

Die Streckenbeschreibung der Schwarzwaldbahn gliedert sich in vier Absätze	Seite
Begriffsbestimmung und geschichtliche Einordnung der Planung	1 - 2
Die Zulaufstrecken zur eigentlichen Mittelgebirgsquerung	3
Die Gebirgsstrecke zwischen Gutach und St. Georgen	4 - 9
Hinweise zur Elektrifizierung (1973 – 77) und zum Betrieb der Schwarzwaldbahn	9 - 10

Zwei Schwarzwaldbahnen?

Vor der Beschreibung einer außergewöhnlichen Bahnstrecke sollen einige Begriffe und Interpretationen eingeordnet werden. Was heute in gegenseitiger Toleranz als Zweckbindung vereinigt ist, waren zu Zeiten des Eisenbahnbaus sehr selbständige Staaten, das Königreich Württemberg und das Großherzogtum Baden. Die Grenzlinie zwischen beiden verläuft durch den Schwarzwald und hatte bedeutenden Einfluss auf die Linienführung der "Badischen Schwarzwaldbahn" - kurz "Schwarzwaldbahn". Es gibt allerdings auch die "Württembergische Schwarzwaldbahn" von Stuttgart nach Calw im Nagoldtal. Sie ist weit weniger bedeutend und trägt daher ihre Landeszugehörigkeit stets im Namen. Hier soll das ehrenamtliche Engagement einer Gruppe von Eisenbahnfreunden besonders hervorgehoben werden, die sich seit vielen Jahren für die Wiederaufnahme des Betriebs auf der Strecke zwischen Weil der Stadt und Calw einsetzen. Mehr dazu lesen Sie unter <http://www.schwarzwaldbahn-calw.de>.

An dieser Stelle, wenn schon von anderen Strecken im Schwarzwald die Rede ist, soll noch eine persönliche Bemerkung den Texten zur Schwarzwaldbahn vorangestellt werden. Der Autor schreibt im Brustton der Überzeugung mehrfach von der "schönsten Mittelgebirgsstrecke Deutschlands". Die nachfolgende Beschreibung wird zeigen, dass die Schwarzwaldbahn nicht nur besonders schön ist, sondern auch eine Vielzahl weiterer Besonderheiten aufweist. Aber auch andere Eisenbahnstrecken demonstrieren die hohe Kunst des Streckenbaus. So zum Beispiel die strategische Umgehungsbahn am Randen. Die grandiose Linienführung der Strecke zwischen Blumberg und der Wutachschlucht, mit dem einzigen Kreiskehrtunnel Deutschlands ("Sauschwänzlebahn"), zieht jährlich, dank des Museumsbetriebs, tausende von Besuchern in ihren Bann. Das Gerwigsche Prinzip der Streckenverlängerung wurde hier in einer extremen Form angewandt, um dem angeblichen Bedürfnis des Militärs, einer maximalen Längsneigung von 10‰, zu genügen. Einen gegenteiligen Ansatz verwirklicht die Badische Höllentalbahn in ebenfalls extremer Weise. Steil führt sie vom Breisgau durch ein enges Tal, das vormals kaum Platz für eine Pferdekutsche zwischen den schroff aufragenden Felsen ließ, hinauf in die Hochlagen des Schwarzwalds. Erst in den Dreißigerjahren des letzten Jahrhunderts standen Lokomotiven zur Verfügung, die im Reibungsbetrieb die gesamte Steilstrecke bezwangen.

Die beiden letztgenannten Bahnstrecken wurden nach klaren Vorgaben gebaut, so unterschiedlich die Aufgabenstellungen für die Erbauer auch waren. Es entstanden Strecken, die in einzelnen Merkmalen das Prädikat "besonders schön" verdienen. Im nächsten Abschnitt wird beschrieben, dass die Situation vor dem Bau der Schwarzwaldbahn wesentlich von den später gebauten Strecken abwich. Erst ein weiter Weg mit harter Arbeit, Kreativität, ja Genialität, führte überhaupt zu einem konkreten Planungsansatz. Erst dieser ebnete den Weg für den Bau der ersten und einer der schönsten Hauptbahnen, die ein Mittelgebirge queren. Dabei sei der Begriff "schön" durchaus auch auf technische Kategorien angewandt.

In den Schwarzwald und durch den Schwarzwald

Im Großherzogtum Baden wird der Begriff "Schwarzwaldbahn" schon früh, bereits seit 1838, gehandelt. In jenem Jahr hatten sich beide Kammern der Regierung in Karlsruhe auf den Bau einer Eisenbahn von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg und Freiburg und bis zur Schweizer Grenze geeinigt (zu jenem Zeitpunkt war noch nicht vereinbart, dass es einst einen Badischen Bahnhof als deutsches Hoheitsgebiet auf dem Territorium der Schweiz geben würde). Das Ziel war allerdings von Anfang an die Verlängerung der "Badischen Hauptbahn" entlang des Hochrheins über Säckingen, Waldshut, Schaffhausen (CH) und Singen bis nach Konstanz am Bodensee. In den folgenden Jahren hagelten in großer Zahl Eingaben aus dem Schwarzwald auf die Regierung des Großherzogtums hernieder. Gemeinden, Industrielle, Stände und Lokalpolitiker forderten den Bau der Schwarzwaldbahn, wobei die Meinungen über deren Linienführung weit auseinander gingen. Und die diskutierten Möglichkeiten der einzuschlagenden Wege über den Schwarzwald waren in mehrfacher Hinsicht problematisch. Einigkeit herrschte über die Endpunkte der Strecke, Offenburg und Singen. Auch die grobe Richtung war damit gegeben, aber für die eigentliche Mittelgebirgsquerung zwischen Haslach und Donaueschingen gab es sehr unterschiedliche Planungsansätze. Diese sollen hier nicht erörtert, sondern das Ergebnis gewürdigt werden.

Die Linienführung - wo und wie über den Berg

Drei maßgebende Kriterien, die zum Bau der Schwarzwaldbahn in der uns bekannten Form geführt haben, seien hier genannt.

Zu verdanken haben wir sie, und hier sei eine Formulierung in Anlehnung an die Gedenkschrift zum 50jährigen Jubiläum der Schwarzwaldbahn im Jahr 1923 (Kuntzmüller) gewählt, dem Bestreben des Großherzogtums Baden eine Eisenbahn, von der badischen Hauptbahn Mannheim - Basel (- Konstanz) in Offenburg abzweigend, über den Schwarzwald nach Singen zu führen. Das in früherer Zeit nur unter großen Anstrengungen zu überwindende Mittelgebirge zwischen dem Oberrheingraben im Westen und dem Neckartal, der Baar, dem Hegau und Randen im Osten und Süden sollte durch die Eisenbahn "bezwungen" werden.

Wir haben den bis heute bestehenden Verlauf der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Singen auch der Kleinstaaterie, wie sie im 19. Jahrhundert herrschte, zu verdanken. Eine sehr viel einfachere Streckenführung über den Schwarzwald hätte den Weg von Offenburg entlang der Kinzig bis Schiltach genommen, um dann über Schramberg in Richtung Süden zu schwenken. Aber dazu wäre ja ein mehrfacher Grenzübergang zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Königreich im Schwabenland erforderlich gewesen - kaum vorstellbar!

Und schließlich haben wir sie aber in besonderem Maße dem mutigen und genialen Ingenieur Robert Gerwig zu verdanken, der die Überwindung des Gebirges mit seinen engen Tälern und großen Höhenunterschieden auf der Schiene durch eine richtungsweisende Trassierung erdacht und umgesetzt hat.

Und damit geht es einen Schritt weiter mit der begrifflichen Klarstellung. Unter "Schwarzwaldbahn" verstand man ursprünglich die Strecke Offenburg - Hausach - Triberg - Villingen - Singen. Der Abschnitt Singen - Radolfzell - Konstanz ist Teil der oben erwähnten Badischen Hauptbahn von Mannheim über Basel Bad Bf und weiter über die Hochrheinstrecke nach Singen (Htwl) und Konstanz. Im Kursbuch wird die Tabelle KBS 720 (Offenburg - Konstanz) mit "Schwarzwaldbahn" überschrieben. Die (Wieder-) Aufnahme des durchgebundenen Regionalverkehrs zwischen Karlsruhe und Konstanz erfolgte im Juni 2001. Nach der Ausschreibung im Jahr 2004 und der Vergabe der Verkehrsleistungen seit Dezember 2006 an DB Regio Regionalverkehr Südbaden wird der Name "Schwarzwaldbahn" für die 252 km lange Gesamtstrecke Karlsruhe - Konstanz verwendet. In der folgenden Streckenbeschreibung wird über den Abschnitt Offenburg - Konstanz berichtet, wobei der Schwerpunkt auf der Betrachtung der eigentlichen Gebirgsstrecke zwischen Gutach und Sommerau liegen soll.

Es wird gebaut!

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, erließ am 11. August 1863 das "Gesetz, die Vollendung der Schienenwege des Großherzogthums betreffend," worin es in Artikel 2 heißt:

"Von der ... in Aussicht genommenen Offenburg = Donaueschinger Eisenbahn ist die Strecke von Offenburg bis Hausach alsbald auf Staatskosten zu bauen."

Das Gesetz nimmt Bezug auf einen Entwurf aus dem Vorjahr, einer Art Verkehrswegeplan. Bereits am 2. Juli 1866 konnte die Strecke im unteren Kinzigtal eingeweiht werden. Nur neun Wochen später waren auch die ersten 15 Streckenkilometer von Singen bis Engen fertig gestellt worden. Singen hatte zu dieser Zeit bereits seit drei Jahren einen Bahnhof, denn die Verlängerung der Hochrheinstrecke über Waldshut hinaus nach Erzingen (Baden), Schaffhausen (CH), Singen (Hohentwiel), Radolfzell und Konstanz wurde seit Juni 1863 betrieben.

Nach vielerlei "Allerhöchstlandesherrlicher Verordnungen" wurde anschließend die "Lücke im Eisenbahnnetz des Landes ausgefüllt," die Schwarzwaldbahn in der Variante Sommeraulinie gebaut und auf einer Gesamtlänge von 149 km zwischen Offenburg und Singen am 10. November 1873 dem Betrieb übergeben. Gemessen an heutigen Verhältnissen war damit ein höchst innovatives, besonders schwieriges und aufwändiges Bahnbauprojekt innerhalb von nur zehn Jahren überaus schnell realisiert worden. Ohne den Krieg 1870/71 wäre die Bauzeit noch kürzer ausgefallen. Der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen parallel zur Rheintalbahn im Abschnitt Rastatt-Süd bis Offenburg, ausgeführt im Flachland und ohne aufwändige Kunstbauten, hat in unserer Zeit 17 Jahre gedauert (von 1987 bis 2004, allerdings teilweise "unter dem Rad").

Die Zulaufstrecken zur Gebirgsdurchquerung

Die Zulaufstrecken zwischen Offenburg und Gutach sowie zwischen Sommerau und Singen sollen hier nur ganz kurz beschrieben werden. Bereits im Offenburger "Bahngraben" trennen sich Rheintal- und Schwarzwaldbahn. Entlang der Kinzig, diese bei Steinach mit zwei Stahlfachwerkbrücken überquerend, steigt die Trasse gemächlich auf 33 km Länge bis Hausach von 159 auf 241 müNN an. Im Bahnhof Biberach (Baden) mündet bei km 18 eine Zweigstrecke der SWEG aus dem beschaulichen Harmersbachtal in die Schwarzwaldbahn. Im östlichen Bahnhofskopf von Hausach zweigt die obere Kinzigtalbahn nach Freudenstadt ab (Fertigstellung 1886, seit Dezember 2004 betrieben von der Ortenau-S-Bahn GmbH). Die Schwarzwaldbahn schwenkt mit deutlich erkennbarer Längsneigung bereits im Bereich der Einfahrweichen nach Süden. Die Fahrt geht vorbei an herrlichen Bauernhöfen, darunter auch die historischen Gebäude und Gärten des Freilichtmuseums "Vogtbauernhöfe" unmittelbar neben der Bahnstrecke. Gleich hinter dem ehemaligen Bahnhof Gutach (km 37) beginnt die 1:50-Rampe und damit die eigentliche Gebirgsstrecke. Doch dieses Kernstück der Schwarzwaldbahn wird weiter unten im Abschnitt "Reiten auf den Höhenlinien" ausführlich behandelt ...

Hier geht es weiter mit der südliche Zulaufstrecke. Vom Scheitelpunkt der Schwarzwaldbahn, im ehemaligen Bahnhof Sommerau gelegen, führt sie hinunter an den "See", wie die Schwarzwälder den Bodensee abkürzend nennen. Dieser höchste Punkt der Strecke (832 müNN) wird, nach der Fahrt durch den 1 698 m langen Sommerau-Tunnel erreicht. Im diesem wird die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau unterfahren. Auch landschaftlich beginnt mit dem "Abstieg" (aus 832 müNN bis hinunter auf 398 müNN im Bahnhof Konstanz) ganz allmählich der Übergang vom Schwarzwald in die Baar. Nur wenige Kilometer vom Scheitelpunkt entfernt wird in St. Georgen das Brigachtal erreicht. Villingen (Schwarzwald) ist der zentrale Bahnhof der Schwarzwaldbahn. Vom dortigen Bahnbetriebswerk wurde die Schwarzwaldbahn nach badischem Konzept "aus der Mitte heraus" befahren. Erst mit dem Abschluss der Elektrifizierung der Gesamtstrecke wurde das bekannte Dampflo- und Diesel-BW entbehrlich. Etwas kurios ist die Tatsache, dass in Villingen bereits zehn Tage nach der Eröffnung der Strecke Donaueschingen - Villingen der württembergische Teil des Bahnhofs in Betrieb genommen wurde. Hier endete die Zweigstrecke Rottweil - Schwenningen - Villingen, die den Anschluss an die Neckartalbahn (Rottweil - Tübingen - Stuttgart) herstellte. Erst vier Jahre später folgte 1873 der Anschluss über die Schwarzwaldbahn nach Offenburg.

Ab Donaueschingen wird die mäandrierende junge Donau bis Immendingen begleitet, wo die Bahn durch das schöne Donautal über Tuttlingen, Sigmaringen nach Ulm abzweigt. Die Bahnhofsanlagen von Immendingen zeigen bis heute, auch nach dem Umbau im Zuge der Elektrifizierung Mitte der Siebzigerjahre, die einstmals große Bedeutung dieser Station, die sie erst 1934 einbüßte. Bereits drei Jahre vor der Fertigstellung des mittleren Abschnitts der Schwarzwaldbahn kam es in Villingen und Immendingen zu Verknüpfungen mit dem Netz der Königlich Württembergischen Eisenbahn. 1870 wurde der Gemeinschaftsbahnhof Endpunkt der Bahnverbindung von Stuttgart über Esslingen und das obere Neckartal, mit Tübingen und Rottweil, nach Tuttlingen und von dort Donau aufwärts nach Immendingen. Bis zur Fertigstellung der "Hattinger Umgehungskurve" 1934 mussten alle Züge von Stuttgart zum Bodensee in Immendingen Kopf machen. Die Garnisonsstadt erhielt 1890 mit der Vollendung der strategischen Umgehungsbahn über den Randen, die bei Hirtschingen von der Schwarzwaldbahn abzweigt, ein "militärisches" Gewicht. Grund für den Bau der "strategischen Bahn" war der Wunsch des Militärs nach der Möglichkeit einer schnellen Truppenverlagerung auf dem Schienenweg von Ulm an die Westgrenze im Elsass. Bereits ab 1879 nahmen die Züge aus Stuttgart an den Bodensee und in die Schweiz den Weg über die Gäubahn (ursprünglich wurde die Strecke Stuttgart - Eutingen – Freudenstadt so bezeichnet), die aber erst ab 1934 Immendingen "links" liegen ließen. Dadurch entstand das Gleisdreieck Tuttlingen – Immendingen – Hattingen.

Rund um Hattingen, wo die Vereinigung mit der Gäubahn erfolgt, wird in zwei Tunnel und mehreren Einschnitten ein Ausläufer der Schwäbischen Alb durchstoßen. In Engen endet das unterlagerte Angebot der SBB Deutschland, die mit modernen FLIRT-Triebwagen den südlichsten Bereich der Schwarzwaldbahn bis Konstanz, und von dort über Kreuzlingen in die Schweiz hinein, bedient. In die mittelalterliche Stadtmauer sind eine Reihe schmaler Häuser integriert, unter denen die Strecke in einer lang gestreckten Kurve vorbeigeführt wird. Bald darauf verändern die Vulkane des Hegaus das Landschaftsbild, der bekannteste davon gibt dem Bahnhof Singen den Zusatz Hohentwiel. Vom Haltepunkt Singen-Gartenschau lässt sich die Burg auf seinem Gipfel bequem (aber steil!) erwandern. Der Untersee ist in Radolfzell zum Greifen nah. Und vom Bahnsteig in Konstanz sind es nur noch wenige Schritte zum Hafen am Bodensee, der in anderen Sprachen Konstanzer See heißt. Die Abstellgruppe des Bahnhofs liegt bereits in Kreuzlingen (CH).

Wenn diese noch sehr oberflächliche Beschreibung als hors d'oeuvre Lust gemacht hat auf mehr, dann wenden wir uns nun - als Hauptgericht - der eigentlichen Gebirgsstrecke zu.

Hoch hinauf - die Mittelgebirgsdurchquerung

Schon zur Zeit als die Römer ihre Truppen- und Materialtransporte durch den Schwarzwald planten, gab es einen Weg von Hausach über Hornberg, Nußbach und hinauf über die Sommerauer Höhe nach St. Georgen und Villingen (wobei die heutigen Ortsbezeichnungen genannt wurden). Tief eingeschnitten ließ die Gutach zwischen den schroffen Felsen, die heute von der Bundesstraße 33 an drei Stellen durchtunnelt werden, kaum Platz für einen Fahrweg. Sogar noch im 19. Jahrhundert war die Fahrt mit der Kutsche oder der Transport von Waren mit dem Pferdefuhrwerk mühselig und abenteuerlich. Wie sollte es gelingen mit einer Eisenbahn 600 m Höhenunterschied auf etwa 15 km Luftlinienentfernung zu überwinden? Wer an einem der bekannten Aussichtspunkte für Wanderer, wie beispielsweise dem Rappenfelsen oberhalb von Niederwasser, versucht sich einen Überblick zu verschaffen, bekommt eine Vorstellung von der Genialität des Mannes, der eine Trassierung für die Bahn gefunden hat, die auch nach eineinhalb Jahrhunderten noch den Ansprüchen an eine Hauptbahn genügt. Mit der Durch- und Umsetzung seiner Planungen für den Bau der Schwarzwaldbahn hat er ein weltweites Vorbild (und sich ein Denkmal) geschaffen.

Gerwig plante nicht gegen die Landschaft

Robert Gerwig, Oberbaurat an der Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau in Karlsruhe, hatte sich mit den Vorgaben für eine optimale Abwicklung des Eisenbahnbetriebs beschäftigt. Zahnradabschnitte kamen für ihn ebenso wenig in Frage wie Spitzkehren. Und die technischen Merkmale für Hauptbahnen, Mindestbogenhalbmesser 300 m und Maximalneigung 1:50, lagen seinen Überlegungen selbstverständlich zu Grunde. Neben den topologischen und geologischen Problembewältigungen mussten auch die besonderen Witterungsverhältnisse und deren Auswirkungen auf einen sicheren Betrieb in die Planungen einbezogen werden. Bei der Beurteilung von Gerwigs Leistung darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass seine Überlegungen Jahre vor einer Beschlussfassung durch die Obrigkeit stattfanden. Er musste sich daher zwangsläufig mit seinen Entwürfen bereits im Vorfeld Feinde schaffen, denn die neue Bahnstrecke berührte nun einmal nicht all die Orte, deren Fürsprecher seit Jahren für die Schwarzwaldbahn kämpften. Auch mussten Kalkulationen mit tragfähigem Kosten-Nutzen-Vergleich unterschiedlicher Varianten ausgearbeitet werden, eine sehr schwierige Aufgabe bei einem Trassenvorschlag mit zusammen etwa 10 km Tunnellänge. Kein Mensch hatte jemals zuvor einen Kehrtunnel durch Triberger Granit getrieben.

Nach weit über hundert Jahren des Eisenbahnbetriebs auf der Schwarzwaldbahn kann dessen Erbauer ein hohes Maß an "Einfühlungsvermögen" in die Landschaft und besonders in das Gestein bescheinigt werden. Die Aussage, er habe überall dort, wo es notwendig war, einen Tunnel gebaut, klingt zunächst eher banal. Als unwissender Betrachter lässt man sich bei einigen der kurzen Durchstiche mit geringer Überdeckung dazu hinreißen, einen Tunnel als überflüssig zu betrachten. Auch Fachleute taten dies bereits und ließen 1925 den kurzen Kaiser-Tunnel nahe Triberg aufschlitzen. Aber der Berg rächte sich - bis heute muss viel Geld in die Hangsicherung investiert werden.

Reiten auf den Höhenlinien

Fahren wir fort auf der 1:50-Rampe hinter dem Haltepunkt Gutach - wie weiter oben angekündigt. Die Ortschaft Gutach beginnt im relativ weiten Tal kurz hinter Hausach. Sie endet sieben Kilometer flussaufwärts unmittelbar vor den Toren Hornbergs, wo sich die Namensgeberin Gutach noch nicht so viel Raum geschaffen, dafür aber tief zwischen steilen Hängen eingegraben hat. Und am rechtsseitigen Hang des Gutachtals gewinnt die Bahnstrecke wichtige Höhenmeter. Ihre Trassierung schmiegt sich geschickt an den Berg, ohne Kunstbauten immer gerade so viele Höhenlinien schneidend, dass die Steigung konstant bei 1:50 bleibt. Ein kurzer Tunnel wird unmittelbar vor Hornberg benötigt. Kaum ist er durchfahren, überquert der Zug unmittelbar anschließend die einzige große Brücke der Bergstrecke, den dreigleisigen Reichenbachviadukt im Bahnhof Hornberg. Von hier hat man eine gute Sicht auf das Hornberger Schloss (wo nur selten, einmal jedoch zu früh geschossen wurde). Man sieht aber auch hinab über die Dächer der Stadt, deren Zentrum 50 m unter dem Niveau des Bahnhofs (384 müNN) liegt. Wie schon in Hausach liegen die Weichen der Bahnhofsköpfe in Hornberg ebenfalls bereits im Übergang zu den Steigungsstrecken.

Auch auf den folgenden viereinhalb Kilometern klettert die Trasse mit konstanter Steigung von 1:51 am Hang entlang. Wer sich auskennt, sieht nicht nur unten im Tal die kleine Ortschaft Niederwasser, sondern wenig später auch am Hang der gegenüberliegenden Talseite Fahrleitungsmaste und einen Zugbahnfunk-Sendemast (jetzt auch mit GSM-R-Antenne ausgestattet). Schon zwei Minuten später wird der Bahnfahrer von dort hinüber auf das vorher befahrene Gleis schauen können. Kurz hinter der Überleitstelle Schlossberg (bis 1983 Blockstelle) beginnt mit dem 1. Glasträger-Tunnel [2] der Reigen der Kehrschleifen und der 36 Tunneldurchfahrten in dichter Folge.



Sie finden eine Liste aller Tunnel mit Tunnellänge und Fotos aller Portale unter [Tunnel der Schwarzwaldbahn](http://www.posten60.de) (www.posten60.de).

Die beschriebene Fahrt geht von "oben" nach "unten" (Nordwest nach Südost) auf der Streckenkarte. Tunnelnummern der Karte in [].

Hinter dem 2. Glasträger-Tunnel [3] wird die Bundesstraße 33 und die Gutach überquert und gleich darauf der kurze 3. Glasträger-Tunnel [4] passiert. Der Name des Niederwasser-Kehrtunnels [5] verspricht nicht zuviel. Der Zug fährt hinter diesem wieder, Höhenmeter gewinnend, nach Norden.

Unten im Talgrund liegt der stattliche Hof des 4. Bauern, der dem folgenden Tunnel [6] seinen Namen gab. Der Niederwasser-Kehrtunnel verläuft auf der ganzen Länge von 558 m im Rechtsbogen, der Tunnel beim 4. Bauer ist 314 m lang und folgt einem gespiegelten f . Früher konnte der Reisende, sobald der Tunnel verlassen wurde, nach rechts wunderbar auf die Strecke am Schlossberg hinunter schauen, durch den starken Bewuchs ist das jetzt nur noch für kurze Augenblicke möglich. Unmittelbar hinter dem nun folgenden Hohenacker-Tunnel [7] steht ein, inzwischen weitgehend zugewachsenes, schönes Bahnwärterhaus rechts oberhalb des Nordportals. Durch dichten Tannenwald und den Tunnel beim 3. Bauer [8] beginnt mit dem Letschenberg- [9] und dem Röllertal-Tunnel [10] wiederum eine Richtungsänderung um 180° .

Nur bei Mitfahrt auf dem Führerstand kann spätestens jetzt festgestellt werden, dass sich alle Tunnelportale voneinander unterscheiden. Der 792 m lange Eisenberg-Tunnel [11], einer der wenigen langen Tunnel der Schwarzwaldbahn, bei denen das Ende bereits bei der Einfahrt in den Tunnel gesehen werden kann, weist bereits wieder in Südrichtung. Seine Spitzbogen-Portale sind, etwas versteckt hinter einer Steinbogenbrücke über die Bahnstrecke, besonders auffällig. Nach 40 Sekunden Tunnelfahrt ist links ein schön renovierte Bahnwärterhaus zu sehen. Hinter dem folgenden Spärle-Tunnel [12] liegt der aufgelassene Bahnhof Niederwasser. Richtig beobachtet: die Ortschaft Niederwasser konnte kurz hinter Hornberg im Tal betrachtet werden. Der Zug ist seither sieben Kilometer gefahren und hat 120 Höhenmeter überwunden. Das inzwischen privat genutzte Empfangsgebäude steht nur wenige Meter vom Portal des Obergieß-Tunnels [13] entfernt. Zwischen Spärle- und Obergieß-Tunnel fährt der Zug über einen der wenigen aufgeschütteten Dämme. Er ist mit großen Natursteinen gesichert und vollkommen überwuchert. In der Sohle wird dieser Damm durch einen gemeinsamen Tunnel für den Obergießbach und einen Fahrweg in einer lang gestreckten Kurve unterquert.

Wie bereits beim Obergieß gibt das Hippensbachtal dem folgenden Tunnel [14] seinen Namen. Zwischen beiden Tunneln liegt nicht nur die Überleitstelle Niederwasser, sondern für den Bahnreisenden öffnet sich auch für kurze Zeit der Blick nach Süden. Im offenen Tal liegt, in Fahrtrichtung rechts, malerisch der Unterhippensbachhof mit seiner Kapelle. Unmittelbar vor dem Hippensbach-Tunnel wird eine schmale Straße an einem Bahnübergang gekreuzt, die bereits zwischen dem Niederwasser- und dem 4. Bauer-Tunnel auf einer Brücke überquert wurde. Rechts am Hang "klebt" wieder ein schmuckes Bahnwärterhaus. Nach der Durchfahrung dieses und des unmittelbar anschließenden Kurzenbergs-Tunnels [15] ist die Niederwasser-Doppelschleife endgültig beendet.

Die Bahnstrecke folgt nun wieder dem Verlauf der tief unten im Tal entgegen fließenden und laut plätschernden Gutach. Wie schon am Schlossberg ist die Trasse an den felsigen Abhang angelehnt worden. Dazu mussten an vielen Stellen Sprengungen vorgenommen werden, teilweise waren aber auch großflächige Stützmauern unterhalb der Trasse anzulegen, die heute weitgehend überwachsen und kaum noch zu erkennen sind. Ein Wanderweg (benannt nach dem Initiator und Wegebauer Franz Göttler) verläuft parallel zwischen Bahnstrecke und Gutach. An wenigen Stellen gibt es einigermaßen bequeme Zugänge zur Bahn, überwiegend dort, wo früher "Bahnwärtshäuser" standen. Über diese ließen sich Seiten füllen, denn sie sind (oder waren, da viele wegen der Unerreichbarkeit mit Straßenfahrzeugen abgerissen worden sind) Zeugnisse einer besonderen Verantwortung der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn gegenüber ihren Mitarbeitern - auch in niedrigen Rängen. Der Stararchitekt Eisenlohr, wie man heute sagen würde, hat in hervorragender Weise für Bedienstete der Eisenbahn und ihre Familien geplant, die in kaum noch vorstellbaren Arbeits- und Wohnsituationen durch ihre Anwesenheit und ihren Einsatz den Bahnbetrieb erst ermöglicht haben. Umgesetzt wurden die Ideen und Pläne aber durch seinen Schüler Karl Joseph Berckmüller, da Eisenlohr bereits neun Jahre vor Baubeginn der Schwarzwaldbahn gestorben war. An anderer Stelle soll auf die Bahnwärterhäuser und die Arbeit der Bahnwärter eingegangen werden.

Mit nur leicht schlängelnder Linienführung strebt die Strecke in Richtung Süden dem Bahnhof Triberg zu. Dem kurzen Mühlhalde-Tunnel [16] folgt der Losbach-Tunnel [17], vor dessen Nordportal links in halber Höhe ein schönes Bahnwärterhaus stand. Wenig später passiert der Zug den Forellen-Tunnel [18]. Auf dem etwa 800 Meter langen Streckenabschnitt bis zum Großhalde-Tunnel [19] wurde bis 1925 noch der Kaiser-Tunnel durchfahren. Er wurde, was große Folgekosten für die Stabilisierung des Steilhangs verursachte, aufgeschlitzt. Auf diesem Abschnitt kann in Fahrtrichtung links immer wieder einmal ein Fahrleitungsmast an der gegenüberliegenden Seite des tief eingeschnittenen Tals der Gutach, deutlich höher als die gerade befahrene Strecke gelegen, entdeckt werden.

Unmittelbar vor der Einfahrt in den Großhalde-Tunnel [19] und den Bahnhof Triberg, öffnet sich das Tal bei Schonachbach für einen kurzen Augenblick. In der Talsohle ist der alte Gasthof Bachjörg und die "weltgrößte Kuckucksuhr" zu erkennen. Weit oben am gegenüber liegenden Hang ist wiederum die Schwarzwaldbahn zwischen dem Gremmelsbach- und dem Gaisloch- Tunnel zu erkennen. Auf dem Felsen über dem Gaisloch-Tunnel liegt die Aussichtsplattform "Dreibahnenblick." Der Zug fährt in diesem Augenblick (bei Streckenkilometer 55,1) auf 604 m Höhe über Normalnull. Oben am Gaisloch-Tunnel liegt km 62,1 der Schwarzwaldbahn, die Höhe der Gleise über NN beträgt dort 723 m. Bei km 57,8 ist die Strecke oberhalb der Häuser von Schonachbach übrigens auch zu sehen. Eine kleine Betonstützwand und die Fahrleitungsmaste erleichtern das Auffinden der Gleise am gegenüberliegenden Steilhang. Rechts neben dem Tunnelportal des Großhalde-Tunnel steht bereits das Bahnhofsschild Triberg. Am südlichen Tunnelende wurde Anfang der Neunzigerjahre eine Schutzgalerie über den Einfahrweichen errichtet, die den Gleisbereich vor Felsschlag und umstürzenden Bäumen schützt.

Die vorausschauende Planung der Lage des Bahnhofs Triberg erforderte starke Eingriffe in die westlichen Felsstrukturen. Die Sicherung der imposanten Felswand über den Gleisen hat allerdings auch immense Folgekosten verursacht. Wer schwindelfrei ist, kann sich vom Waldrand oberhalb der Felsen einen guten Überblick verschaffen, wobei die Bahnhofsanlage dann eher wie ein sehr gut nachempfundenes Modell wirkt. Das längliche Empfangsgebäude vom Eröffnungsjahr 1873 wurde 1974 durch einen modernen Flachdach-Zweckbau aus sechseckigen Elementen ersetzt. Die Darstellung des ursprünglichen Bahnhofsgebäudes, mit Fahnen schmück zur Einweihung der Schwarzwaldbahn (Bild), ist als Wandbild in der Eingangshalle des Triberger Heimatmuseum zu sehen. Von der ursprünglichen Gleisanlage, mit Lade-, Güterschuppen und Rampengleisen, sind nur noch drei Gleise betriebsfähig erhalten geblieben. Der Bahnübergang mitten im Bahnhof wurde durch eine Unterführung, mit einer anschließenden abenteuerlich steilen Straße zwischen Gleisen und Steilhang, ersetzt.

Die touristisch bekannte Schwarzwaldhochstraße B 500, sie führt als Hauptstraße durch Triberg, überquerte früher schienengleich den südlichen Bahnhofskopf. Unmittelbar hinter dem ehemaligen Übergang verschwindet der Zug im Kleinen Triberger-Tunnel. Allerdings soll Triberg nicht verlassen werden, ohne auf das Robert-Gerwig-Denkmal, am Kreuzungspunkt der Bahnhofsstraße mit der ehemaligen Bundesstraße gelegen und zum 100-jährigen Jubiläum der Schwarzwaldbahn aufgestellt, hinzuweisen.

Konstanz im Norden und Karlsruhe im Süden?

Bereits die Ausfahrt in Richtung Konstanz aus dem Bahnhof Triberg erfolgt im Linksbogen. Dieser leitet die nächste große Kehrschleife der Schwarzwaldbahn ein. Der unten stehende Kartenausschnitt zeigt, dass eine unmittelbare Verbindung vom Westportal des Kleinen Triberger-Tunnels (A) zum Ostportal des Grundwald-Tunnels (B) eine naheliegende Streckenführung darstellen würde.

Die rote Verbindungslinie stellt eine gedachte Streckenführung von ziemlich genau 1 km Länge dar. Die Höhendifferenz beider Punkte beträgt $750\text{ m} - 620\text{ m} = 130\text{ m}$! Die direkte Verbindung benötigt dazu eine Längsneigung von 1:7 (unter Berücksichtigung der Übergangsbereiche des Neigungswechsels). Eine Eisenbahnstrecke im Reibungsbetrieb mit 142‰ Steigung betreiben zu wollen ist widersinnig. Glücklicherweise konnte sich Robert Gerwig gegenüber allen Vorschlägen mit Zahnradbetrieb oder Spitzkehren durchsetzen, unter solchen Bedingungen wäre nämlich von der Schwarzwaldbahn heute bestenfalls noch eine Museumsstrecke übrig. Tatsächlich aber wird die Linienführung im beschriebenen Abschnitt nach Gerwigs Plänen, wie schon bei der Niederwasser-Schleife, um 6 km gestreckt (63,5 km - 56,5 km + 1 km). Mit einer maximalen Längsneigung von 1:50 wird die Strecke, unter Ausfahrung des unteren Gremmelsbachtals, um den Seelenwald herumgeführt. Nach diesen Rechenexempeln kann nun die Fahrt im Bahnhof Triberg in Richtung Konstanz wieder fortgesetzt werden. Die Streckenbeschreibung nimmt den Faden im südlichen Bahnhofkopf mit der Einfahrt in den Kleinen Triberger-Tunnel wieder auf.

Zwischen dem Kleinen und dem Großen Triberger-Tunnel [21] wird der Nußbach und die B 33 auf einer Stahlträgerbrücke überquert. Die Einfahrt in den Großen Triberger-Tunnel erfolgt im Linksbogen, der nach etwa 500 m, innerhalb des Tunnels, in einen Rechtsbogen übergeht. Nun in nördlicher Richtung fahrend verlässt der Zug nach Konstanz den 835 m langen und S-förmigen Kehrtunnel. Gleich hinter dem Portal steht links das Wohnhaus des ehemaligen Wärterpostens 60. Für knapp 2 km steigen die Gleise am rechtsseitigen Steilhang des tief eingeschnittenen Tals der Gutach hinauf. Kurz nach dem Wp60 kann, ebenfalls links, wieder nach Schonachbach, zum Uhrenpark Eble und Gasthof Bachjörg, hinuntergeschaut werden. Am gegenüberliegenden Hang ist deutlich der zuvor befahrene Streckenabschnitt zwischen dem Forellen- und dem Großhalde-Tunnel, sowie eine Betonstützmauer bei km 55 zu erkennen. Und schon wird es wieder dunkel, der Zug durchfährt den Gummambs-Tunnel [22]. Sein Gewölbe war im mittleren Teil bis Oktober 2006 noch als Naturfelsen vorhanden, verschwand dann aber nach einer aufwändigen Sanierung unter armiertem Beton. Am nördlichen Portal des Gummambs-Tunnels ist für wenige Augenblicke rechts ein Gehöft und ein Bahnwartshaus zu sehen. Der Sitzplatz in Fahrtrichtung links ermöglicht mehrfach kurzzeitig einen Blick auf die linksseitig der Gutach verlaufende Strecke mit Mühlhalde- und Losbach-Tunnel zu erhaschen. Bis Anfang Mai stehen die Chancen dazu gut, danach verschwindet so mancher Ausblick im Laubwerk.

Auf den kurzen 1. Seelenwald-Tunnel [23] folgt gleich der 2. [24], an dem die Rechtskurve zum Einschwenken in das Gremmelsbachtal beginnt. Die Gleisstrasse ist in diesem Bereich nur auf der Schiene zu erreichen. Eine beeindruckend hohe Böschung ist zum großen Teil mit Mauerwerk aus riesigen Natursteinen gesichert. Tief unten im Tal stehen einige Häuser von Gremmelsbach. Der Streckenbau in diesem Abschnitt war besonders hart für die Arbeiter. Hinter dem 3. Seelenwald-Tunnel [25] liegt in einer Geraden die Überleit- und Blockstelle Seelenwald mit dem Wärterposten 61. Der Block Seelenwald wurde bereits 1983 aufgelassen, die Überleitstelle (ÜSt) existiert aber zum Segen der Betriebsleute noch und wird vom Fahrdienstleiter Triberg ferngestellt. Das Wohnhaus des Wärterpostens 61 wird genutzt für "Ferien im Bau-
denkmal."

Links im Tal des Gremmelsbachs liegt der Ortskern der gleichnamigen Gemeinde, ein Teilort Tribergs. Das Bilderbuchdorf mit Kirche, Friedhof, Rathaus, Schule und Gasthaus in der Mitte des langgestreckten Orts, ist Preisträger des Wettbewerbs "unser Dorf soll schöner werden." In einer Rechtskurve löst sich die Schwarzwaldbahn 700 m nach der ÜSt Seelenwald vom Tal und verschwindet in dem mit 912 m zweitlängsten Tunnel der Strecke unter dem Seelenwald. Während der Fahrt durch den Gremmelsbach-Tunnel [26] ist es Zeit den Sitzplatz auf die rechte Seite des Zuges zu verlegen. Kaum haben sich die Augen nach der Tunnelfahrt an das Tageslicht gewöhnt, öffnet sich kurz der Blick ins Gutachtal, so wie ihn auch die Wanderer auf dem bekannten "Dreibahnenblick" genießen können. Dieser ist als Aussichtsplattform über dem Gaisloch-Tunnel [27] eingerichtet, der als nächster durchfahren wird. Links hinter dem kurzen Tunnel liegt ein gepflegter Garten mit Hütte im Niemandsland. Rechts kann kurz vor dem Hohnen-Tunnel ein Blick in einen steilen Einschnitt riskiert werden, wobei im laublosen Halbjahr die untere Strecke beim Ausgang des Großen Triberger-Tunnels gefunden werden kann.

Die letzten 100 Höhenmeter bis zum Scheitelpunkt

Mit dem folgenden Tunnel [28], unter dem Hohnen hindurch, wird das Gutachtal verlassen. In Fahrtrichtung links öffnen sich große Freiflächen mit einigen stattlichen Bauernhöfen und einer kleinen Kapelle. Rechts kann steil hinunter in das Nußbachtal geschaut werden. Aber auch darüber hinaus eröffnet sich eine herrliche Aussicht hinüber zum Triberger Kapellenberg. Hinter der anschließenden leichten Linkskurve steht auf



dem Anwesen links vom Portal des nun folgenden Grundwald-Tunnels [29] eine Bauhütte aus der Zeit der umfangreichen Arbeiten zur Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn (Offenburg - Villingen von 1972 bis 1975), die in Privatbesitz gelangt ist. Zwischen Grundwald- und Krähenloch-Tunnel [30] befand sich bis 1983 der Bahnhof Nußbach (Zughalt im Personenverkehr nur bis 1981). Die Bahnsteige sind noch erhalten, das Empfangsgebäude dagegen leider verschwunden. Der Blick hinunter ins Tal zur alten Ortschaft Nußbach erklärt, warum der Bahnhof keine Zukunft hatte. Annähernd 100 m Höhenunterschied sind ein Argument, aber auch die Nähe zu Triberg, dessen Bahnhof noch nicht einmal 2 km vom Ortskern Nußbach entfernt liegt. Die ganze Szene rund um den Nußbacher Bahnhof erinnert an eine recht unrealistisch gebaute Modellbahnanlage: Zwei Tunnelportale, dazwischen 200 m Gleis mit Bahnsteigen, Bahnübergang, Wärterhaus und einem überdimensionierten Empfangsgebäude mit Dienstwohnungen im Obergeschoss. Im Bahnsteigbereich ermöglichten vier Weichen auch noch den Gleiswechsel, und es waren sogar Ausfahrtsignale vorhanden. Zufahrt und Zugang zum Bahnhof erfolgten über eine abenteuerlich steilen Straße. Eigentlich unglaublich - hätte ich es nicht selbst gesehen ...

Auf einem bequemen Spazierweg kann man vom Unterhohnen-Hof (nahe dem Hohnen-Tunnel, vom Bahnhof Triberg in 15 Minuten zu Fuß erreichbar) nahezu parallel zur Bahnlinie bis zum Kreisbachtal gehen. In einer Kurve des Wegs fällt der Blick hinunter auf die Schwarzwaldbahn zwischen Krähenloch- und Sommerberg-Tunnel [31]. Es lohnt sich aber auch der kurze Abstecher hinein in den Waldweg über dem Sommerberg-Tunnel. Das Westportal kann so gefahrlos aus der Nähe betrachtet werden. Es ist, wie einige weitere Portale an der Schwarzwaldbahn, konkav ausgeformt. Überhaupt verschafft die Nähe zum Bauwerk einen Eindruck von der Arbeit, die bei der Bereitstellung und Verarbeitung der kolossal schweren Steine 1869 geleistet worden ist.

Hinter dem Sommerberg-Tunnel verlässt die Strecke in einer Linkskurve den durchfahrenen Einschnitt und durchquert in der anschließenden Rechtskurve das Kreisbachtal. Kurz vor dem Farrenhalde-Tunnel [32] wird die Straße gekreuzt. Zum Bahnübergang gehörte das links vom Tunnel halbhoch am Hang gelegene Wärterwohnhaus. Dieses Motiv wird gern von Eisenbahn-fotografen genutzt. Dagegen wird der Feldweg-übergang zwischen dem Farrenhalde- und dem Steinbis-Tunnel [33] nicht mehr geöffnet. Aus dem Führerstand des talwärts fahrenden Zuges ergibt sich beim Blick durch den Farrenhalde-Tunnel allerdings eine interessante Perspektive. Am Ende des geraden Tunnels stehen unmittelbar nebeneinander eine uralte Schrankenwärter-Schutzbude und die Einrichtungen für Zugbahnfunk mit inzwischen noch modernerer GSM-R-Sendeanlage.

Ganz im Gegensatz zum östlichen Portal des Steinbis-Tunnels, das in einem Geländeeinschnitt verborgen liegt, ist die Rechtskurve auf dem Damm bis zum Tannenwald-Tunnel [34] die Paradenstrecke der Fotografen. Die Lichtverhältnisse sind im südwärts ausgerichteten Innenbogen den ganzen Tag über gut. Und im Bereich der Rampenstrecke zwischen Glasträger und Sommerau gibt es kaum eine Stelle, an der ein ganzer Regionalzug mit Tunnelportal, Wegdurchlass und Schwarzwaldhintergrund abgelichtet werden kann. Das steile Sträßchen, welches kurz vor dem Tannenwald-Tunnel die Bahnlinie unterquert, führt nach Obersteinbis und weiter zum Hohnen und nach Gremmelsbach. Der Bahnfahrer im bergwärts fahrenden Zug sieht rechter Hand bis hinunter zur Talsohle, wo sich die alte und sehr schmale Landstraße von Hausach nach St. Georgen zwischen den wenigen Häusern von Vordertal durchschlängelt. Auf halber Höhe durch-

schneidet hingegen die dreispurige B 33, auf der sich ein LKW nach dem anderen die Steigung hinauf quält, die Landschaft. Dazwischen quietschen Möchte-gerne-Rennfahrer um die scharfen Kurven. Der Fotograf an der Strecke verpasst nicht selten den richtigen Auslösezeitpunkt, da die Annäherung des Zuges im Lärm der Bundesstraße nicht wahrgenommen wird.

Am südlichen Ausgang des Tannenwald-Tunnels beginnt eine langgestreckte Linkskurve und der Zug passiert einsame Schwarzwaldidyll pur. Auch hier kreuzt die schmale Zufahrt zu einem hoch am Hang "klebenden" kleinen Gehöft den nur 200 m langen Streckenabschnitt zwischen den Tunnelportalen. Wie schon beim Farrenhalde-Tunnel steht auch hier noch die kleine Schutzhütte des Bahnwärters neben den (inzwischen automatischen) Schranken. Leider existiert allerdings das schöne Bahnwärterhaus am linken Hang vor dem Tannenbühl-Tunnel [35] nicht mehr. Vom Bahnübergang aus kann durch das konkav ausgebildete Portal und den nur 25 m kurzen Tannenbühl-Tunnel ein Vorsignalwiederholer für das Selbstblocksignal 63 beobachtet werden. Hinter dem Tannenbühl-Tunnel nähert sich die Strecke bis auf wenige Meter der Bundesstraße. Vom bergwärts fahrenden Zug aus kann man rechts den Fahrzeugen auf das Dach schauen. Aber wahrscheinlich schaut der Fahrgast eher in die Ferne, denn plötzlich weitet sich das Gesichtsfeld und es sind die teilweise unbewaldeten Hochflächen bei Sommerau zu sehen. Vor dem unmittelbar folgenden Schieferhalde-Tunnel steht besagtes Blocksignal, hinter dem Tunnel kreuzte einst die Bundesstraße 33 die Gleise. Die neue Bundesstraße bleibt südlich der Bahnstrecke. Im Dreieck der Verkehrswege verharrt ein Bahnwärterhäuschen unweit des Tunnelportals.

In einer Rechtskurve wendet sich der Zug dem Sommerau-Tunnel zu. Mit 1.698 m ist er bei weitem der längste Tunnel der Schwarzwaldbahn. Nur in den beiden Enstücken weist er eine leichte Krümmung des Tunnelröhre auf, ansonsten steigen die Gleise schnurgerade hinauf zum Scheitelpunkt der Schwarzwaldbahn im Bahnhof Sommerau, nur wenige hundert Meter hinter dem Tunnel. Hatten die Tunnelbauer rund um Triberg mit besonders hartem Granit zu kämpfen, so machten ihnen im Sommerau-Tunnel eher die eindringenden Gewässer und die unterschiedlich harten (bzw. weichen) Gesteinsschichten das Leben schwer.

Von nun an geht's bergab? - Im Gegenteil!

Was die weitere Fahrt unseres Zuges angeht, so geht es von nun an tatsächlich bergab. Und wie es vom Scheitelpunkt aus weitergeht, wurde bereits im Abschnitt "Zulaufstrecken" beschrieben. Es ist allerdings bedauerlich, dass es keinen Haltepunkt mehr, geschweige denn einen Bahnhof, in Sommerau gibt. Der "Gipfelpunkt" der Schwarzwaldbahn war ein idealer Ausgangsort für Wanderungen. Aber technisch hat Sommerau weiterhin eine wichtige Bedeutung für den Bahnbetrieb. Von Eutingen im Gäu bis hier her wird die elektrische Energie für die Oberleitung auf 110 kV-Leitungen geführt. Das Unterwerk beim ehemaligen Bahnhof, dessen Empfangsgebäude inzwischen privat genutzt wird, sorgt für die Umspannung und Einspeisung in die Fahrleitung. Mehr zu diesem Thema erfahren Sie im Kapitel "Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn." Und wenn wir bereits beim Thema Energie sind: Der Wirkungsgrad der Traktion hat sich im Laufe der Zeit stetig verbessert. Während die Dampflok noch besonders gut vermitteln konnte, was es heisst den Berg zu bezwingen, war sie doch ein großer Energieverschwender. Schließlich hatte sie nicht nur ihr eigenes Kraftwerk dabei, sie musste auch ihre Energievorräte mitschleppen. Das galt auch für die Verbrennungstraktion mit Dieselmotoren, die mit ihrer weltbekanntesten Vertreterin V 200 dazu antrat, die Dampflok zu verdrängen. Sie schaffte es, wenn auch mit erheblichen Anfangsproblemen, und sorgte dafür, dass die Schwarzwaldbahn die erste "vollverdieselte" Strecke des Direktionsbezirks Karlsruhe wurde. Mit der Elektrifizierung der Strecke, die 1977 abgeschlossen wurde, verschwanden die schönen Lok der (seit 1968) Baureihen 220 und 221 in Richtung Norddeutschland. Bei den Elektroloks haben sich besonders die Baureihen 139 und 110 mit elektrischer Widerstandsbremse bewährt, ab 1991 auch die DR-Lok 143. Den großen Fortschritt aber brachte die elektronisch gesteuerte Vierquadranten-Drehstromtechnik mit der Möglichkeit der Rückspeisung elektrischer Energie bei Bremsfahrt.

Die Rückspeisung von Energie ist ebenso wenig Zukunftsmusik, wie das Betreiberkonzept, dessen Rahmen durch die Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Regionalverkehr im Jahr 2003 durch das Land Baden-Württemberg abgesteckt worden ist. Details dazu finden Sie unter "[Neue Schwarzwaldbahn](#)".

Die positive Entwicklung des Betriebs auf der Schwarzwaldbahn wurde nur durch die weitsichtige Planung des Erbauers Robert Gerwig und die Einsicht der politischen Entscheidungsträger im 19. Jahrhundert ermöglicht. Es ist undenkbar, dass die Strecke nachträglich zweigleisig ausgebaut worden wäre, wenn nicht Gerwig die Tunnelbauten und die ganze Trassierung bereits für zwei Gleise ausgelegt hätte. Die Inbetriebnahme erfolgte 1873 noch eingleisig, aber bereits 1888 begann der zweigleisige Ausbau. Im Rahmen der Elektrifizierung wurde, um die teure Absenkung der Tunnelsohlen zur Profilausweitung einzusparen, ein Rückbau auf ein Gleis in mittlerer Lage erwogen - und zum Glück verworfen. Auch durch den Bilanz-

optimierungswahn vor dem Börsengang der Deutschen Bahn AG wurden die Rückbaupläne wieder aus der Schublade gezogen. Es ist schlimm genug, dass Kostenrechner ohne betriebliche Erfahrung einige der häufig gebrauchten Überleitstellen auf dem Gewissen haben werden. Die Rechnung "mehr Verspätungen durch weniger Weichen" bezahlt ja jemand anderes ...

Der Vergleich zwischen der Schwarzwaldbahn und der über eine lange Strecke parallel führende B33 zeigt Gegensätze, die bedenklich stimmen. Gerade im engen Gutachtal wurde die Trassierung der Schwarzwaldbahn überaus harmonisch in die Landschaft eingefügt, während sich die Bundesstraße, mit den Jahren immer breiter werdend, mit Brachialgewalt durch die Talsohle gefressen hat. Für die Gutach selbst ist da stellenweise kein Platz mehr, ihr Wasser fließt verdolt unter der Straße. Fünf Straßentunnel zwischen Haslach und Triberg haben die Hindernisse beseitigt, was nun den Schwerlastverkehr geradezu magisch anzieht.

Wer die Schwarzwaldbahn noch nicht erlebt hat, als Reisender und als Wanderer, kennt den Schwarzwald noch nicht richtig. Und die Fahrt über die Schwarzwaldbahn ist nicht nur für ausgesprochene Eisenbahnfreunde ein Erlebnis. Eine Vorbereitung kann dabei nicht schaden, denn viele schöne und interessante Details sind, trotz der relativ geringen Geschwindigkeit der Züge von 70 km/h auf der Rampenstrecke, nur kurz zu beobachten. Nachteilig wirkt sich der zunehmende Bewuchs aus - auf vielen Abschnitten umgibt die Strecke so viel Gehölz, dass man den Schwarzwald vor lauter Bäumen nicht mehr sieht! An wichtigen Aussichtspunkten, wie dem Dreibahnenblick, wird inzwischen regelmäßig gerodet. Und die im Regionalverkehr eingesetzten Doppelstockwagen bieten vom Obergeschoss einen Panoramablick.

Vielleicht hilft auch der vorstehende Text und die weiteren Beiträge dieses Internetangebots ein wenig, sich mit der Schwarzwaldbahn vertiefend zu beschäftigen. Nach der Streckenbeschreibung können Sie sich nun über die [Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn](#) und den [Betrieb mit Elektrolok](#) informieren, aber auch über Wandervorschläge, wie zum Beispiel zum [Dreibahnenblick](#). Und die wichtigste Orientierungshilfe für die Bahnfahrt ist natürlich der [Tunnelplan der Schwarzwaldbahn](#).