit der Eisenbahn. Am 22. August 1869 war der denkwürdige Tag, an dem das erste Zügle durch unseren Ort fuhr. Zweieinhalb Jahre hatte der Bahnbau selbst gedauert und bereits damit einiges Geld in die Gemeinde gebracht. Es war an einem Sonntag, als die erste Probefahrt der Eisenbahn stattfand. Die gesamte Dorfjugend, vor allem die Halbwüchsigen, begrüßten das mit Kränzen geschmückte Zügle beim »Daa'wald«. Dann begann ein großes Wettrennen mit dem Dampfzug. Auch die beiden Personenwagen 1. und 2. Klasse waren festlich bekränzt. Aus den Fenstern schauten die reichen Rottweiler heraus, die sich diesen Luxus leisten konnten, und ließen sich von den armen Schwenningern begaffen.«

Über die Einweihung der neuen Bahnlinie berichtete am 29. August 1869 die in Rottweil erscheinende »Schwarzwälder Bürgerzeitung« ausführlich: »Rottweil, 27. August. Das gestrige Eisenbahn-Eröffnungsfest in Schwenningen gehört unter die schönsten Tage, seitdem die Schienenstränge unsere Täler und Anhöhen durchziehen. Man muß es den Schwenningern zugestehen: es hat Hand und Fuß, was sie arrangieren; das haben sie bei ihrer Gewerbe- und bei der Ofenaus-

stellung (in den Jahren 1857 und 1865) gezeigt; nicht weniger gelungen war die gestrige Feier, welche ganz nach dem in d. Bl. verkündeten Programme vor sich ging. Ein neuer und mit Beifall aufgenommenen Gedanke war es, die eingeladenen Gäste zu einem kurzen Ausflug in die badische, durch die Bahn nun mit uns verbundene Nachbarstadt Villingen einzuladen; Stadt und Bahnhof waren schön dekoriert, die Bevölkerung begrüßte den Bahnzug unter einstimmigem Jubelgeschrei.«

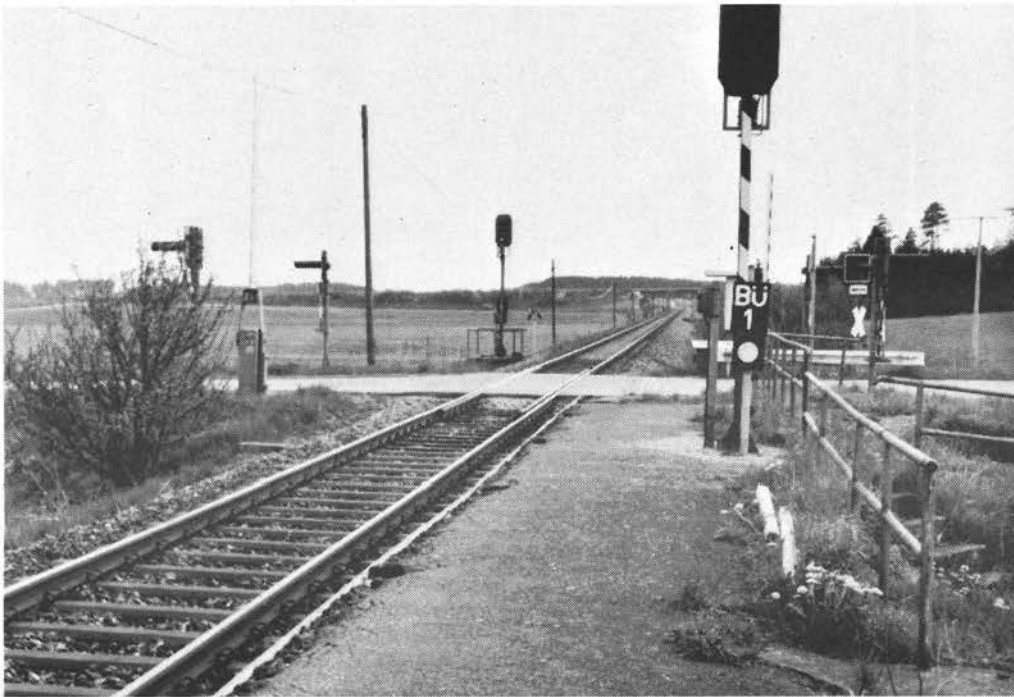
Aus einer seiner »Schwenninger Miniaturen« wissen wir von Otto Benzing, daß der Villingener Bahnhof den Fahnerschmuck noch von seiner eigenen Einweihung am 15. August her trug und daß die Badener und Württemberger während des einstündigen Aufenthalts die neue Gemeinsamkeit lebhaft feierten. Otto Benzing ließ auch den württembergischen Landtagsabgeordneten Johannes Bürk sich lachend daran erinnern, daß sich seine Kollegen im Karlsruher Landtag nur mit großer Überwindung dazu entschließen konnten, anstelle der badischen Schmalspur, die die Fremden vom Musterlände hätte fernhalten sollen, doch die Normalspur für die Schwarzwaldbahn einzurichten.

Fröhlich ging's nach diesem Aufenthalt zurück »in die« – wie die »Schwarzwälder Bürgerzeitung« berichtete, »sehr geschmackvoll mit den Büsten des Königs und der Königin, mit Fahnen und Laubgewinden geschmückte Festhalle in Schwenningen, wo von der Rednertribüne herab Bürk, der Abgeordnete des Bezirks, in kurzen Worten die Gäste aufs freundlichste begrüßte, die Wichtigkeit des Tages betonte und die Zuversicht aussprach,

## Bahnbau sanierte Gemeindefinanzen

es werden durch dieses sich Näherwerden auch alle Beziehungen inniger werden.«

Nach Otto Benzings »Miniaturen« wies der Redner darauf hin, daß der Bahnbau schon vor der Eröffnung des Verkehrs segenreiche Auswirkungen zeigte. Mit dem Erlös aus den Allmendfeldern, die die Gemeinde um 17 815 Gulden an die Eisenbahngesellschaft verkauft hatte, konnte das Defizit im Grundstock, das der große Brand von 1850 hinterlassen hatte, ausgeglichen werden.



Mit 2530 Fuß über dem Meeresspiegel war beim Zollhäusle der Scheitelpunkt der Bahnstrecke Rottweil-Villingen erreicht und zugleich auch der höchste Punkt aller schwäbischen Bahnen. Heute erinnern nur noch Bahnsteig und Schranken an die einstige Station. Bild: Karl Rudolf Schäfer



Man konnte die überfällige Fel-  
derregulierung vornehmen, das  
Straßennetz erweitern, Kirche  
und Kirchturm ausbessern und  
einen neuen Gottesacker an-  
legen.

Und weiter die »Schwarzwäl-  
der Bürgerzeitung«: »Hierauf  
verlas Bürk ein Telegramm S.  
M. des Königs Kabinett und ein  
solches von Eisenbahndirektor  
v. Dillenius, beide wünschen  
Schwenningen Glück zur Er-  
langung dieses Zieles; wie diese  
wurden auch sämtliche Toaste  
mit stürmischem Beifall aufge-  
nommen: von Helfer (Pfarrer)  
Mittler: S. M. dem König,  
Rathsschreiber Fausel: den  
Höchsten wie den Niedersten  
bei den Verkehrsanstalten, ei-  
nen weiteren: den deutschen  
Frauen und Jungfrauen. Als der  
Redner des dahingeschiedenen  
Oberbauraths v. Gaab gedachte,  
erhoben sich Alle im Saale  
von ihren Sitzen. R. A. Feyer-  
abend: der Gastfreundlichkeit

Schwenningens; Bergmeister  
Schenk aus Bad Dürkheim, dem  
einigen Deutschland, Realleh-  
rer Schlenker, dem Vorstand  
des Gewerbevereins, Fabrikant  
Bürk, für seinen unermüdeten  
Kampf für die Einreihung  
Schwenningens in das Eisen-  
bahnnetz, Apotheker Fischer  
allen Arbeitern an der Bahn u.  
a. f.

Die Sänger und auch die bei-  
den Musiken amüsirten durch  
die Präcision wie durch das  
schöne Programm ihrer Vorträge,  
und die aufmerksame Bedie-  
nung daselbst durch den Bären-  
wirth und sein Personal könnte  
für Manche als Muster dienen.  
In der bunten Gesellschaft von  
Damen und Herren – es mögen  
gegen 150 von hier die Lust-  
fahrt mitgemacht haben – unter  
Blauhemden und Rotstrümpfen  
herrschte eine äußerst gemüth-  
liche Heiterkeit, ebenso sah  
man in der großen Bierhalle,  
welche Kronenwirth Mauthe in

der Nähe des Bahnhofs aufge-  
schlagen hatte, nur fröhliche  
Gesichter; in allen Straßen  
Festschmuck und Feststim-  
mung, zu welcher die vortreffliche  
Bewirthung des freundlich  
lächelnden Adlerwirths und des  
nicht weniger behenden Stor-  
chen-Bürks das meiste beitrug.  
Alles ging in schönster  
Eintracht vor sich und vom  
heitersten Himmel so begün-  
stigt, daß selbst ein Landmann,  
welcher während der schnellen  
Fahrt aus einem Wagen sprang,  
um seinem ihm entfallenen Hut  
nachzujagen, mit heiler Haut  
davon kam. Nach Aller Urtheil  
war das Fest ein durchweg ge-  
lungenes, dessen wir mit Freu-  
den gedenken werden.«

Nicht alle Schwenninger wa-  
ren allerdings fröhlich, die Al-  
ten schimpften über »des nei-  
modisch siedig Dunderwätter«.  
Besonders die Fuhrleute waren  
sehr dagegen. Der Augenzeugin  
Maria Hirzel, geborene Strohm,

verdanken wir eine hübsche  
Anekdote: Am Tag der ersten  
Probefahrt kamen die Fuhrleu-  
te im »Hirschen« zusammen  
und wetterten über das Dampf-  
roß. Traurig, mit gesenkten  
Köpfen saßen sie zu vorgerück-  
ter Stunde beisammen. Der  
Büttel, der einzige Hüter der  
dörflichen Ordnung, der wein-  
selig und säbelschwingend er-  
schienen war, sprang auf einen  
Stuhl, fuchtelte mit seinem Sä-  
bel in der Luft herum und rief:  
»Ier Manne, däär Khampf gege  
des siedig Dunderwätter ischt  
en Khampf gege der Deifl. Aber  
ier khunded ruhig sii, es goht  
net lang, no fliegt alles i d'Luft.  
Fäärnd hau'n-e glosset, wie der  
Här Lehrer zum Schultes gseih  
hät, i-n-ere Lokomotiv mie alle-  
will äppis äxplodierte, und wänn  
es emool z vil äxplodiert, no  
khind alles i d'Luft gau'. Mier  
sitzed nie i so en Deiflshare,  
ich khaa waarte, bis ich e soo  
schtirb, ich will net mit em  
Deifl voaruuss fahre!«



Das Schwenninger Bahnhofsgebäude wurde 1872, drei  
Jahre nach Eröffnung der Eisenbahnlinie Rottweil–Villingen,  
eingeweiht. Die klare Gliederung des Bauwerks ging durch

den westlichen Anbau von Warteräumen im Jahre 1905  
verloren. Unser Bild entstand noch vorher.

Bild: Stadtchronik

# Zwangsent eignung für die Bahnhofstraße

436 410 Reisende und 89 727 Tonnen Güter im Jahre 1907

»Schwenningen am Neckar« heißt die Bahnstation erst seit 1909. Das war einer Bekanntmachung im Staatsanzeiger zu entnehmen. Im selben Jahr, am 15. Januar, wurde die Station 3. Klasse in einen Bahnhof 2. Klasse umgewandelt. Das hatte seine Bedeutung, denn die neue Rangklasse »beförderte« den Vorsteher der Dienststelle vom Stations- zum Bahnstabsverwalter mit einem verbesserten Salär und auch mit mehr Personal.

Höher rangierten jetzt nur noch Rottweil und Villingen als Bahnhöfe der Rangklasse I und mit Inspektoren als Bahnstabschefs. Chef in Schwenningen war damals Bahnstabsverwalter Flaig, der im Laufe seiner Dienstzeit bis zum Bahnstabsoberspezialinspektor avancierte.

Vierzig Jahre nach Eröffnung der Bahnstation bekam sie ihren neuen bahnamtlichen Namen und ihren neuen Rang. Der erste Schwenninger Stations-

vorsteher, Stationsmeister Kübler, residierte 1869 freilich noch nicht in einem Bahnhofsgebäude, sondern im Güterschuppen. Denn der war als einziges Bauwerk bis zur Eröffnung der Strecke Rottweil-Villingen am 26. August fertig geworden. Das Empfangsgebäude selber wurde erst drei Jahre später, 1872, eingeweiht und in Betrieb genommen. In ihm walteten nach Stationsmeister Kübler seine Kollegen Kneile, Burkhardt und Raichle ihres Amtes, ehe schließlich Bahnstabsverwalter Flaig den aufgestuften Bahnhof übernahm und dem auch mehr als zwei Jahrzehnte vorstand.

Schon um die Jahrhundertwende galt Schwenningen im Königreich etwas. Unter den damals 448 württembergischen Bahnstationen nahm es 1900 im Personenverkehr die 47., im Güterverkehr die 50. und im Kassenverkehr die 39. Stelle ein. Daß der Dienst für den Vorsteher offensichtlich nicht ganz einfach war, ist einer Mel-

dung der Tageszeitung »Die Neckarquelle« aus dem Jahre 1892 zu entnehmen. Unterm Datum vom 16. Mai schreibt sie: »Mit heute verläßt Herr Stationsmeister Burkhardt seine hiesige Stelle, um nach Sigmaringendorf versetzt zu werden. Krankheitsverhältnisse haben denselben veranlaßt, den hies. etwas anstrengenden Posten zu verlassen und sich auf einen ruhigeren zu begeben.« Gleich

## Ohne Bahnhof

danach erfuhren die Leser: »Der neue Stationsmeister Herr Raichle von Saulgau ist nunmehr hier eingezogen und hat heute seinen Dienst übernommen.«

Bis 1872 hatte Schwenningen nicht nur kein Bahnhofsgebäude, sondern auch keine ordentliche Wegeverbindung vom Dorf zur Station. Von der Mühlen an, beim jetzigen Kaufhaus Merkur, führte ein Feldweg

zwischen Gärten hindurch zum Eingang des aufgelassenen alten Friedhofs beim jetzigen alten Postamt, dann ging's entlang der Friedhofsmauer im Winkel ums Totenhäusle herum und durch das Ackerfeld des Gewanns »Häusental« hindurch, so wie heute die Friedrich-Ebert-Straße verläuft, hinunter zum Bahnhof. Erst 1872, als das Empfangsgebäude schon stand, wurde die Bahnstabszufahrtsstraße (später Bahnhofstraße und noch später Hindenburgstraße) hergestellt und in den kommenden Jahrzehnten verbreitert und eingeebnet.

Daß das alles so lange dauerte, hatte natürlich seine Gründe. Die alten Schwenninger »aus den landwirtschaftlichen Kreisen« hatten mit der neumodischen Eisenbahn nichts am Hut und zögerten deshalb den Verkauf des für den Wegebau erforderlichen Geländes hinaus. Einer der Eigentümer, über dessen Acker die Straße führen sollte, stellte zudem derart un-



Die Bahnhofstraße, die heutige Friedrich-Ebert-Straße, wurde erst drei Jahre nach Eröffnung der Eisenbahnlinie angelegt und verband nun den Ort mit dem ebenfalls 1872 eingeweihten Bahnhofsgebäude. Um 1900 sah die Situation

so aus: die Karlstraße, heute Jakob-Kienzle-Straße, endete bei Dr. Müllers Haus (vorne links), die Karlstraße gab es noch nicht. Das Haus vorne rechts hatte Andreas Haller erworben.

Bild: Stadtchronik



annehmbare Forderungen, daß eine »Expropriation«, also eine Zwangsenteignung, notwendig wurde. Auch dieses Verfahren brauchte nun mal seine Zeit.

Glücklich waren nicht alle Schwenninger mit ihrer Eisenbahn. Sie fanden, daß die Führung des Schienenstrangs auf hohem Damm durch die Sumpfwiesen »das Landschaftsbild fürchterlich zerrissen« habe. Die Bahnhofsanlagen trennten zudem den ohnehin abgelegenen Ortsteil Neckar nun ganz vom Ort. Eine Fortsetzung der Bahnhofstraße über den Neckarbach hinweg war beim Bahnbau nicht eingeplant worden. Anlässlich der Einweihung des Bahnhofsgebäudes bat der Gemeinderat die Bahnverwaltung, oberhalb des Gebäudes einen Übergang zum Ortsteil Neckar zu schaffen. Gegen den Vorschlag eines »unterirdischen Durchgangs« wehrte sich der Bürgerausschuß, und es dauerte deshalb lange, bevor der Ort und sein Neckarstadtteil wieder ordentlich miteinander verbunden werden konnten: Erst 1912 wurde im Zuge des völligen Umbaus des Bahnhofs nicht nur die heutige Erzbergerstraße, die frühere Bismarckstraße, sondern in ihrer Verlängerung auch die Brücke beim neuen Stellwerk zwei, die Schwabstraßenbrücke, gebaut.

Dennoch: der Bahnhof Schwenningen konnte sich bei seiner Eröffnung sehen lassen, und nicht einmal jede Stadt bekam ein solch repräsentatives Empfangsgebäude wie das Dorf Schwenningen. Natürlich waren seine Abmessungen bescheidender als die bei den Bahnhöfen der Knotenpunkte Rottweil und Villingen, aber es war mit seinen dreieinhalb Stockwerken das weitaus größte an der Strecke zwischen den beiden alten Nachbarstädten. Seine Flachbogentore aus rotem Sandstein und seine klare Dachgliederung machten das symmetrische Gebäude zu einem guten Beispiel des Spät-

den auch die gesamten Anlagen. Der wachsende Verkehr machte das nötig. 1903 wurden der Güterschuppen vergrößert, zwei Jahre später an das Bahnhofsgebäude neue Warteräume angebaut. 1912 wurde der Bahnhof gänzlich neu gestaltet, Güterschuppen und Gleisanlagen erweitert, ein zweites Stellwerk eingerichtet, die Lager-

### Privatanschlüsse

plätze auf der Neckarseite, ein Sammelschuppen für die Expeditionen neu angelegt, Privatanschlußgleise nach der Ziegelei und nach dem Schlachthof hergestellt. 1925 wurde das Bahnhofsgebäude nochmals umgebaut, es erhielt jetzt einen Anbau mit Wirtschaft, und vier Jahre später war der Güterschuppen schon wieder zu klein. Auch die Gleisanlagen wuchsen mit. Aus den beiden Hauptgleisen für den Zugverkehr, dem Ladegleis und je einem Gleis am Güterschuppen und an der Holzverladerampe des Jahres 1869, waren bis 1930 sechs Hauptgleise, drei Industrieanschlußgleise, vier Gleise mit elf Lagerplatzinhabern, zwei Güterschuppengleise und neun öffentliche Ladegleise geworden.

Das alles muß vor dem Hintergrund der Verkehrsentwicklung gesehen werden. Aus dem Verwaltungsbericht der Würt-

tembergischen Verkehrsanstalten über das Etatjahr 1907, in dem Schwenningen zur Stadt erhoben wurde, zitierte »Die Neckarquelle«: »Der Gesamt-Personenverkehr Schwenningens betrug 436 410 abgegangene und angekommene Reisende und nimmt Schwenningen hierin den 46. Rang unter den 558 Eisenbahnstationen ein, an 45. Stelle steht Backnang mit 442 187 Personen, an 47. Stelle Vaihingen a. d. Filde mit 424 560 Personen. Im Güterverkehr nimmt Schwenningen mit einem Gesamtverkehr von 89 727 Tonnen die 35. Stelle ein; an 34. Stelle rouliert Wasseralfingen mit 92 150 Tonnen, an 36. Stelle Vaihingen a. d. Filde mit 89 074 Tonnen. Der Eisenbahnkassenverkehr betrug bei der Bahnstation Schwenningen 660 654 Mark und nimmt Schwenningen in dieser Beziehung den 29. Rang ein; an 28. Stelle steht Kirchheim u. Teck mit 746 620 Mark, an 30. Stelle Heilbronn Südbahnhof mit 646 765 Mark.«

Diesem Verwaltungsbericht zu entnehmen ist auch eine Übersicht über den Güterversand des Bezirks Schwenningen. Die wichtigsten Zahlen: 14 551 Tonnen gebrannte Steine und Bruchsteine, 6322 Tonnen Salz, 4815 Tonnen Stammholz, 4518 Tonnen Kalk, 2293 Tonnen Eisen roh und alt, 1843 Tonnen Düngemittel, 1716 Tonnen Chemikalien, 959 Tonnen Bier, 562 Tonnen Hafer sowie 568 Tonnen Stab- und Formeisen, Säulen. Aufgeführt sind außerdem 383

Pferde, 7266 Stück Rindvieh, 300 Schafe und 1896 Schweine. Und man erfuhrt auch, daß sich unter den empfangenen Wagenladungsgütern 17 735 Tonnen Steinkohle befanden, womit Schwenningen in dieser Rubrik an der 23. Stelle in Württemberg stand.

22 Jahre später, im Dezember 1929, rangierte Schwenningen im Kranze der Güterabfertigungen des Reichsbahndirektionsbezirks Stuttgart beim Stückgut an fünfter Stelle hinter dem Stuttgarter Hauptbahnhof, Ulm, dem Hauptbahnhof Heilbronn und Göppingen vor Esslingen, Reutlingen und Feuerbach. Was die Auslandsabfertigungen anbelangt, so fand sich Schwenningen nach

### 160 000 Fahrkarten

Friedrichshafen und Stuttgart an dritter Stelle. Rund 750 großräumige Sammelwagen mit etwa 9000 Tonnen Uhren und sonstigen Erzeugnissen der Industrie rollten jährlich über Schiene und See in aller Herren Länder. Schwenningen hatte damals zwar immer noch ein Bahnhöfle, war aber keins. Daran hatte sich auch nach dem Bau eines neuen Bahnhofsgebäudes in den Jahren 1959/60 nichts geändert: 1961 wurden rund 160 000 Fahrkarten verkauft, 175 000 Frachtbriefe bearbeitet und 7800 Waggons abgefertigt.

### Ständige Erweiterung

klassizismus. Erst zu Beginn unseres Jahrhunderts wurde sein einheitliches Bild durch bauliche Erweiterungen empfindlich gestört. Unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg wurde der Ruf nach einem neuen und schmuckeren Bahnhof laut, zumal der bestehende architektonisch in keinem Verhältnis mehr zu den sich dahinter entwickelnden großen Fabrikgebäuden stand.

Umgebaut, vergrößert und erweitert wurde indessen nicht nur das Bahnhofsgebäude, son-



Ein Güterschuppen war das erste und einzige Gebäude des Schwenninger Bahnhofs bei der Streckeneröffnung 1869. Drei Jahre später kam das Empfangsgebäude hinzu. Das Stellwerk wurde noch vor dem Jahre 1905 errichtet, der Güterschuppen mehrfach erweitert.

Bild: Karl Rudolf Schäfer

# »Pflug«-Wirt baute Wartelokal

Mit spitzem Bleistift gerechnet / Eine Serie von Karl Rudolf Schäfer

26,87 Kilometer lang ist die Nebenbahn Rottweil-Villingen. Bei ihrer Eröffnung im Jahre 1869 waren nur die Bahnhöfe Rottweil, Deißlingen, Schweningen und Villingen in Betrieb, Deißlingen als Haltestelle der Rangklasse IV, Schweningen zunächst als Station der Rangklasse III.

Die Haltepunkte Lauffen, Trossingen Staatsbahnhof, Mühlhausen, Zollhaus und Marbach kamen erst später hinzu, Lauffen im Herbst 1897, Mühlhausen schon im Spätherbst 1890 und das auch auf Drängen der Gemeinden Mühlhausen, Weigheim, Tuningen und Talheim.

Der Haltepunkt Mühlhausen rentierte sich auf Anhieb. Am 25. November 1891 schrieb die Tageszeitung »Die Neckarquelle«: »Am 10. November vorigen

Jahres wurde die Haltestelle Mühlhausen eröffnet und machte dieselbe damals viel von sich reden, als sei es nicht der Rede wert, daß solche errichtet werde, weil daselbst doch niemand einsteigen werde. Dieses alles wird jetzt widerlegt durch die erzielte Einnahme selbst, denn von oben genannter Zeit bis 10. November dieses Jahres wurden auf der Haltestelle 4408 Billette ausgegeben, welche eine

## 4408 Billette

Einnahme von 1600 Mark nachweisen. Da Mathias Reichmann den Dienst im verflossenen Jahr umsonst versehen mußte, so ist ihm von der K. Eisenbahndirektion Versicherung zuteil geworden, daß er von jetzt ab einen jährlichen Gehalt beziehen

werde, was ihm zu wünschen ist, indem derselbe viele Widerwärtigkeiten in diesem Jahr gehabt hat.«

Der Haltepunkt Mühlhausen – wie Lauffen, Zollhaus und Marbach der untersten Rangklasse V zugeordnet, während Trossingen Staatsbahnhof als Haltestelle der Klasse IV ausgewiesen war – hatte nun also seinen Bahnagenten, aber außer einem aufgeschütteten Bahnsteig sonst gar nichts. Das störte die Bahnreisenden offensichtlich, denn im November 1902 war in der »Neckarquelle« erneut von Mühlhausen die Rede: »(Eisenbahnsache.) Es wäre gewiß kein Luxus, wenn an dem Haltepunkt Mühlhausen eine kleine, auch nur primitive Schutzhütte erstellt werden würde. Von der Station Eutingen hat Schweningen s. Z. einen Maschinenschuppen erhal-

ten, nicht weil er eine Zierde, sondern weil er an Wind und Wetter gut gewöhnt war; vielleicht hätte Eutingen noch so etwas abzugeben?«

Eutingen hatte wohl nicht, und die Staatseisenbahnen mit ihrer betont schwäbischen

## Für Haltepflicht

Sparsamkeit hörten ohnedies auf diesem Ohr nicht gut. Im Februar 1907 beschäftigte dieses Problem nun auch den Schwenninger Gemeinderat. Er befürwortete nach einem Bericht in der »Neckarquelle« wärmstens »ein Gesuch der Gemeinden Mühlhausen, Tuningen, Weigheim und Talheim an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen um Errichtung einer Wartehalle



Der Haltepunkt Mühlhausen war einst auch für die Gemeinden Weigheim, Tuningen und Talheim von Bedeutung, sie plädierten 1907 gemeinsam mit Mühlhausen für den Bau einer Wartehalle und für die Einrichtung eines Läutewerks.

Das Wartehäuschen steht heute noch am Bahnsteig, an der Stelle des Läutewerks ist jetzt ein Streckentelefon anzutreffen. Das letzte Stationsschild hängt heute an einem Wohnhaus neben der ehemaligen Wirtschaft »Zur Haltestelle«.



und Herstellung eines Läutewerks bei der Haltestelle Mühlhausen sowie um eine Verfügung dahingehend, daß alle fahrplanmäßigen Züge, welche die Haltestelle passieren, dort zu halten haben.

»Am Entgegenkommen von seiten der Regierung ist um so weniger zu zweifeln, als den Mißständen mit geringen Mitteln abgeholfen werden kann«, mutmaßte die »Neckarquelle«. Tatsächlich wurde den Mißständen, wenn auch erst später, abgeholfen: eine kleine Hütte bot nun Schutz bei Regen, Schnee und Wind, und das Läutewerk kündigte an, wenn ein Zug die Bahnhöfe in Schwenningen oder Deißlingen verließ. Das reichte denn auch, um sein Bier im benachbarten Wirtshaus auszutrinken und zu bezahlen.

Auch in Lauffen tat sich zunächst nichts. Die Züge rollten an dem Ort vorbei, und die in den Schwenninger Fabriken oder in der Pulverfabrik und der Eisenbahnreparaturwerkstatt in Rottweil beschäftigten Lauffener erreichten den Zug nach einem kräftigen Fußmarsch im benachbarten Deißlingen und ihre Arbeitsstätten in Rottweil ausschließlich auf Schusters Rappen. Am 1. September 1897 erst wurde der Haltepunkt eröffnet, er war sozusagen eine private Einrichtung des Bierbrauers W. Mayer »zum Pflug« in Rottweil-Altstadt. Der erbaute auf seine Kosten ein Wartelokal – mit Ausschank natürlich – und stellte auch eine Person für die Billettabgabe. Erst 1932 wurde die Fahrkartenausgabe vom damaligen Haltestellenwirt Franz Bucher an den Schrankenwärter übertragen, der zum Bahnagenten ernannt wurde.

Bei den Planungen der Württembergischen Staatseisenbahnen stand, wie an den Beispielen der Haltestellen Mühlhausen und Lauffen zu erkennen ist, das ökonomische Prinzip im Vordergrund der Überlegungen. Solange die Eisenbahnen dem Lande Württemberg gehörten, mußte in allen Belangen gespart werden. So kam es denn, wie

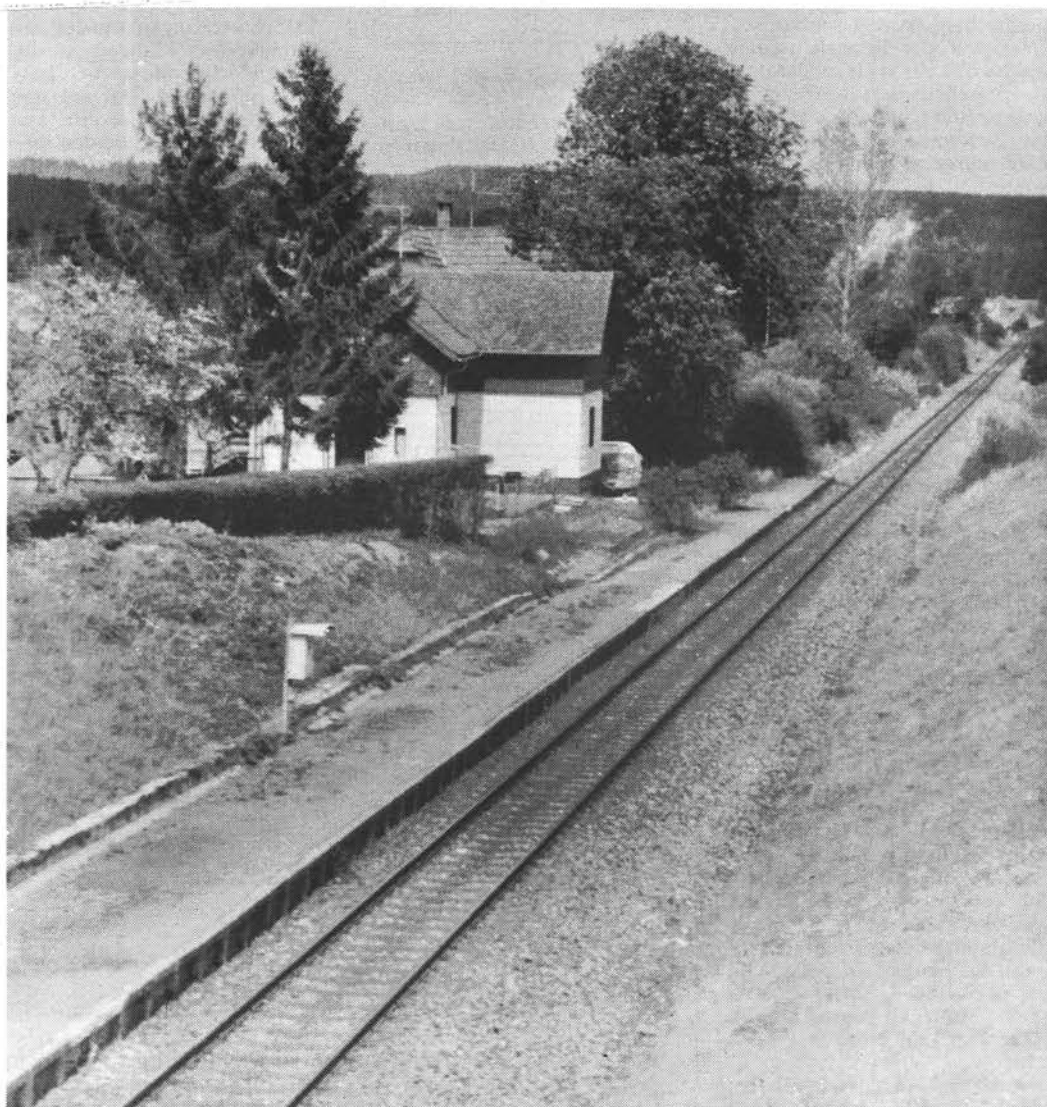
deren benachbarten Verwaltungen wenig großzügig war, erkannten auch die Reisenden anderer Nationen. Eine französische Zeitung schrieb seinerzeit: »Dès la première station wurtembergeoise Mühlacker il y a transformation profonde«, auf Deutsch: »Schon in der ersten württembergischen Station gibt es einen tiefgreifenden Wandel.« Der Bahnhof, so berichtete sie, sei von schlichter Einfachheit, mehr einem unterirdischen Durchgang ähnlich, das Material reichlich ärmlich. Württemberg sei im Gegensatz zu Baden eben kein Durchgangsland, vom Orientexpress einmal abgesehen. Seine Bahnhöfe seien weniger ansprechend als die des Großherzogtums Baden, weniger aufwendig als die bayerischen Bauten, sie genügten schlicht dem Handel. Soweit die Franzosen. Und in der Tat waren die württembergischen Stationen unverwechselbar nach einem allgemein gültigen Schema erbaut: Einheitlich für alle Betriebsstellen war ein

(meist schlichtes) Stationsgebäude und ein Güterschuppen.

Daß die württembergische Eisenbahnverwaltung in der Tat mit spitzem Bleistift rechnete, ist auch einer Anzeige in der »Neckarquelle« vom 6. Oktober 1902 zu entnehmen. In ihr las man unter der Überschriftzeile »Weiden-Verkauf« folgendes: »Das heutige Erträgnis von Korbweiden aus den Pflanzungen des Bauinspektionsbezirks wird in öffentlichem Aufstreich (= Versteigerung) verkauft.« Gepflanzt worden waren diese Korbweiden in den Sumpf- und Feuchtgebieten entlang der Streckenabschnitte Deißlingen-Schwenningen, Rietheim-Rottweil und Tuttlingen-Fridingen.

Nichts mit Sparsamkeit allein indessen hatte der Umbau von Lokomotiven in den ersten Jahrzehnten bis zur Jahrhundertwende zu tun. Diese oft mehrfachen Umbauten von fast 250 Loks orientierten sich an den technischen Entwicklungen und bedeuteten in der Regel

eine Verstärkung und eine Modernisierung der verschiedenen Typenklassen. Betroffen davon war auch die unter der Betriebsnummer 206 registrierte Lokomotive »Schwenningen«, die von der Maschinenfabrik Esslingen 1869 gebaut wurde, in jenem Jahr also, in dem die Bahnlinie Rottweil-Villingen eröffnet worden war. Es handelte sich bei ihr um eine schwere Güterzuglokomotive. Die allererste württembergische, 1845 von Norris gebaute Lokomotive trug den Namen »Donau«. Vor der »Schwenningen« waren die »Oberndorf«, »Rottweil«, »Schramberg«, »Spaichingen« und »Tuttlingen« in Dienst gestellt worden, sie stammten alle aus dem Baujahr 1864. Bis 1896 erhielten alle Lokomotiven in Württemberg Namen. Die Schnellzugmaschinen wurden nach außerwürttembergischen deutschen und ausländischen Städten, alle anderen nach württembergischen Städten, Flüssen und Bergen genannt.



Der befestigte Bahnsteig macht deutlich, daß der Haltepunkt Lauffen einmal Bedeutung hatte. Das vom »Pflugwirt« W. Mayer 1897 gebaute Wartelokal und das Schrankenwärterhäuschen haben sich allerdings sehr verändert, der schienengleiche Bahnübergang ist längst geschlossen und durch eine Brücke ersetzt worden.

Bild: Karl Rudolf Schäfer

## Ärmliches Material

der Präsident der Reichsbahndirektion Stuttgart bei der Einweihung des neuen Bahnhofes Tuttlingen am 29. September 1933, anmerkte, daß es beim Übergang der Länderbahnen an das Reich am 1. April 1920 kaum eine Direktion in Deutschland gab, die so viele veraltete Bahnhöfe und so wenig zweite Gleise und Überholungsmöglichkeiten besaß wie die Stuttgarter Direktion. Daß die württembergische Staatsbahnpolitik im Vergleich zu an-

# Schwenningen-West am »Alpenblick«

## Schwenningen als Ausgangspunkt von Eisenbahnen

Am 26. August 1869 wurde die Nebenbahn Rottweil-Villingen offiziell in Betrieb genommen. Die Schwenninger, die im Streit um die Führung dieser Strecke durchs Eschachoder durchs Neckartal obsiegt hatten, dachten aber schon weiter. Sie wünschten nach der Anbindung an die Neckartal- und an die Schwarzwaldbahn nunmehr auch eine direkte Bahnverbindung mit Donaueschingen. Die beiden bürgerlichen Kollegien richteten am 4. Dezember 1873 ein entsprechendes Gesuch an König Karl, allerdings vergebens.

Das Jahr 1869 hatte nicht nur für Schwenningen mit der Anbindung an das Eisenbahnnetz hohe Bedeutung, sondern auch für die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Denn mit der Inbetriebnahme von 265,94 Kilometern Gesamtstreckenlänge wurde ein vorher und nachher nie mehr erreichter Zuwachs verzeichnet. Gebaut wurden Eisenbahnen aber weiterhin, auch in unserer Region. Als erste lokale Zweigbahn Württembergs, die auch für den Personenverkehr bestimmt war, wurde am 9. Oktober 1892 die von Schiltach nach Schramberg eröffnet. Mit ihr wurde ein dringender Bedarf der Industrie und der Stadt befriedigt, die beim Bau der Schwarzwaldbahn nicht berücksichtigt werden konnte, wiewohl deren Führung über den württembergischen Zipfel erheblich günstiger gewesen wäre. Aber dem stand die Großherzoglich Badische Hauspolitik entgegen. Die 8,54 Kilometer lange Strecke wurde neben dem Straßenplanum angelegt, die Staatsstraße deshalb von sechs auf 8,3 Meter verbreitert. Gefahren werden durfte auf der Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 Kilometern in der Stunde.

Sechs Jahre später, am 14. Dezember 1898, ging die 4,4 Kilometer lange Privateisenbahn Trossingen-Staatsbahnhof-Trossingen-Ort in Betrieb. Ihr Vorbild war die Bahn von Meckenbeuren nach Tettngang, die als erste elektrische Eisenbahn auf deutschem Boden von der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft München gebaut und im Dezember 1853 eröffnet worden war.

Auch im benachbarten Baden wurde kräftig gebaut. 1892 wurde die erste Teilstrecke, ein Jahr später die gesamte Strecke von Donaueschingen nach Furtwangen eingeweiht. 1898 war die Strecke von Donaueschingen nach Neustadt im Bau. »Die

Neckarquelle« meldete am 13. Dezember aus Döggingen: »Endlich scheint es mit dem Bahnbau in unserer Gegend Ernst zu werden. Am Samstag wurden die Gerätschaften der Unternehmungsfirma Aspriou und Hügel hierher gebracht. Nächste Woche soll mit den Grabarbeiten für den nahen Tunnelbau vorerst mit etwa 50 Arbeitern begonnen werden.« Und am 29. November 1926 rollten die ersten Züge von Titisee nach Seeburg und hielten auch am nunmehr höchstgelegenen deutschen Bahnhof in Bärental.

Auf württembergischer Seite wurde 1928 zum Jahr der letzten großen Streckeneröffnungen

### 1928 die letzten großen Streckeneröffnungen

gen. In unserer Region wurde am 26. Mai die 17,71 Kilometer lange Heubergbahn von Spaichingen nach Reichenbach in Betrieb genommen; der letzte Abschnitt nach Nusplingen war zwar vermessen, wurde aber nie gebaut. An dieser Bahnstrecke

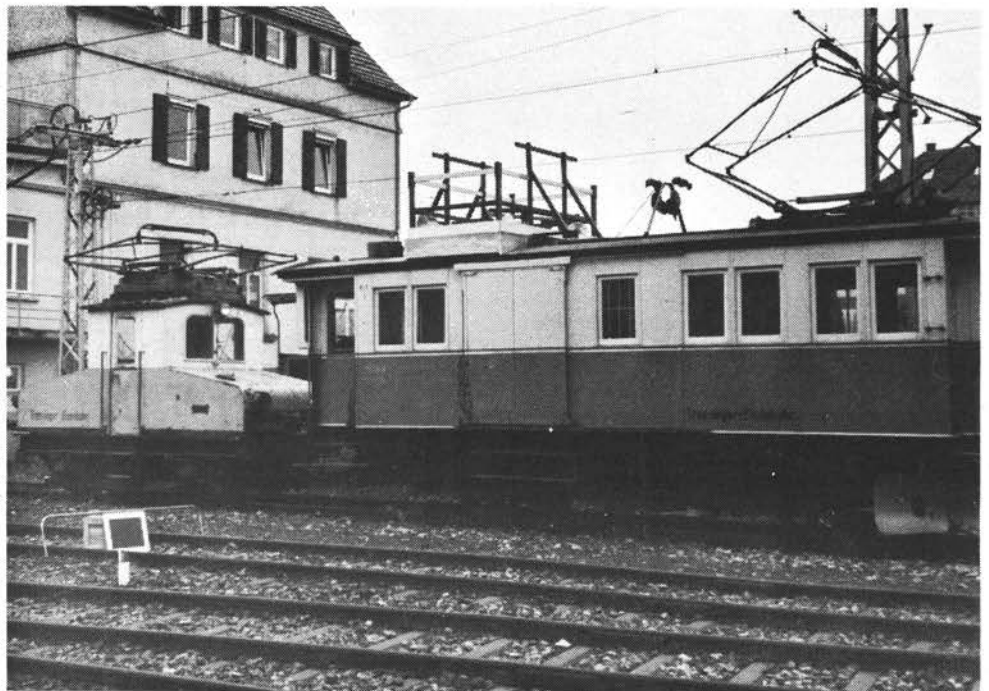
stand in Gosheim mit 806 Metern über dem Meer der höchstgelegene Bahnhof in Württemberg. Im selben Jahr wurde am 26. Oktober die 16,08 Kilometer lange Strecke Rottweil-Schömburg eröffnet und damit die Lücke zwischen Balingen und Rottweil geschlossen. Auf der Strecke Balingen-Schömburg (12,85 km) verkehrten Züge schon seit Oktober 1911.

Die letzten Streckenneubauten wurden in Württemberg im Jahre 1940 notiert: eine 3,2 Kilometer lange Entlastungskurve bei Friedrichshafen und die 4,4 Kilometer langen Zufahrtsgleise zum Erzbahnhof Eybatal bei Geislingen. Das Streckennetz der Eisenbahnen im ehemaligen Württemberg, das Mitte 1914 schon 2256 Kilometer, davon 588 Kilometer in Doppelspur, betragen hatte, erhöhte sich damit auf rund 2001 Kilometer.

In Schwenningen wurden die Verkehrsentwicklungen um die Jahrhundertwende sehr aufmerksam verfolgt. Der aufstrebende Industrieort wollte aus dem Schatten der beiden benachbarten städtischen Verwaltungsmittelpunkte und Eisenbahnknotenpunkte Rottweil und Villingen heraustreten und

seine natürlichen verkehrsgeographischen Grundlagen, die schon sehr früh zur direkten Anbindung an eine uralte Nord-Süd-Verbindung etwa im Zuge der Römerstraße Aarau-Zurzach-Hüfingen-Rottweil und im Zuge der Poststraße Offenburg-Kinzigtal-Brogen-Donau geführt hatten, nunmehr zum Ausgangspunkt von Eisenbahnen machen. Schon 1873 hatten sich Gemeinderat und Bürgerausschuß mit einem Gesuch an König Karl für eine Bahnverbindung nach Donaueschingen stark gemacht. Ihr Ansinnen wiederholten die bürgerlichen Kollegien mit einer »Eingabe zur Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Schwenningen über Dürrheim nach Donaueschingen«, die den Schienenweg an die Donau von 23 auf 14,5 Kilometer verkürzt hätte. Da war's auch höchste Zeit, denn die badische Eisenbahnverwaltung hatte andere Vorstellungen.

In der »Neckarquelle« las man Mitte Januar 1902 folgendes: »Den Abschluß und die Krone der ganzen diesjährigen Bauthätigkeit bildet natürlich unser Bähnle. Gegenwärtig schwirren über dasselbe wieder



Am 14. Dezember 1898 wurde die Privatbahnlinie Trossingen-Staatsbahnhof-Trossingen-Ort eröffnet. Die beiden ersten Triebfahrzeuge – die E-Lok »Lina«, Baujahr 1902, (links) und der Personentriebwagen T 1, Baujahr 1889, (rechts) – existieren heute noch. Nach einer gründlichen Restaurierung im Jahre 1990 fahren sie nun als Museumszug.

Bild: Waldemar Kelberg



allerhand Gerüchte in der Luft. So sollen sich die Donaueschinger von Neuem alle Mühe geben, daß sie den Anschluß der Bahn nach Dürrheim bekommen. Daraus können wir Dürrheimer sehen, was wir draußen gelten. Die Villinger und Donaueschinger reißen sich darum, wer am schnellsten zu uns kommen darf. Wir gönnen beiden den Vorteil, denn wir bekommen ihn dann doppelt.« Entschieden wurde zugunsten Villingers, und am 1. August 1904 der Betrieb der Nebenbahn Marbach-Dürrheim aufgenommen, nachdem schon 1903 ein Beamtenwohnhaus der Saline zum Bahnhof ausgebaut worden war. Die Schwenninger Pläne waren damit endgültig vom Tisch.

Ab 1906 konzentrierten sich die Schwenninger auf ein nächstes Bahnprojekt: eine Verbindung von Freudenstadt über Loßburg, Dornhan, Waldmössingen, Dunningen, Horgen, Locherhof, Fischbach, Niedereschach, Weilersbach, Dauchingen mit Ausmündung Schwenningen. An einem solchen Projekt waren freilich auch Villingen und Rottweil interessiert, eine Eingabe des letzteren schon im württembergischen Landtag behandelt worden.

Mitte Januar beschäftigte sich der Schwenninger Gewerbeverein zustimmend mit diesem Anliegen, am 26. Februar berichtete »Die Neckarquelle« über eine Versammlung im »Deutschen Kaiser« in Niedereschach, wo sich Vertreter der beteiligten Gemeinden eingefunden hatten. »Willkommen! Hoch lebe die Eisenbahn!« So grüßte ein Inschrift die Erschienenen. Die Schwenninger schilderten die Vorzüge einer Eisenbahnverbindung mit ihrem Ort: »Rasch aufblühender Industriepark mit Arbeitermangel und immer zunehmender Arbeitsgelegenheit für Arbeiter und Handwerker, vorzügliches Absatzgebiet für landwirtschaftliche Produkte wie Butter, Milch, Eier usw. das ganze Jahr hindurch, Gelegenheit, Glied einer Durchgangslinie (Rastatt, Weisenbach, Klosterreichenbach, Freudenstadt, Schwenningen, evtl. Donaueschingen, Schaffhausen) werden zu können.« Ein Komitee – das war das Ergebnis der Versammlung – sollte die weiteren Schritte einleiten. Ihm gehörten jeweils drei Personen aus jeder der beteiligten Gemeinden an, aus Schwenningen waren dies Schultheiß Würth, Fabrikant Kienzle und Dampfziegeleibesitzer Balthas Schlenker.

Acht Tage später, anfangs März, konterten die Villinger, diesmal in Fischbach. Ihr Bürgermeister Dr. Braunagel, der später der erste Oberbürgermeister von Schwenningen werden sollte, stellte einen namhaf-

ten Beitrag der Stadt in Aussicht, vertrat dazuhin die Ansicht, daß die badische Regierung eine württembergische Bahn, die zum größten Teil durch badisches Gebiet führe, nicht konzessionieren, sondern zugunsten von Villingen entscheiden würde, und appellierte zugleich an landsmannschaftliche Gefühle, indem er die Niedereschacher dafür tadelte, bei der Versammlung vor acht Tagen das Bild des Königs von Württemberg in der Mitte, das des Großherzogs seitwärts aufgehängt zu haben. Den von Villingen vorgetragenen Vorteilen eines Anschlusses an die Brigachstadt hielt ein Schwenninger Teilnehmer eine Mitteilung des Schwenninger Bahnhofs entgegen, wonach »von Schwenningen nach Villingen täglich ca. 6 Personen, von Villingen nach Schwenningen aber 39 Personen zur Arbeit fahren«. Auch in Fischbach wurde ein Komitee gegründet und zu dessen Vorsitzendem der Privatier Jerger aus Niedereschach bestimmt.

Die Rottweiler meldeten sich gleichfalls zu Wort. »Die hiesige Stadtgemeinde sieht sich veranlaßt, energische Schritte für ei-

ne Bahnverbindung Schömberg-Rottweil-Dunningen zu tun, nachdem Schwenningen neustens den Bau einer Bahn Niedereschach-Horgen betreibt«, las man in der »Neckarquelle« am 22. März 1907. Aus allen drei Projekten wurde indessen nichts. Die Schwenninger blieben auf ihrem für 3800 Mark gefertigten Plan sitzen und mußten auf den Traum von einem zweiten Bahnhof – Schwenningen-West – bei der Ziegelei am »Alpenblick« verzichten.

Ähnlich ging es dem nächsten Schwenninger Eisenbahnplan aus dem Jahre 1909, einer etwa 25 Kilometer langen Bahnlinie über Mühlhausen, Tuningen und Oberflacht nach Tuttlingen. Er wurde zwar am 31. Januar 1914 im württembergischen Landtag behandelt, trotz der Unterzeichnung der Gemeinderäte aller berührten oder in der Nähe liegenden Ortschaften indessen abgelehnt.

Nicht nur den Schwenningern ging es so. Auch aus der 1902 projektierten Bahn Triberg-Furtwangen wurde nichts. Zwar berichtete »Die Neckarquelle« am 22. Januar aus Schönwald, daß es damit ernst

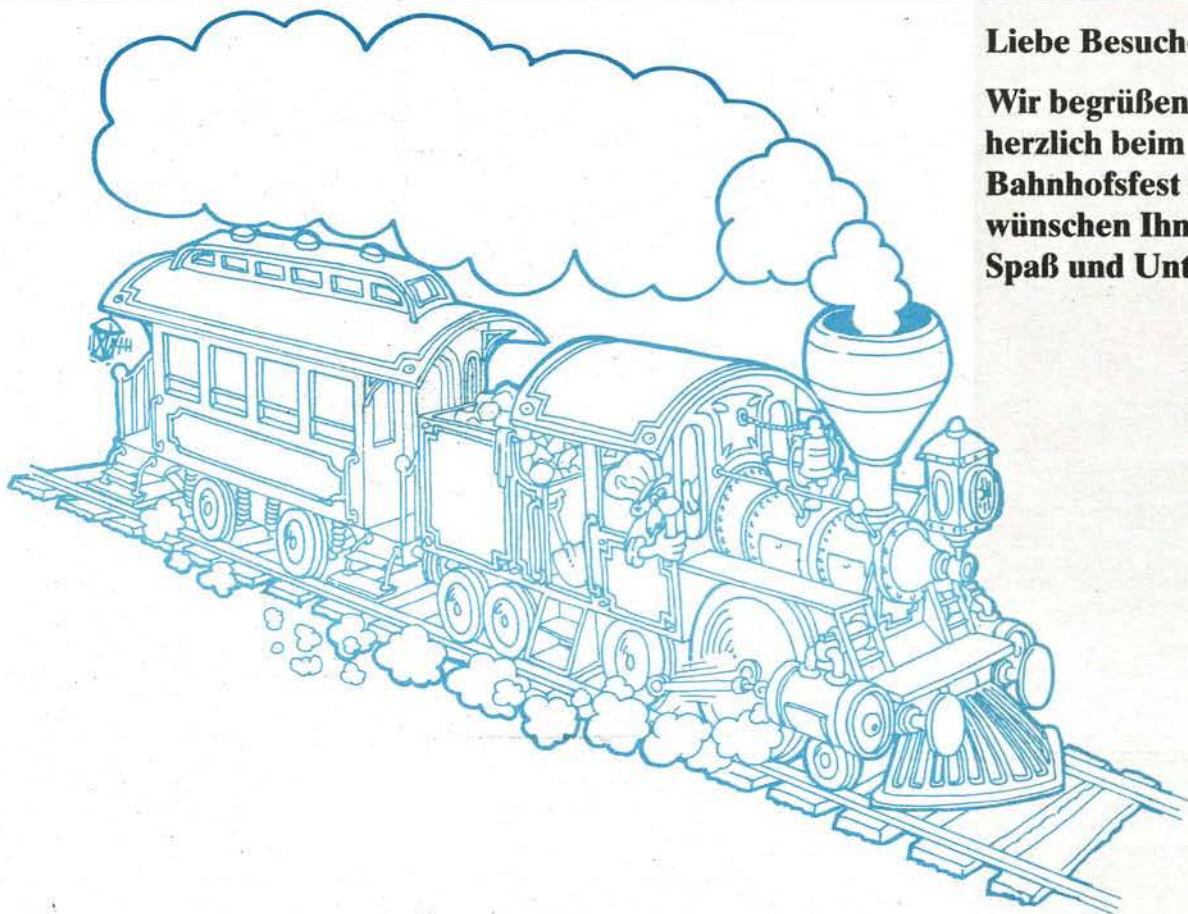
werden solle, die Bahn elektrisch betrieben werde und der Kostenvoranschlag eine Million Mark betrage. »Hier in Schönwald setzt man nicht mit Unrecht große Hoffnungen auf diese elektrische Straßenbahn, weil in Schönwald die Centrale erstellt werden soll und der Verkehr sich sicherlich sehr heben wird.«

Und ebenfalls nichts wurde aus dem schönen Plan vom Jahre 1912, Freiburg mit Stuttgart über eine Elztalbahn sowie über Hausach und Freudenstadt zu verbinden und die Entfernung damit von 276 Kilometern (über Offenburg-Hausach-Freudenstadt) oder 244 Kilometer (über Tuttlingen-Horb) auf 181 Kilometer zu verringern. Die Fortsetzung der Elztalbahn von Elzach nach Hausach wurde nie ernsthaft projektiert.

Im selben Jahr 1912 wurde das Projekt einer Randenbahn Donaueschingen-Fürstentberg-Schaffhausen vorgelegt. Wie damals üblich, wurde auch in diesem Falle ein Komitee ins Leben gerufen, das das Anliegen voran- und Geld betreiben sollte. Dieses Randenkomitee erwies sich als recht zählebig, erst 1928 wurde es aufgelöst.



Steinernes Denkmal für 40 Jahre Eisenbahngeschichte: die Brücke über die Prim beim unteren Bohrturm der ehemaligen Saline Wilhelmshall in Rottweil-Altstadt. Am 26. Oktober 1928 rollte der erste fahrplanmäßige Zug über sie, im September 1971 wurde die Strecke Rottweil-Schömberg stillgelegt.  
Bild: Karl Rudolf Schäfer



**Liebe Besucher!**  
**Wir begrüßen Sie herzlich beim Bahnhofsfest und wünschen Ihnen viel Spaß und Unterhaltung.**

Sofern Sie nicht Abonnent der SÜDWEST PRESSE/DIE NECKARQUELLE sind, sollten Sie sich eine Minute Zeit nehmen und weiterlesen, denn wir möchten Ihnen gerne ein interessantes, unverbindliches und für Sie völlig kostenloses Angebot unterbreiten.

Als die Heimatzeitung in Schwenningen und Umgebung wollen wir Sie heute nicht mit Argumenten für unsere Zeitung bombardieren. Testen Sie uns doch einfach einmal 14 Tage lang und überzeugen Sie sich selbst, warum Sie uns lesen sollten.

## Gutschein

für eine 2wöchige Probelieferung



– für mich ohne Kosten oder Verpflichtung.

**Meine Anschrift:**

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ Vorwahl/Rufnummer \_\_\_\_\_

Werbeantwort

SÜDWEST PRESSE/  
DIE NECKARQUELLE  
Vertriebsabteilung  
Postfach 33 49

7730 VS-Schwenningen

**Wie?**

**Ganz einfach. Füllen Sie den Gutschein (Druckbuchstaben) aus und senden Sie ihn an uns zurück.**

