

Nächster Halt „Klinikum“

Villingen als Grenzbahnhof
zwischen Württemberg und Baden

Villinger Eisenbahn-Club e.V.

Jörg-Dieter Klatt
und Wolfgang Riedel



Abb. 1: Luftbild: Hans-Jürgen Götz, Grafik: Autoren.

Ausgangslage – politisch und geografisch

Die ersten Eisenbahnen im Deutschland des 19. Jahrhunderts wurden entweder als Privatbahnen oder als Staatsbahnen errichtet. Deutschland bestand aus vielen Kleinstaaten, die zuallererst an ihre Staatskasse und das Wohl ihrer Landeskinder dachten, wenn es galt, eine neue Bahnlinie zu projektieren. Die badische Schwarzwaldbahn zeigt exemplarisch, dass keine Mühen – in finanzieller wie in technischer Hinsicht – gescheut wurden, bei der Linienführung das eigene Staatsgebiet nicht zu verlassen, um dem benachbarten Ausländer keine Vorteile einräumen zu müssen, wenn er sein Land für die Trasse zur Verfügung stellt und auch Gemeinden auf seinem Territorium so zu einem Eisenbahnanschluss gelangen.

„Ich glaube, dass man auf die Übereinstimmung in der Spurweite einen viel zu hohen Wert legt; angenommen auch, dass durch Deutschland ein und dasselbe Gleis wäre, so würde nie und

nimmer ein badischer Wagen auf der württembergischen Eisenbahn fahren.“ postulierte 1846 Hofmarschall Freiherr von Göler zu einer eventuellen Notwendigkeit einer Vereinheitlichung technischer Parameter bei einem Eisenbahnverkehr über die eigenen Landesgrenzen hinaus.¹ Mit dem ersten aus England importierten Eisenbahnmaterial kam auch der dort übliche Abstand der Schienen, die Normalspurweite von 4 Fuß und 8 1/2 Zoll, entsprechend 1435 mm nach Deutschland. Baden jedoch begann seinen Bahnbau im Rheintal mit einer Breitspur von 1600 mm. Erst nach geraumer Zeit als Irrweg erkannt, wurden die bereits gelegten Gleise Jahre später auf die heute noch geltende Norm umgespurt. In den 1860er Jahren hatte sich das badische Binnennetz den Landesgrenzen, auch in der Provinz, genähert und bilaterale Gespräche mit den Nachbarstaaten über einen Streckenanschluss über die Landesgrenzen hinweg wurden aufgenommen.

Das an der Ostgrenze zum Königreich Württemberg gelegene badische Villingen wurde am 16. August 1869 von Donaueschingen her an die Schwarzwaldbahn angeschlossen, die Verbindung von Offenburg her über die Höhen des Schwarzwaldes wurde am 10. November 1873 eingeweiht. 1865 bereits wurde ein Staatsvertrag über die Einrichtung einer „Wechselstation“ in Villingen zwischen Württemberg und Baden abgeschlossen, wo allein die Strecke von Rottweil durch das obere Neckartal auf die Großherzoglich Badische Staatsbahn übergehen sollte. Ausschließlich Württemberg war für den Bau und Betrieb dieser Schienenverbindung verantwortlich. Neben den Grenzen in den Köpfen der Vertragspartner warteten auch noch topografische Hindernisse auf ihre Überwindung. Der Höhenzug zwischen Villingen und Schwenningen markiert die europäische Hauptwasserscheide und war zu umfahren. Ein etwa möglicher Basistunnel zwischen den etwa auf gleicher Meereshöhe liegenden Gemeinden Villingen und Schwenningen wäre doch zu aufwändig gewesen.



Abb. 2: Badisches und Württembergisches Projekt der Linienführung (Generallandesarchiv Karlsruhe).

„Klinikum“, „Schilterhäusle“ und „Nordstetten“ wären heute vielleicht die Namen von Ringzughaltestellen, wenn eine auf einer Karte von 1867 als „badisches Projekt“ bezeichnete Linienführung der Bahnstrecke von Rottweil nach Villingen damals verwirklicht worden wäre. Wie die Planung vorsah, wäre die Strecke nach Villingen vom Staatsbahnhof Trossingen her kommend durch das heutige Flugplatzgelände und nördlich der damaligen Bebauungsgrenze Schwenningens vorbei in Richtung Hölzlekönig geführt worden. Eine Station

Schwenningen wäre dann im Gebiet Deutenberg vorgesehen gewesen. Um das folgende Gefälle bis zum Bahnhof Villingen überwinden zu können, verlief die Strecke zunächst nach Norden, am heutigen Schwarzwald-Baar-Klinikum vorbei durch das Schilterhäusle, um dann in der Höhe des Klosterhofes in einem weiten Bogen dem Zielbahnhof zuzueilen. Der schließlich ausgeführte Streckenverlauf südlich um den Stallberg über Zollhaus und Marbach (Ost) ist in jener Karte aus dem Generallandesarchiv in Karlsruhe als „württembergisches Projekt“ ausgewiesen. Das historische Kartenmaterial aus dem Staatsarchiv Ludwigsburg zeigt gar eine dritte Variante der Linienführung in Richtung Schwarzwaldbahn auf.



Abb. 3: Der Bahnhof Marbach als Grenzbahnhof (Staatsarchiv Ludwigsburg).

Hierbei sollte die Trasse etwa in Höhe der heutigen Ringzughaltestelle Zollhaus bereits hinab ins Talbachtal geführt werden und in einer großen Kurve in Marbach (Baden) auf die bereits bestehende Verbindung Donaueschingen – Villingen stoßen. Somit wäre bereits der Bahnhof Marbach in Baden „Wechselstation“ geworden. Wohl aber sollte die Obere Neckartalbahn – in offiziellem Kartenmaterial auch als „Alemannenbahn“ benannt – in der damals bereits bedeutsamen Amtsstadt Villingen enden. Außerdem war in Zollhaus bereits seinerzeit ein Abzweig nach Bad Dürkheim angedacht. Die bahntechnische Erschließung der Bäderstadt hätte einem weiteren Planungsprojekt zur Folge ein halbes Jahrhundert später von Schwenningen (Neckar) aus her erfolgen sollen. Projektiert war die sogenannte Randenbahn von Schwenningen (Neckar) über Donaueschingen in Richtung Blumberg. Diese Linie hätte Bad Dürkheim dann sowohl mit Schwenningen als auch mit Donaueschingen auf badischer Seite verbunden. Tatsächlich wurde



Abb. 4: Landesgrenze Württemberg – Baden bei Zollhaus; die Strecke führt kurz durch Villingen Gemarkung, um dann über Marbacher Gebiet wiederum weiter nach Villingen zu führen. In diesem Bereich befindet sich der „damals höchste Punkt aller schwäbischen Bahnen mit 2530 württembergischen Fuß“² (Staatsarchiv Ludwigsburg).

dann – sicher nur aus politischen Überlegungen heraus – 1904 Bad Dürkheim vom badischen Marbach per Eisenbahn erschlossen. Hierbei stand der Abtransport des wertvollen Salzes als Motiva-



Abb. 5: ...noch 60 weitere Meter nach Westen und der Ringzug passiert die ehemalige Staatsgrenze zwischen Württemberg und Baden kurz vor dem Haltepunkt Zollhaus.

tion im Vordergrund. Eine Mitnutzung der württembergischen Strecke bis zu einem Abzweig in Zollhaus war selbst zu Beginn des 20. Jahrhunderts, obwohl technisch und wirtschaftlich sinnvoll und im Übrigen von Württemberg ja schon ca. 1860 vorgeschlagen, noch undenkbar gewesen.

Andere Planungsvarianten für die Bahnlinie Rottweil – Villingen sahen auch eine Streckenführung aus dem

Neckartal über Horgen und Niedereschach unter Umgehung von Schwenningen in Richtung Villingen vor. Allein der Intervention des Schwenninger Uhrenfabrikanten Johannes Bürk und seiner Mitstreiter ist es zu verdanken, dass die Niedereschacher ihre Trümpfe als Specklieferant für die Sauerkraut produzierenden nahen Heuberggebiete und als Sitz einer Pulverfabrik nicht ausspielen konnten.³

Animositäten zwischen Württemberg und Baden werden auch in einem Artikel des „Schwarzwälders“ aus dem Jahr 1869 deutlich. Zum einen wird in einem Beitrag davon berichtet, dass der erste Zug aus Richtung Rottweil nach Villingen am 26. August 1869 ohne der ihm gebührenden „offiziellen Bekanntmachung“ eingefahren ist. Weiter heißt es: „Der Zug wurde an allen württembergischen Stationen mit Musik empfangen!“ Allein in Villingen wurde lediglich die Lokomotive an das andere Zugende gehängt und die Wagen entschwand „nach einer halben Stunde“ wieder in Richtung Schwenningen. Der Chronist hat seiner Empörung mit folgenden Worten Ausdruck verliehen: „Warum hat man die einfachsten Formen der Höflichkeit gegenüber den Villingern nicht beobachtet, die bereit gewesen wären, mit Herzlichkeit die Nachbarn zu begrüßen.“⁴

Eisenbahn-Jahrplan v. 15. Okt. 1869.
Station Villingen.

Trossenrieden-Villingen.				Villingen-Trossenrieden.			
Stationen.				Stationen.			
Trossenrieden	210	212	214	216	Villingen	211	213
Walden	212	214	216	218	Walden	213	215
Walden	214	216	218	220	Walden	215	217
Walden	216	218	220	222	Walden	217	219
Walden	218	220	222	224	Walden	219	221
Walden	220	222	224	226	Walden	221	223
Walden	222	224	226	228	Walden	223	225
Walden	224	226	228	230	Walden	225	227
Walden	226	228	230	232	Walden	227	229
Walden	228	230	232	234	Walden	229	231
Walden	230	232	234	236	Walden	231	233
Walden	232	234	236	238	Walden	233	235
Walden	234	236	238	240	Walden	235	237
Walden	236	238	240	242	Walden	237	239
Walden	238	240	242	244	Walden	239	241
Walden	240	242	244	246	Walden	241	243
Walden	242	244	246	248	Walden	243	245
Walden	244	246	248	250	Walden	245	247
Walden	246	248	250	252	Walden	247	249
Walden	248	250	252	254	Walden	249	251
Walden	250	252	254	256	Walden	251	253
Walden	252	254	256	258	Walden	253	255
Walden	254	256	258	260	Walden	255	257
Walden	256	258	260	262	Walden	257	259
Walden	258	260	262	264	Walden	259	261
Walden	260	262	264	266	Walden	261	263
Walden	262	264	266	268	Walden	263	265
Walden	264	266	268	270	Walden	265	267
Walden	266	268	270	272	Walden	267	269
Walden	268	270	272	274	Walden	269	271
Walden	270	272	274	276	Walden	271	273
Walden	272	274	276	278	Walden	273	275
Walden	274	276	278	280	Walden	275	277
Walden	276	278	280	282	Walden	277	279
Walden	278	280	282	284	Walden	279	281
Walden	280	282	284	286	Walden	281	283
Walden	282	284	286	288	Walden	283	285
Walden	284	286	288	290	Walden	285	287
Walden	286	288	290	292	Walden	287	289
Walden	288	290	292	294	Walden	289	291
Walden	290	292	294	296	Walden	291	293
Walden	292	294	296	298	Walden	293	295
Walden	294	296	298	300	Walden	295	297

Abb. 6: Ursprungsfahrplan (Slg. Hildebrandt).

Völlig anders stellt sich die Eröffnungsfahrt aus württembergischer Sicht dar. Die „Schwarzwälder Bürgerzeitung“ aus Rottweil weiß folgendes zu berichten: „...Die Bevölkerung begrüßte den Bahnzug unter einstimmigem Jubelgeschrei!“ Die Einfahrt des ersten Zuges aus Rottweil in Villingen wurde gar als „Fest der Völkerverständigung“ gewertet. Bei der lobenden Erwähnung der schönen Dekoration von Stadt und Bahnhof war dem württembergischen Berichterstatter wohl entgangen, dass diese noch von der, wenige Tage zuvor stattgefundenen, Eröffnung des Villingen Bahnhofs anlässlich des ersten Zuges aus Richtung Donaueschingen stammte.⁵

Die Wechselstation Villingen

Auch wenn von Offenburg her noch kein Zug die Zähringerstadt erreichen konnte, präsentierte sich

die „Station“ Villingen – übrigens an der Stelle, wo heute die ehemalige Expressguthalle mit der angebauten Kantine steht – schon in ihren Kindertagen als besonderer Bahnhof. Seinerzeit wurden solche Grenzbahnhöfe als Wechselstation bezeichnet. Da es damals noch nicht unbedingt üblich war, durchgehende Züge von einer Staatsbahn auf eine andere übergehen zu lassen, mussten Reisende den Zug wechseln. Im Falle von Gütertransporten sind einzelne württembergische Wagen recht bald auf badischen Gleisen zu ihrem Ziel befördert worden. Aus einem Lageplan aus dem Jahr 1876 geht deutlich hervor, dass die Benutzungsrechte jedes einzelnen Gleises für den badischen und württembergischen Bereich zugewiesen waren. Dies wurde durch eine mehrfarbige Kolorierung dokumentiert. Neben dem großherzoglichen Bahnhofsbereich und dem königlich – württembergischen gab es ein gemeinsam genutztes Gleisfeld. (siehe Abbildung 8) Typisch für frühe Bahnhofsanlagen ist die dichte Aneinanderreihung von Weichenverbindungen zwischen den Gleisen, die von Weichenwärtern dezentral von Hand umgestellt wurden. Zentralstellwerke mit fernbedienten Weichen kamen erst später auf. Interessant ist auch der Umstand, dass praktisch alle für den damaligen Güterumschlag und die Lokomotivbehandlung notwendigen Einrichtungen und Bauwerke doppelt vorhanden waren. So gab es z.B. einen badischen und einen württembergischen Wasserkran, der die Dampflokotiven mit frischem Wasser versorgte. Das Speisewasser war der einzige Betriebsstoff, den die württembergischen Eisenbahner aus dem Badischen bezogen.



Abb. 7: Blick aus Südosten auf die Station Villingen mit dem württembergischen Lokschuppen im Vordergrund. (Slg. Hildebrandt).

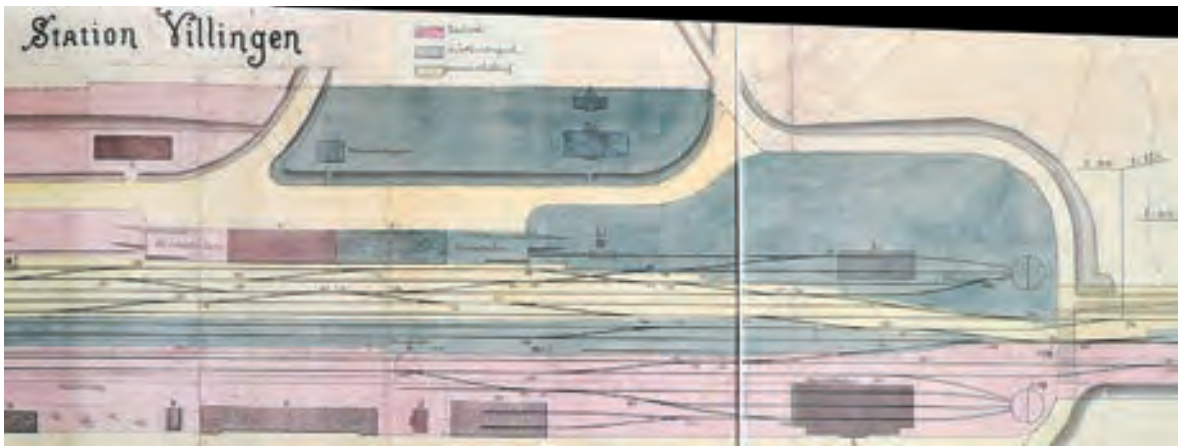


Abb. 8: Lageplan der Station Villingen um 1876 mit mehrfarbig gekennzeichneten Zuständigkeitsbereichen (Deutsche Bundesbahn).

Kohlen, Öle und Ersatzteile wurden sämtlich aus Rottweil herbeigeschafft. Im Falle der Ersatzteile hatte dies allerdings nicht nur patriotische Gründe. Da es noch keine grenzüberschreitenden technischen Normen gab und jedes Land noch eigene Maßeinheiten verwendete, passten Ersatzteile in der Regel immer nur für eine Lokomotivenart aus derselben Fertigungsstätte. Auch die für damalige Zeiten aufwändigen Drehscheiben waren in Villingen zweifach gebaut worden. Gleichfalls doppelt vorhanden waren auch Gebäude für die Dienstwohnungen sowie für die seinerzeit zur Selbstversorgung noch üblichen angegliederten Ökonomiegebäude. Einzig die Güterhalle war als ein Gebäude für beide Bahnverwaltungen errichtet worden und wie auf dem Plan durch die Zweifarbigkeit dokumentiert, genau in der Mitte organisatorisch getrennt. Die Gleis- und Betriebsanlagen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn lagen im Südosten des Bahnhofareals. Bis heute beherbergt dieses Gelände die Halle des Brennstoffhändlers Beha und einiger neuangesiedelter Betriebe. In diesem Bereich befand sich auch der württembergische Lokschuppen, welcher auf zahlreichen zeitgenössischen Postkarten gut zu erkennen ist. Markant war Jahrzehnte lang der große Schuppen der ehemaligen Spedition Seegmüller. Am Rande dieses Bahngeländes befand sich seit 1912 die Gaststätte „Württembergischer Hof“, die in der Zeit von 1939 – bis 1954 sogar der Rottweiler Pflug-Brauerei gehörte.⁶ Hier dürften wohl die



Abb. 9: Typisch württembergisches Einheitsbahnwärterhaus um 1890 (Slg. Hildebrandt).

königlichen Bahnbediensteten ihr Feierabendbier genossen haben, während sich die großherzoglich-badischen „Iseböhler“ im gegenüberliegenden Gasthaus „Drehscheibe“ trafen.

Für die Freunde der Architektur sei an dieser Stelle auch angemerkt, dass noch heute am oberen Bahnübergang in der Mühlenstraße sich ein Bahnwärterhäuschen im typisch württembergischen Baustil befindet. Diese Häuschen unterschieden sich durch die Dachform und den höheren Steinanteil im Erdgeschoss deutlich von den badischen Bahnwärterhäuschen.

Lokomotiven, Wagen und Zugbetrieb

Ganz in württembergischer Hand stand auch die Bereitstellung der Fahrzeuge, die von Rottweil



Abb. 10: 78 246 des Bw Rottweil abfahrtsbereit am Gleis drei des Villingener Bahnhofes mit einem Personenzug (Manfred Krümmner).

gen Villingen geschickt wurden. Waren zunächst Schlepptenderlokomotiven mit zwei gekuppelten Antriebsachsen verschiedener, jedoch ähnlicher Baureihen im Einsatz, fuhren auch die ab 1910 gebauten Lokomotiven der württembergischen Länderbahnbaureihe T5 (später als Baureihe 75.0 benannt); alle von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigt, die zu jener Zeit als Hoflieferant für die Königlich-Württembergischen Staatseisenbahn galt. In der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg kamen Dampflokomotiven auch anderer ehemaliger Länderbahnen und auch Einheitslokomotiven, hergestellt zu Reichsbahnzeiten (Baureihen 50 und 64) zur Verwendung. Beheimatet waren diese Lokomotiven nicht nur in Rottweil, sondern auch in anderen württembergischen Betriebswerken. Besonderes Augenmerk legten zahlreiche Eisenbahnfreunde zum Ende der Dampflokzeit auf die Strecke von Rottweil nach Villingen. Grund hierfür war der planmäßige Einsatz der letzten Exemplare zweier Vertreter preußischer Länderbahnlokomotivbaureihen. Die Schlepptenderpersonenzugmaschinen der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (ehemals preuß. P 8) sowie der Tenderpersonenzugloks der Baureihe 78 (ehemals preuß. T18) zogen Foto- und Filmfreunde – sogar aus Übersee – an den Neckar- und Brigachstrand.

Das Personal für die Dampfzugleistungen stellte im Allgemeinen auch das Bw Rottweil; es sind jedoch auch Einsätze Villingener Personale in Richtung Rottweil überliefert. Als Anekdote soll nicht unerwähnt bleiben, dass das Villingener Personal bei der Versorgung mit Lokomotivkohle beim Aufent-

halt in Rottweil nicht immer mit der besten Qualität derselben bedacht wurde. Dies soll gelegentlich bei der Heimfahrt ins Badische zu Problemen bei der Dampferzeugung geführt haben. Nach dem Ende der Dampflokzeit um 1975 kamen praktisch ausschließlich Diesellokomotiven der Baureihen V100 und V160 aus verschiedenen Betriebswerken auf die Obere Neckartalbahn. Die als „Retter der Nebenbahnen“ bekannt gewordenen Schienenbusse der Baureihen VT95 und VT98 beförderten seit den 50er Jahren neben den lokbespannten Wagenzügen unzählige Pendler zwischen Rottweil und Villingen.

Die Wagen der Personenzüge wurden schon zu Beginn des Eisenbahnzeitalters am Oberen Neckar ebenfalls von den betriebsführenden kgl. württ. Staatseisenbahnen gestellt. „...Coupé-Wagen, die ebenfalls die Farbe Grün trugen,..., sie nahmen Reisende in der 1. und 2. Klasse auf und waren noch lange auf der Linie Rottweil – Villingen in Betrieb.“⁷

Erwähnenswert ist auch der Umstand, dass sogar auf untergeordneten württembergischen Nebenbahnen – wie die von Rottweil nach Villingen – vierachsige Durchgangspersonenwagen mit Drehgestellen eingesetzt wurden. Diese Bauart ent-



Abb. 11: Faksimile der letzten Edmonson'schen Fabrikarte aus Pappe von Villingen (Schwarzw.) nach Schwenningen (Neckar) (Slg. VEC e.V.).

stand schon in den Anfängen des Eisenbahnzeitalters in Württemberg unter amerikanischem Einfluss. Heute dominieren auf dieser Strecke Dieseltriebwagen; zum einen die Baureihen 611 und 612 der DB-Regio und die Bauart Regio-shuttle, welche vom Zweckverband Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg eingesetzt werden.

Die Obere Neckartalbahn wurde nicht zuletzt auch wegen

Stammverdingen (Hochal)

Besammenstellung

Wagen-Nr.	Wagen-Art	Wagen-Bauart	Wagen-Nr.	Wagen-Art	Wagen-Bauart
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

12.12.1974

Abb. 12: Historische Zusammenstellung von in Schwenningen verkauften Fahrkarten – bemerkenswert (!) die hohe Zahl der Fahrkarten nach Villingen. (Staatsarchiv Ludwigsburg).

der starken Industrialisierung der Region im 19. Jahrhundert gebaut. So stammten die Initiatoren der Bahn in vielen Orten aus Kreisen der Industrie und des Handwerks. Nicht nur, dass die Arbeiter zu den Produktionsstandorten befördert werden sollten, die Produkte selbst sollten ebenfalls möglichst schnell zu den Handelsplätzen speditiert werden. Auch die für die Herstellung der Waren notwendigen Rohstoffe und Energieträger konnten nur auf dem Schienenweg in der erforderlichen Menge kostengünstig und schnell transportiert werden.

Als gesichert angesehen werden kann, dass das Messingwerk in Villingen gewalzte Bleche für die Uhrenindustrie per Bahn nach Schwenningen



Abb. 13: Frontalzusammenstoß einer Diesellok vom Typ V200.1 mit einem dampfbespannten Leerzug (Baureihe 50) im Bereich der ehemaligen Direktionsgrenze (Manfred Krümmer).

verbracht hat. In den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden Kies und Sand aus dem Rheintal über die Schwarzwaldbahn via Villingen nach Schwenningen an einen Fertigbauteilehersteller geliefert. Auch heute noch werden mehrfach in der Woche schwere Kesselwagenganzzüge mit Mineralölprodukten für einen dort ansässigen Großhändler über die Marbacher Rampe nach Schwenningen gefahren.

In diesem Zusammenhang erwähnenswert ist auch ein schwerer Unfall am 9.5.1974 in der Höhe des Betonwerkes in Villingen. Ein dampf-



Abb. 14: Das Einfahrtsignal von Villingen markierte die Direktionsgrenze.

bespannter Leerzug mit Kies- und Schotterwagen war auf dem Weg von Schwenningen nach Villingen. Vermutlich durch eine Fehleinschätzung eines Fahrdienstleiters⁸ wurde gleichzeitig eine Diesellok der Baureihe 221 auf die eingleisige Strecke gelassen. Diese war auf dem Weg vom Bw Villingen zum Ausbesserungswerk in Nürnberg unterwegs. Zum Frontalzusammenstoß kam es just in unmittelbarer Nähe der ehemaligen Grenze zwischen den beiden Bundesbahndirektionen Stuttgart und Karlsruhe. Wie seiner Zeit durchaus üblich, war die Strecke noch nicht mit Sicherungseinrichtungen ausgestattet, die das gleichzeitige Befahren der Strecke in beiden Richtungen verhindert hätte. Dieser Umstand hat allerdings nichts damit zu tun, dass die Bahnhöfe Villingen (Schwarzw) und Schwenningen (Neckar) auf dem Gebiet zweier Bundesbahndirektionen lagen.

Einige Zeit nach der Städtefusion wurde die Bundesbahndirektionsgrenze in Richtung Staatsbahnhof Trossingen verschoben, sodass der Schwenninger Bahnhof nunmehr zum Einzugsgebiet der badischen Bundesbahndirektion Karlsruhe gehörte. Zuvor hatte ein emailliertes Schild durch einen aufgebrachten senkrechten schwarzen Strich zentimetergenau die Direktionsgrenze am Einfahrsignal von Villingen markiert.

Heute undenkbar wäre auch das durchaus übliche Anhängen eines einzelnen Güterwagens an einen - damals noch dampfbespannten - Personenzug im Schwenninger Bahnhof. In Villingen wurde dieser Wagen dann an einen Zug in Richtung Norden übergeben, damit die sich darin befindlichen Exportgüter (in der Regel feinwerktechnische Produkte) im Nachtsprung den Hamburger Hafen pünktlich erreichen konnten.

Fazit

Vor fast 150 Jahren als grenzüberschreitende, internationale Linie errichtet, 1992 fast der Stille-

gunge anheimgefallen, ist die Teilstrecke der oberen Neckartalbahn zwischen Villingen und Schwenningen zur gut vertakteten innerstädtischen Verbindung geworden. Die in naher Zukunft vorgesehene Elektrifizierung wird die Strecke weiter aufwerten und dafür sorgen, dass diese Schienenverbindung bei Personen- und Güterverkehr den Aufgaben auch in der Zukunft gewachsen sein wird. Wenn jetzt noch der von Lambert Hermle im Jahrgang XXX/2007 beschriebene „Westbahnhof“ zur Ausführung gelangt wäre, hätte dies bedeutet, dass der „Ringzug“, von Schwenningen kommend, entlang einer Ringstraße dem Bahnhof Villingen zugeeilt wäre und so der Zugname eine weitere Deutung erlangt hätte.



Abb. 15: In der Nähe des Marbacher Steinbruchs passiert der letzte lokomotivbespannte Regionalexpress den höchsten Punkt der Strecke Rottweil-Villingen (Frank Martin).

Anmerkungen:

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fherzoglich_Badische_Staatseisenbahnen#Breitspur

² NECKARQUELLE vom 18.7.1978

³ NECKARQUELLE Nr. 97 v. 27.4.2007

⁴ SÜDKURIER vom 26. August 1994 Walter K.F. Haas (+)

⁵ NECKARQUELLE Nr. 97 v. 27.4.2007

⁶ Jahresheft des Geschichts- und Heimatvereins Jahrgang XVI/1991–1992, Villingen Gasthäuser bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts (Eugen Bode, Bertram Jenisch)

⁷ Sonderausgabe der SÜDWEST PRESSE „DIE NECKARQUELLE“ 23.5.1992 Autor Karl-Rudolf Schäfer (+)

⁸ vgl. Schwarzwälder Bote vom 10. Mai 1974