

„Monströses Product sonderstaatlichen Interesses und Ehrgeizes“

Geschichtslegenden um den Bau der Schwarzwaldbahn

Hans Harter

An der ehemaligen badisch-württembergischen Landesgrenze im oberen Kinzig- und Schiltachtal rumort noch immer eine vor mehr als anderthalb Jahrhunderten getroffene verkehrspolitische Entscheidung, sowohl in den Köpfen wie in der lokalen Presse und Geschichtsschreibung. Es ging und geht um die günstigste Linienführung der vom Großherzogtum Baden in den 1860er Jahren geplanten Schwarzwaldbahn, genauer: wie sie aus dem Kinzigtal über das wie ein Sperrriegel ansteigende Gebirge nach Villingen geführt werden sollte.

Der Kampf um die „beste“ Trasse

Drei Trassen schienen möglich und wurden ingenieurmäßig erkundet: die Bregtal-, die Schiltach-Schramberg- und die Gutach-Sommerau-Linie. Sie besaßen alle „höchst ungünstige Terrainverhältnisse“,¹ hatten jeweils aber auch Vorteile. So wurde 1862 gesetzlich festgelegt, den Bau davon abhängig zu machen, „daß die technischen Untersuchungen den Nachweis liefern, daß eine allen Erfordernissen des Betriebs entsprechende Zugrichtung gefunden werden kann“² – ausschlaggebend sollten bau- und betriebstechnische Kriterien sein.

Bei ihnen fiel als erste die Bregtal-Linie durch. Ausgehend von Haslach hätte sie das mehr als 1000 m hohe Rohrhardsbergmassiv überwinden müssen, was so weiter Kurven und langer Tunnels bedurfte, dass „ein befriedigender Betrieb“ nicht möglich geworden wäre, weshalb die Techniker abrieten. Mit Furtwangen und Vöhrenbach hätte die Linie freilich „mitten durch das Herz des industriereichen Schwarzwalds“ geführt, dementsprechend „bestürmten die Bewohner dieser Gegend den Landtag mit Petitionen“. Wegen der schwierigen Verhältnisse wurde sie dennoch aufgegeben, sodass Furtwangen, „einer der wichtigsten Mittelpunkte der Schwarzwälder Industrie“, erst einmal ohne Bahnanschluss blieb.³

Schwere Gegensätze, einen richtigen „Eisenbahnkrieg“⁴, gab es dann um die beiden anderen „Zugrichtungen“, innerhalb der betroffenen Region, aber auch, was erschwerend hinzu-

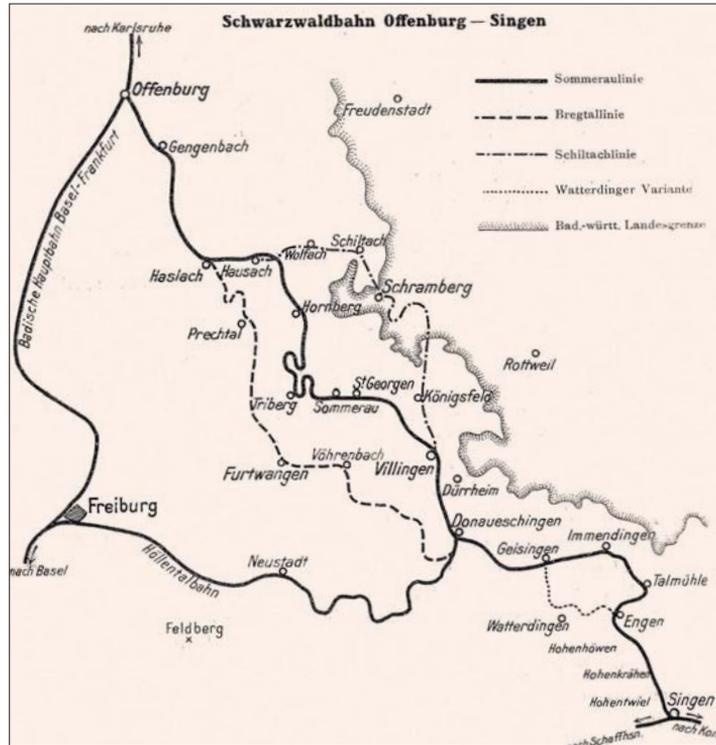


Abb. 1: Die möglichen Trassen der Schwarzwaldbahn. – Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 788

kam, mit den württembergischen Nachbarn. Bei der „badisch-württembergischen“ Linie über Schramberg wäre der aufstrebende württembergische Industrieplatz mit 3100 Einwohnern⁵ angebunden worden. Aufgrund seiner Grenzlage hätte er einen Bahnanschluss aus dem eigenen Land nicht oder nicht so schnell bekommen, sodass man sich dort große Hoffnungen machte. Diese Möglichkeit wurde im benachbarten Gutachtal, im Bereich der „badischen“ Linie, mit Argusaugen beargwöhnt, wo die Gewerbeorte Hornberg, Triberg und St. Georgen sich ebenfalls große Chancen versprachen.

Der Kampf um die „beste“ Trasse wurde publizistisch und politisch geführt, mit Artikeln, Petitionen, Memoranden und Deputationen. Adressaten waren vor allem beide Kammern der Ständeversammlung, die über die finanziellen Mittel entschieden und der Regierung „Empfehlungen“ gaben. Von Kommunen, ad hoc-gebildeten Komitees und Firmen ging ein „gewaltiger Wust von Schreibwerk“ nach Karlsruhe, eine massenhaft und fordernd vorgetragene Interessenvertretung, die eine bestimmte Linienführung entweder verlangte oder den unweit gelegenen Nachbarn absprach. So bildete sich in Schilt-

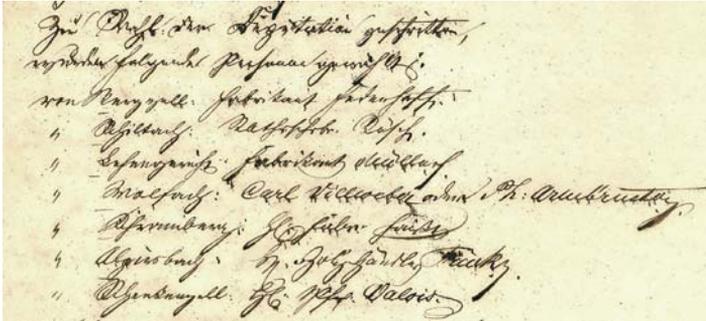


Abb. 2: „Zur Wahl der Deputation geschritten, wurden folgende Personen gewählt [...]“. Schiltacher „Eisenbahn-Bezirksverein“ 1862 (vgl. Anm. 6). – Stadtarchiv Schiltach AS-2301

ach 1862 der „Kinzigthal-Bodensee-Eisenbahn-Bezirksverein“ für Schiltach, Lehengericht, Schenkenzell, Bergzell und Kaltbrunn, in dem auch Interessenten aus den württembergischen Nachbarorten Schramberg und Alpirsbach mitwirkten. Ziel war, für die Schwarzwaldbahn „das Hauptaugenmerk auf diese Gegend zu lenken“. Mitglieder waren Fabrikanten, Handelsleute und Bürgermeister, den Vorsitz übernahm Johann Müller, Direktor der Nähfadenfabrik in Lehengericht. Sie schrieben Eingaben an beide Ständekammern und das Staatsministerium, ebenso schickten sie „eine Deputation, um dasselbst persönlich in dieser Angelegenheit auch direkter zu wirken“.⁶

In der Session 1861/63 erreichten den badischen Landtag in Sachen Bahnbau 207 Petitionen, von denen jede darauf bestand, die richtige Lösung zu haben, sonst drohten, jeweils höchst stark formuliert, „Nachteil, Verlust und Abgrund“, wenn nicht „Untergang und Verderben“. Und alle appellierten an die „Weisheit“ und „große Intelligenz“ von Abgeordneten und Ministern.⁷ In der Tat war das Projekt „Schwarzwaldbahn“ mit ihrer Führung durch die Schluchten und über die Höhen des Schwarzwalds alles andere als einfach. Nicht nur wegen ihrer Eigenschaft als Gebirgsbahn, für die das Gelände und die notwendigen Bauten schwierig und teilweise ohne Vorbild waren, mit der Folge nicht genau zu kalkulierender Kosten.⁸ Auch mussten viele Erfordernisse und Wirkungen bedacht werden: betriebstechnische, finanzielle, volkswirtschaftliche, nicht zuletzt politische. Noch bestand kein geeintes Reich, sondern der Deutsche Bund, ein loser Zusammenschluss von damals 35 souveränen Staaten. Sie sahen sich gerade in wirtschaftlicher Hinsicht als Konkurrenten, der „einzelstaatliche Partikularismus stand in voller Blüte“,⁹ wobei das Großherzogtum Baden und das Königreich Württemberg als direkte Nachbarn keine Ausnahmen waren.

Untersuchungen und Petitionen

Als 1864 die Entscheidung über die Linienführungen anstand, wurden sie in beiden Kammern diskutiert, ebenso die Einwände, die von interessierter Seite gegen die jeweils andere Trasse vorgebracht worden waren. Dazu legte die Regierung „Untersuchungen verschiedener Gebirgsbahnen“ vor,¹⁰ die keine großen Unterschiede zeigten: Für die Sommerau-Linie wurden 11,6 Bahnstunden veranschlagt, für die über Schramberg 12,74 Stunden. Die Baukosten waren für die erstere mit 10335000 Gulden, für die andere mit 10243000 Gulden berechnet, was eine Differenz von „nicht 100000 fl.“ ausmachte. Da auch „die technischen Schwierigkeiten nicht sehr verschiedenen voneinander sein, vielleicht [...] sich gegenseitig ausgleichen mögen“, konnte Ludwig Häusser (Heidelberg, 1818–1867), Berichterstatter der Zweiten Kammer, für beide Linien die „nachgewiesene Bauwürdigkeit“ feststellen. Damit war die Vorgabe des Gesetzes von 1862 erfüllt. Bei der Entscheidung fielen aber nicht nur die technisch-finanziellen Gesichtspunkte, sondern „die volkswirtschaftlichen Verhältnisse sehr entscheidend in die Wagschale“, und zwar „für die Sommeraubahn“.¹¹

Zur Begründung griff Häusser auf die Petitionen „einer sehr namhaften Zahl von Gemeinden“ zurück, die „mit Lebhaftigkeit, ja Leidenschaft“ sich gegen die Schramberg-Linie stellten:¹² „Die Stadt Hornberg betrachtet die Linie durch das Gutachthal hinauf als eine Existenzfrage für sich, da ihre Bewohner sich letztlich auf Industrie angewiesen sehen und erblickt in dem etwaigen Bau über Schramberg den Ruin ihrer Gewerbe. Aus St. Georgen kommt der gleiche Ruf; die Bahn über Schramberg bauen, hieße den ganzen Verkehr dem badischen Schwarzwald und dem Seekreis nach Rottweil hinüberleiten und der Mitbewerbung im württembergischen Nachbarlande vollends die Mittel geben, um die badische Industrie zu überflügeln. Eine besondere Eingabe von nahezu 100 Gewerbetreibenden, namentlich Uhrmachern, aus St. Georgen erhebt dieselbe Ein-

Um in einem Uebersicht die Verhältnisse der Schramberger Linie mit denen des Sommerauprojects vergleichen zu können, mögen folgende Angaben dienlich sein.

Bahn von Hautsch nach Bellingen	über Schramberg	über die Sommerau
Zu erreichende Höhe von Hautsch-Bellingen	1810 bad. Fuß	1970 bad. Fuß
Bahnlänge mit der Maximaleigung von 1,85%	72400 „ „	85140 „ „
Gerade Linien	94264 „ „	81879 „ „
Curven	92736 „ „	90091 „ „
Länge des Weges	12,74 Stunden	11,6 Stunden
Gesammlänge der Tunnel	21010 bad. Fuß	23560 bad. Fuß
Große Thalübergänge von mindestens 100' Höhe	4	—
Respirationen	—	2
Kostenüberschlag	10,243,000 fl.	10,335,000 fl.

Abb. 3: Vergleich der beiden Linien 1864. – Commissionsbericht (wie Anm. 11, S. 369)

sprache [...]. ‚Bewahren Sie uns‘, ruft eine Petition aus Schonach der Kammer zu, ‚vor diesem Unglück: denn unsere Industrie und unser bedeutender Handel ist dann ruiniert, weil die württembergischen Concurrenten alsdann an der Eisenbahn wohnen, während wir sieben Stunden bis zu solcher hätten.‘ ‚Ja nicht über Schramberg‘, sagt eine andere Petition, ‚denn dann wäre es ganz gefehlt‘.¹³

Johann Georg Schultheiß – ein „Agitator“

Eine der Persönlichkeiten, die sich besonders ins Zeug legten, war Johann Georg Schultheiß (1809–1872), Unternehmer aus St. Georgen, genannt „der ewige Student“. Mit dem Triberger Drahtfabrikant Kammerer und dem St. Georgener Uhrenfabrikant Henninger engagierte er sich für die „Eisenbahnfrage über den Schwarzwald“, mit Petitionen, Zeitungsartikeln, bei Versammlungen und Verhandlungen, und es hieß später, dass es wohl seiner „Agitation“ „allein zu danken sei, daß es St. Georgen nicht wie Königfeld und Mönchweiler erging“. 1872 habe der frühere badische Staatsminister von Roggenbach ihn als „den Herrn vom Schwarzwald“ bezeichnet, „durch dessen Bemühungen die badische Regierung eine Eisenbahn über den Schwarzwald baut, die 17 Millionen Gulden kostet“.¹⁴

Die Schultheiß'sche Diktion findet sich in einer Petition aus St. Georgen von 1864: „Jetzt schon bieten die württembergischen Orte uns in der Uhrenindustrie eine nicht gering anzuschlagende Konkurrenz, was durch den Bau einer Eisenbahn dorten sich vervielfältigen würde, und wir dann überflügelt und zugrunde gerichtet werden müßten [...] Landesbewohner verdienen doch gewiß dem Ausländer gegenüber eine Berücksichtigung, und wir geben uns der Hoffnung hin, daß die badische Linie jener über württembergisches Gebiet vorgezogen werde.“¹⁵ Aus Triberg und Nußbach wurde gleichfalls nach Karlsruhe geschrieben: „Daß unter allen Umständen die badische Industrie des Schwarzwaldes durch das Verkehrsmittel der Eisenbahn berücksichtigt werden möge, um nicht im Laufe der nächsten 10 Jahre, überflügelt von den Anstrengungen des Nachbarlandes, zu Grunde zu gehen“.¹⁶

Der Entscheidungsrahmen

Argumente wie „Entwicklung im eigenen Land“, „Angst und Schutz vor ausländischer (württembergischer!) Konkurrenz“, gepaart mit einer gehörigen Portion Landesbewusstsein, konnten die verantwortlichen Politiker in Karlsruhe nicht unbeein-



Abb. 4: Das Ständehaus in Karlsruhe, Sitz der Ersten und Zweiten Kammer des Großherzogtums Baden. – Lithografie von C.F. Müller, nach 1822. – Wikimedia Commons

druckt lassen. Auch besaß Bahnbau vorrangig politisch-ökonomische Dimensionen: Er war Strukturpolitik, mit dem Ziel, Handel, Industrie und Verkehr zu fördern oder überhaupt erst hervorzubringen. Im engen Rahmen des „Partikularismus“ mussten auch vorerst unrentable, aber notwendige Strecken zur Erschließung strukturschwacher Landesteile gebaut werden, subventioniert aus den rentablen. Die Schwarzwaldbahn ist eine solche „politische Verbindung“, deren Verlauf nur aus den badischen Grenzen und der Absicht zu erklären ist, die Regionen des Landes zu verbinden und zu entwickeln. In einem unitarischen Deutschland ohne eigenstaatliche Länder wären vermutlich keine Gleise über den Schwarzwald gebaut und Städte wie Konstanz, Singen oder Villingen vom oberen Neckar und der Donau her ans Bahnnetz angebunden worden.¹⁷ So aber lag die Schwarzwaldbahn als „Hauptbahn“ zwischen Oberhein und Bodensee im direkten badischen Staatsinteresse und damit auch die Frage ihrer „richtigen“ Trasse. Natürlich ging es darum, wo und mit welchem Nutzen hohe finanzielle Mittel eingesetzt werden sollten, die in Form von Steuern nirgendwo anders herkamen als aus dem Land selber. Durch Druck von Kommunen und Interessengruppen wurde der Bahnbau zusätzlich politisiert – eine Folge des von der konstitutionellen Monarchie zugestandenen Parlaments: Mit den gewählten Abgeordneten der Zweiten Kammer besaß es eine Anbindung an die Bürger, womit auch demokratische Einfluss- oder Rücksichtnahmen ins Spiel kamen.

In diesem Sinne brachte Ludwig Häusser die Entscheidungsmomente für die „badische“ Linie auf den Punkt: „Die Bahn

über Schramberg würde den Verkehr aus unserem Schwarzwald ableiten, der Vortheil nicht unserer Industrie, sondern dem nächsten Concurrenten derselben zu gut kommen; der Staat würde, falls er die Bahn mit immerhin nicht unbedeutenden Opfern baute, sich mit Ausnahme der kurzen Strecke von Hausach bis Schiltach nirgends auf dem Schwarzwald Dank verdienen [...] Daß die (volkswirtschaftlichen Momente) zu Gunsten der Sommeraulinie liegen, läßt sich nicht bestreiten. Denn es sind nicht bloß die Wünsche, es sind auch die wirklichen Interessen eines sehr namhaften Theils der Schwarzwälder Bevölkerung, die dringend gebieten, daß die Bahn nicht den Schwarzwald auf seiner nördlichen [gemeint: östlichen] Seite umgehe, sondern sich den industriellen Gebieten wenigstens so viel wie möglich nähere, eine Anzahl gewerbsamer Orte unmittelbar berühre, andere, wie Furtwangen, wenigstens auf eine Entfernung von nur wenigen Stunden nahe gerückt werden.“¹⁸

Das obere Kinzigtal und Schramberg – die „Verlierer“

Dass dabei das obere Kinzigtal leer ausging und auch Schramberg nicht berücksichtigt wurde, war den Verantwortlichen klar. Für die württembergische Gemeinde fühlten sie sich jedoch nicht zuständig, und an der oberen Kinzig sah man weder „volkreiche Städte“ noch „eine solche Anzahl industrieller Etablissements, daß eine gehörige Alimentation der Bahn erwartet werden kann“. Das Haupthandelsgut dort war Langholz, „das aber durch die flößbare Kinzig sein Verkehrsmittel gefunden hat“.¹⁹ Dennoch setzten sich beide badische Kammern mit den von dort vorgetragenen Vorstellungen und Forderungen auseinander, ebenso mit denen aus dem württembergischen Schwarzwald, wo die Schramberg-Linie „eifrige Fürsprecher“ und „lebhaftere Freunde“ bis nach Rottweil gefunden hatte.²⁰

Aus Schramberg erreichten diverse Petitionen auch die Abgeordnetenkammer in Stuttgart, mit der Bitte, die Kinzigalbahn über „den dortigen Industrieplatz“ zu führen, um ihn „gegen völlige Isolierung und unabsehbare Nachteile zu schützen“.²¹ In Rottweil bildete sich ein „Eisenbahn-Comité“, das eifrig Druckschriften verbreitete. Darin fand sich auch die Idee, die Kinzigalbahn nicht nur über Schramberg, sondern in die Nähe von Rottweil (Horgen) und weiter nach Tuttlingen zu führen statt nach Villingen. Eine solche „württembergische Kinzigthalbahn“ entzog sich im badischen Landtag freilich „jeder Discussion“, ebenso die aus Rottweil ergangene Aufforderung, „nicht particularistisch gesinnt zu sein“.²²



Abb. 5: Ludwig Häusser (1818–1867), Historiker und Abgeordneter der Zweiten Kammer. – Wikimedia Commons

„Particularismus“ und „mannigfache Irrthümer“

Das Schlagwort „particularistisch“ stand auch in einer Petition der badischen Nachbarschaft, die die Gemeinden Wolfach, Oberwolfach, Schapbach, Rippoldsau, Kirnbach, Kinzigtal, Schiltach, Lehengericht, Schenkenzell, Bergzell und Kaltbrunn zugunsten der Schramberg-Linie nach Karlsruhe schickten. Sie hielten die Gutach-Linie für „eine verfehlete Bahnanlage“ mit „furchtbar bedenklichen Folgen“, auch, weil mit ihr höchste politische Ziele, nämlich die „Eini-gung und Verschmelzung aller gegenseitigen Interessen im ganzen deutschen Vaterlande“ betroffen waren.²³ Der Appell „an die Gefühle deutscher Einheit und Zusammengehörigkeit“, also das Einbringen der schwelenden nationalen Frage, ließ auch den Abgeordneten Häusser nicht kalt, ebenso wenig der daraus abgeleitete Vorwurf des „Partikularismus“, der damit Eingang in die Bahnbaudiskussion fand.

Zwar beklagte auch er „das Fehlen einer obersten Behörde der deutschen Nation“, doch konnte er auf „den immerhin regen und erfolgreichen Wetteifer der Einzelstaaten“ verweisen. Da sie nun einmal das damalige Deutschland prägten, sei es nur natürlich, dass „die territorialen und örtlichen“ Gesichtspunkte dominieren und die Einzelstaaten ihre „besonderen Landesinteressen“ wahrnehmen. Auch die „badische Landesvertretung“ könne nicht anders, sonst „würde sie jenseits unserer Landesgrenze keinen Dank, diesseits aber sattsamen Undank verdienen“. Und was das „Nationale“ im Bahnbau angehe, so habe die Frage, ob über Schramberg oder Triberg gebaut werden soll, wenig mit dem großen deutschen Interessen zu tun: „Es ist eine Frage der Zweckmäßigkeit, nicht der nationalen Politik.“ Hinter der Berufung auf letztere würden sich auch im Kinzigtal „locale Interessen“ verbergen, und die Rottweiler Forderung nach einer „württembergischen Kinzigthalbahn“ ließe sich gleichfalls „besser aus specifisch schwäbischen als aus national deutschen Rücksichten begründen“²⁴ – für Häusser ein Beispiel, wie Interessenpolitik sich mit programmatischen oder auch ideologischen Argumenten verbindet, um so größere Wirkung zu erzielen.

Außer dem Ideologieverdacht bemängelte Häusser auch die „vielfach sehr vagen und des Nachweises bedürftigen Angaben“ von Kinzigtäler Petition und Rottweiler Denkschrift. Sie be-

rechneten für die Gutach-Linie einen Mehraufwand von sieben Millionen Gulden gegenüber der Schiltach-Linie, wogegen die badischen Techniker von „nicht 100000 fl.“ ausgingen. Differenzen gab es auch über die Länge der Tunnels und der Kurven, die Berechnung der Steigungsverhältnisse, die Größe der Höhenunterschiede und die Gunst der geologischen Verhältnisse, sodass Häusser, der zu den „eigenen“ Technikern hielt, die Ablehnung der Schramberg- und die Befürwortung der Gutach-Linie empfahl, „insbesondere in Anbetracht der volkswirthschaftlichen Interessen des Schwarzwaldes und der Baar“.²⁵

Dies geschah am 5.7.1864, als die Zweite Kammer in öffentlicher Sitzung den Bericht der Eisenbahnkommission behandelte. Diese beantragte, „die Petitionen, welche die Fortsetzung der Kinzigthalbahn über Triberg und St. Georgen befürworten, der Großh.[erzoglichen] Regierung mit dringender Empfehlung zu überweisen, dagegen über die, welche sich um die Linie nach Schramberg und Weiler bewerben, zur Tagesordnung überzugehen“. Auch lagen zwei neue Petitionen vor: der Gemeinden Hornberg, Triberg, St. Georgen und Villingen für die über sie verlaufende Bahnlinie sowie „der Gemeinde Wolfach und Umgegend, welche um die sofortige Inangriffnahme der Schramberger Linie nachsucht“. An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Gerbel (Offenburg), Gerwig (Triberg, Hornberg, Wolfach, Haslach), Schaaff (Eberbach), Kirsner (Villingen, Donaueschingen), von Feder (Wertheim), Paravicini (Bretten), Seiz (Konstanz), Friederich (Durlach), von Roggenbach (Schopfheim), Fischler (Meersburg) und Häusser als Berichterstatter. Sie alle sprachen sich für den Antrag mit der Befürwortung der Gutach-Linie aus, der dann auch einstimmig angenommen wurde.²⁶

Am 9.7.1864 beschäftigte sich die Erste Kammer mit dem Projekt, mit Philipp Artaria (Mannheim) als Berichterstatter. Auch er hatte ein „Bittgesuch aus dem Amtsbezirk Wolfach“ dabei, das „den Bau über Schiltach und Schramberg befürwortet“. Artaria stellte jedoch gleichfalls „mannigfache Irrthümer und Rechnungsverstöße“ der Petenten fest. So hätten sie die Länge der zu bauenden Tunnels auf 5660 Fuß statt auf 21010 Fuß berechnet sowie die Notwendigkeit einer Brücke, eines Tunnels und eines Talübergangs mit Kosten von 1325000 Gulden „übersehen“. Die Zurückweisung der Petition blieb nicht aus: „In den Petitionen sollten keine solche Angaben sich befinden, wie in der aus dem Amtsbezirk Wolfach, hinsichtlich welcher Übergang zur Tagesordnung beantragt wird.“ So kam auch von hier die Empfehlung an die Regierung, „dass das höhere Landesinteresse, sowie die billige Rücksicht auf die eige-



Abb. 6: Bau des Großhaldetunnels bei Triberg, unteres Portal, um 1870. – Generallandesarchiv Karlsruhe G Technische Pläne II Eisenbahn 3 Nr. 33 (10)

nen Landesangehörigen, zu Gunsten der [Linie] über die Sommerau sprechen, selbst wenn sie höher käme, als in der Regierungsvorlage angegeben ist“.²⁷

Mit den Empfehlungen beider Kammern war die Vorgabe des Gesetzes von 1862 erfüllt und es selber vollzugsreif geworden,²⁸ sodass der Bau der Schwarzwaldbahn mit der von ihnen gewollten Gutach-Sommerau-Trasse noch 1865 begonnen werden konnte; die Eröffnung des Teilstücks Offenburg–Hausach war bereits am 2.7.1866.²⁹

Weitere Petitionen und die Denkschrift von 1866

Dies hielt jedoch 13 Gemeinden aus den badischen Amtsbezirken Wolfach und Villingen³⁰ nicht davon ab, in Karlsruhe nochmals mit Petitionen und einer Denkschrift „wegen der Führung der Kinzigthallinie über Wolfach und Schramberg“ vorstellig zu werden, die dort im Februar und März 1866 vorlagen.³¹ Die gedruckte 26-seitige Denkschrift³², „herausgegeben von dem Eisenbahnausschuss in Wolfach“,³³ wollte nochmals zeigen, „daß die Führung der Kinzigthalbahn über Schramberg nach Villingen für das badische Land vortheilhafter sei, als die über die Sommerau“. Dabei gab sie eine durchaus sachorientierte „volkswirtschaftliche Beurtheilung“, verbunden mit einer Beschreibung der wirtschaftlichen Struktur des oberen Kinzig- und des Schiltachtals, weshalb das „Operat“ noch immer von Interesse ist.

In den Landständen trafen diese Eingaben auf andere, die um das genaue Gegenteil, nämlich die „rasche Ausführung der Sommeraubahn“ nachsuchten, so der Gemeinden Tennenbronn, Villingen, Hornberg und Singen oder Stockburg, Peterzell, St. Georgen, Langenschiltach, Mönchweiler und Brigach.³⁴ Sie wurden alle der „Eisenbahnbau-Commission“ übergeben, wo man über sie „zur Tagesordnung übergang“.

Robert Gerwig und der Bau der Schwarzwaldbahn

Als die Entscheidung für die Sommerau-Linie gefallen war, schuf der im Dienst der badischen Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau stehende Bauingenieur Robert Gerwig (1820–1885) für sie 1865 noch entscheidende Planverbesserungen. Seine technisch überragende Idee war, die Strecke durch

Kehrschleifen und Kehrtunnel, darunter die große Triberger Doppelschleife, „die erste ihrer Art überhaupt“, künstlich zu verlängern. So konnte er die Steigungen begrenzen, die sonst nur mittels zweier, den Bahnbetrieb „umständlich und gemütlich“ machenden Kopfstationen (bzw. Spitzkehren) hätten genommen werden können.³⁵ Bautechnisch wurde hier „ein Markstein in der Geschichte nicht nur des deutschen, sondern auch des gesamteuropäischen Eisenbahnbaus“ gesetzt.³⁶

Als die schwierige Teilstrecke Gutach–Sommerau bis zum Herbst 1873 vollendet war, konnte die Schwarzwaldbahn am 10.11.1873 durchgängig eröffnet werden.³⁷ Nun stand auch die Schlussrechnung an: Für das 53 km lange, aber aufwendigste Stück Hausach–Villingen betrug sie enorme 14 Millionen Gulden (24 Millionen Mark).³⁸ Aufgrund der Kriege 1866 und 1870/71 hatten die Arbeiten jedoch zweimal eingestellt werden müssen, was zu Schäden an den bereits begonnenen Bauten führte. Weitere Gründe für die Kostensteigerung waren das wider Erwarten brüchige Gestein, das zu Ablösungen und Einbrüchen führte, weshalb die Tunneln nun auch Gewölbeverkleidungen benötigten. Dazu kam eine gewisse „Opulenz“ der badischen Ingenieure, etwa durch die sofortige Herstellung von Brückenfundamenten, Bahnkörper und Tunneln für Doppelgleise, obwohl erst ein Gleis gelegt wurde, sowie großer Bahnhofsanlagen, was später freilich „tausendfältige Frucht getragen“ hat.³⁹

Der Streit um die „richtige“ Trasse hat sich vor allem wegen der „zu hohen Kosten“ negativ in die Erinnerung eingegraben. Zu dieser bis heute verbreiteten Meinung mag die Wolfacher „Denkschrift“ von 1866 beigetragen haben, mit der die damaligen „Verlierer“ dem Publikum ihre Standpunkte nochmals unterbreiteten. Zumindest in punkto Kosten konnten sie sich im Nachhinein bestätigt fühlen, hatten sie für ihre Linie „Hausach–Schrumberg–Villingen“ mit 9 365 000 Gulden doch „Ersparnisse von rund 6 Millionen“ im Vergleich zu „Hausach–Triberg–Villingen“ mit 15 222 000 Gulden berechnet.⁴⁰ Die Schlussrechnung von 14 Millionen Gulden ergab für die „badi-

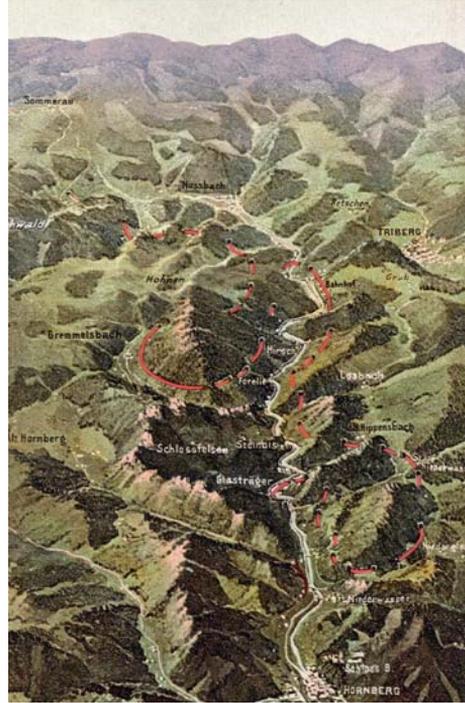


Abb. 7: Die Schwarzwaldbahn bei Gremmling. – Ansichtskarte, undatiert. – K. Volk

sche Linie“ gegenüber der ursprünglichen Prognose von 10,3 Millionen in der Tat eine Verteuerung um 36%. Doch fand für die Schramberg-Linie die „Kostenprobe“ nie statt – und wohl wäre auch sie, aufgrund der ebenfalls notwendigen Großbauwerke und des schwierigen Gesteins im schluchtartigen Schiltachtal,⁴¹ nicht ohne zusätzliches Geld ausgekommen.

War an der Entscheidung für die Gutach-Linie nichts mehr zu ändern, so mussten das obere Kinzig- und das Schiltachtal jedoch auf die Eisenbahn nicht verzichten: 1878 kam sie von Hausach nach Wolfach, 1886 von Wolfach und Freudenstadt nach Schiltach. Länger wartete das inzwischen dennoch zur großen Industriestadt herangewachsene Schramberg: Erst 1892 konnte die beharrlich erkämpfte Stichbahn von Schiltach her mit einem legendären Jubelfest eingeweiht werden.⁴²

Nachwirkungen

Trotz dieser, wenn auch späten Wendung im Oberkinzigtäler Eisenbahnbau blieben die Diskussionen der 1860er Jahre hier im Gedächtnis, als vorenthaltene Chance, wenn nicht bewusste Behinderung der wirtschaftlichen Entwicklung. Dies illustrieren die bis heute zu hörenden Schlagwörter „Kirchturmpolitik“, „Lokalpatriotismus“, „Kleinstaaterei“, „badischer Patriotismus“ und „Partikularismus“. Auch der Eisenbahnhistoriker Kuntzemueller meinte, „daß bei der Wahl der Zugrichtung der Partikularismus eine Rolle gespielt und eine mit besonderen Schwierigkeiten behaftete Linie schließlich gewählt wurde“.⁴³

Doch war es keineswegs so, dass die Schramberg-Linie wegen des „Auslands“ von vorneherein ausgeschlossen worden wäre: Nach ersten Prüfungen berichtete 1861 die badische Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus, dass es wahrscheinlicher sei, dass „die Sommerau wegen des sehr kostspieligen Betriebs aufgegeben und daß man dazu kommen wird, sich mit Württemberg wegen eines Anschlusses über Schramberg zu verständigen“⁴⁴ – Ausland hin, Ausland her. Der große Vorteil dieser Linie war, dass ihr Scheitelpunkt auf dem Sulgen mit etwa 700 m Meereshöhe entscheidend niedriger lag als die Sommerau (832 m). Dieser sprach man auch die Wintertauglichkeit ab, habe sie ihren Namen doch daher, dass es im Winter dort kalt ist und „im Sommer au“.⁴⁵ Schließlich erklärte die Zweite Kammer beide Linien für „bauwürdig“, wobei Schramberg infrage kam, „wenn auf badischem Gebiet keine Zugrichtung gefunden werden könne, welche allen Erfordernissen des Betriebs entsprechen“, so der Abgeordnete Ludwig Kirsner (Donaueschingen) 1862.⁴⁶



Abb. 8: Panorama der Schwarzwaldbahn. – Ansichtskarte, undatiert. – H. Harter

Württemberg war damals mit der oberen Neckarbahn nach Rottweil beschäftigt, die sich in Horgen mit einer Schramberg-Linie hätte vereinigen können. Wie Baden verlauten ließ, hätte man jedoch, hätte man auf sie zurückgreifen müssen, die Strecke von Sulgen auf dem kürzesten Weg nach Villingen geführt, „keinesfalls im Anschluß an das württembergische Bahnsystem“. Diesem wollte man keine „Parallelbahn“ entgegenstellen oder den eigenen Verkehr aus dem Kinzigthal dorthin ableiten. Württemberg hatte seinerseits das Problem, von Rottweil aus Tuttlingen und Schwenningen anzubinden, woher schon „bittere Reclamationen“ gekommen waren. Auch Alpirsbach verlangte „eine Verbindungsbahn von Freudenstadt ins Kinzigthal unter Anschluß an eine inländische Bahn“.⁴⁷

Dennoch hatte Württemberg Schramberg „versichert“, einer dortigen Bahn „jeden Vorschub“ zu leisten, und „seine Geneigtheit ausgesprochen, Baden den Bau und den Betrieb unter den üblichen Bedingungen zu überlassen, oder aber [...] beide auf württembergischem Gebiete zu übernehmen“.⁴⁸ Nach der anderen Entscheidung Badens sah es sich jedoch nur noch in der Lage, Versprechungen auf die Zukunft zu machen: Dass „eine dereinstige württembergische Bahn von Rottweil über Schramberg in das Kinzigthal“ auch dann noch „als im Interesse beider Nachbarstaaten liegend erkannt werden kann, nachdem Baden seinen Übergang vom Kinzigthal [...] auf rein badischem Gebiete ausgeführt haben wird“.⁴⁹ Ob man dies „einen gebietlichen Kuhhandel“ nennen kann, bei dem „die übertrieben sparsamen Kollegen der württembergischen Kammer in Stuttgart“ mitmachten, „die für die Randgebiete ihres Staates nur wenig übrig hatten“, sei dahingestellt.⁵⁰



Abb. 9: Titel der Schramberger Denkchrift vom März 1865. – Stadtarchiv Schramberg

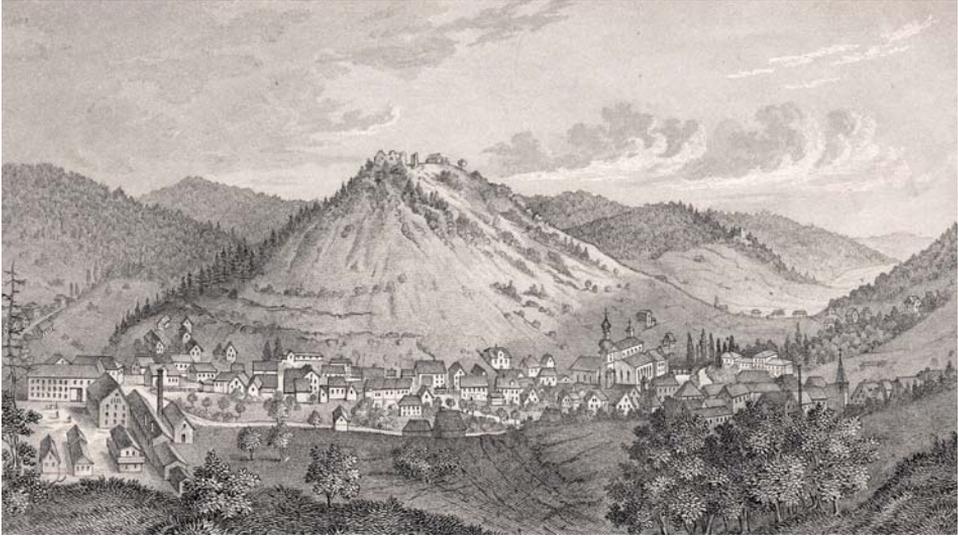
„Wäre Schramberg badisch ...“ – Reaktionen der Zeitgenossen

Nach der Entscheidung Badens fuhr einem anonym bleibenden Schramberger Denkschrift-Schreiber ein „Nothruf“ aus der Feder: Trotz „aller Mühe“ der Städte Wolfach, Schiltach und Schramberg fanden ihre Gründe „für die viel günstigere Route [...] keinen Eingang, keine Würdigung“. Trotz besseren Wissens habe man sich für eine Strecke mit halb so großer Anwohnerschaft entschieden, mit „Schwierigkeiten des Betriebs, der winters durch den Schnee den größten Störungen ausgesetzt würde“, sowie der Führung durch das „enge Triberger Thal, wo sie nur hohe, steile Waldungen und Felsen zur Seite hätte“.⁵¹ Laut Verfasser war man sich in Karlsruhe einig, „um jeden Preis [...] unser Landesge-

biet [...] zu umgehen“, wie wenn es um die bewusste Ausklammerung Schrambergs gegangen wäre. Dafür hat er nur eine Erklärung: Dass „die Interessen des Particularismus, der engeren badischen Vaterlandsiebe, den Sieg davongetragen [haben]“. Eine Politik aber, die „unter keinen Umständen durch nachbarstaatliches Gebiet“ bauen will, könne „mit Fug und Recht“ als „monströses Product sonderstaatlichen Interesses und Ehrgeizes“ bezeichnet werden.⁵² Nun hat Schramberg „das maßlose Unglück zu tragen, [...] sich umgangen zu sehen“ und „als Fremdling von dem Nachbarstaate hintangesetzt“ worden zu sein. Dabei geht es um Existenzielles: „Die billigsten und umfassendsten Verbindungs- und Versendungsgelegenheiten. Sie sind Zauberdinge für die gebildeten Völker geworden, die man nirgends mehr entbehren will, noch kann.“⁵³ Wenn keine „Compensation“ erfolgt, wäre die „unzweifelhafte Folge, daß dadurch das Verschwinden des Gewerbefleißes und völlige Verarmung, sozusagen der Untergang herbeigeführt würde“.⁵⁴

Dieses Untergangsszenario hat sich ebenso ins lokale Geschichtsgedächtnis eingepägt wie sein vermeintlicher Verursacher: Das Land Baden mit seinem „sonderstaatlichen Interesse und Ehrgeiz“. Immerhin erbarmte sich das eigene „Vaterland“ des sich geprellt fühlenden alten Marktflückens: 1867 verlieh ihm König Karl I. von Württemberg das Prädikat „Stadt“ und erhob Schramberg „in den Kreis der Städte des Königreichs Württemberg“.⁵⁵

Die Klage, dass „jede Gegend es für ein großes Unglück betrachtet, die Schienenstraßen entbehren zu müssen“,⁵⁶ wurde



im badischen oberen Kinzigthal geteilt: Die Denkschrift des Wolfacher Eisenbahnausschusses formulierte: „Wäre Schramberg badisch, so würde man über Schramberg bauen und nicht über die Sommerau“,⁵⁷ was hier zum geflügelten Wort geworden ist. Die Wolfacher Bahnagitatoren ihrerseits galten im Badischen als „Marionetten von Rottweil und Schramberg“, eine Polemik, die sie als „unwürdigen Kunstgriff“ des „badischen Partikularpatriotismus“ zurückwiesen, der „für des Landes Wohl schwärmt, um für den heimatlichen Kirchturm zu sorgen“.⁵⁸ Noch zwei Jahrzehnte später hielt Johann Höflin (1826–1892), Lehrer in Schiltach, fest, dass „das obere Kinzigthal durch die Erbauung eines Schienenstrangs über Triberg um eine Hoffnung ärmer geworden [war]“.⁵⁹

Vor allem in Schramberg rumorte der „unheilvolle Schlag“⁶⁰ aufgrund des fortdauernden Fehlens einer Bahn weiter. Stadtschultheiß German Waller (1862–1878) schrieb in seiner 1872 erschienenen Stadtchronik: „Der Verkehr [...] weist Schramberg gewiß mit Recht eine hervorragende Stelle unter den Fabrik- und Handelsplätzen Württembergs an, und ist daher doppelt zu beklagen, daß bisher alle Versuche, Schramberg die zu seiner Entwicklung unentbehrliche Eisenbahnstraße zu verschaffen, vergeblich waren!“⁶¹

Während der insgesamt „dreißigjährigen Bataille“ des „in seiner Abgeschlossenheit sehr geschädigten industriellen Schramberg“ kam die damalige „empfindliche Niederlage“ immer wieder hoch.⁶² So bei dem württembergischen Regierungsbaumeister Karl Leibbrand (1839–1898), der sich als Abge-

Abb. 10: Schramberg, „aufgenommen durch Leibbrand“, um 1870. – Waller (wie Anm. 61), Frontispiz



Abb. 11: Robert Gerwig (1820–1885), Bauingenieur, Land- und Reichstagsabgeordneter. – Hauptstaatsarchiv Stuttgart Digitalisat Q 1/37 Bild 22

ordneter in Stuttgart vehement für den Bau einer Sekundärbahn Schiltach–Schramberg einsetzte. 1885 wiederholte er in einer Denkschrift, dass man Schramberg, „industriell bedeutender als die Städte im Gutachthal“, damals „schwerlich umgangen“ hätte, „wenn es nicht jenseits der badischen Landesgrenze gelegen wäre“. Die Schuld gab er dem „Oberingenieur Gerwig“, der es „als Abgeordneter des Bezirks Triberg [...] vornehmlich dahin gebracht [hat], daß mit enormen Kosten [...] durch das Gutachthal gebaut und die württembergische Grenze ängstlich gemieden wurde“.⁶³

Damit wurden die Parolen des „Linksliegengelassens“-Seins durch das Nachbarland und der verschwenderischen Kosten der „badischen Linie“ weiter tradiert, wiewohl sie 1864 bei der Entscheidung im Landtag weder relevant noch voraussehbar waren. Dass Robert Gerwig, Abgeordneter der Ämter Triberg, Hornberg, Wolfach und Haslach, damals mitsprach, ist belegt: In der Debatte am 5.7.1864 hielt er eine Rede zu ihren Gunsten, wie zehn weitere Abgeordnete, deren weit gestreute Herkunft aus dem gesamten Land jedoch auf einen einheitlichen politischen Willen in der Zweiten Kammer schließen lässt. Aus ihr wurde auch „kein Gegenantrag“ gestellt,⁶⁴ sodass der „Oberingenieur“ nicht allein ausschlaggebend gewesen sein konnte. Im Schramberger „Bahnkampf“ bis 1892 kamen die Argumente jedoch gerade recht, um aus der früheren Enttäuschung doch noch politischen Gewinn zu schlagen.

Die Bahnfrage in der lokalen Geschichtsschreibung und Presse

Danach und trotz des 1892 erreichten Eisenbahnziels gingen jene Parolen in die Schramberger Geschichtsschreibung ein, die sich mit der Absage von 1864 ebenfalls nicht abfinden wollte. So heißt es zum badischen Landtag, dass „bei der endgültigen Entscheidung [...] nicht mehr die Baufachleute, sondern die Politiker das Sagen [hatten]“.⁶⁵ „In übersteigert patriotisch kleinstaatlichem Denken verhaftet“ hätten sie die „Schramberger Lösung“ nicht genutzt, obgleich diese „sowohl im Bau als im Betrieb die weitaus billigere, die kürzeste und auch sicherste“ war. Die „Chance“ war vertan, und „Schramberg ging wieder einmal leer aus!“⁶⁶ Ähnlich formuliert die neuere Stadtchronik: „Obwohl die Linie über Schramberg die kostengünstigste gewesen wäre, entschied der badische Staat dagegen, denn in diesem Fall wäre die Badische Staatsbahn einige Kilometer über württembergisches Hoheitsgebiet verlaufen.“⁶⁷ So werden die Vorwürfe des wirtschaftlichen Egoismus



Abb. 12: Bahnviadukt in Hornberg (150 m lang, 24 m hoch), erbaut 1871. – Foto Felix Luib, 1896. – H. Harter

und der politischen Engstirnigkeit Badens fortgeschrieben, die das aufstrebende, aber „ausländische“ Schramberg um das moderne Verkehrsmittel gebracht hätten.

Dieser Tenor findet sich auch in Presseveröffentlichungen, die ihn ihrerseits weiter verbreiten: „Alle Argumente änderten aber nichts mehr an der Entscheidung des Großherzogtums Baden [...], Schramberg zu umgehen.“⁶⁸ Oder, prägnanter: „Der einfachste Weg [...] hätte in Schiltach abzweigend nach Schramberg geführt. Doch kleinstaatliches Denken verbot diesen Bau [...]. Stattdessen fiel die Entscheidung für die Schwarzwaldbahn über Hornberg, technisch aufwendiger, deutlich teurer, aber rein badisch. Teure Megaprojekte, die zumindest im Nachhinein als Steuerverschwendung erscheinen, sind keine Spezialität, die unsere Zeit exklusiv für sich gepachtet hätte.“⁶⁹

Sicher muss die Lokalgeschichtsschreibung herausarbeiten, wenn man sich sich „abgehängt“ oder „umgangen“ fühlte, doch kann es nicht um die einfache Übernahme der zeitgenössischen Positionen gehen. Dass die „Schramberger Lösung“ den Ort aus dem Verkehrsschatten herausgebracht hätte, wird niemand bestreiten. Auf der „anderen Seite“ standen jedoch Hornberg, Triberg und St. Georgen, denen 1866 auch die Wolfacher Denkschrift zugestand, „daß ein großer Theil der Bewohner von der Industrie lebt und die Eisenbahn darauf nicht ohne fördernden Einfluß bleiben wird“.⁷⁰ Auch sie warteten dringend auf den „Anschluss an den internationalen Eisenbahnverkehr“, von dem für sie „sogleich Industrialisierungsanstöße ausgingen“.⁷¹ Dass die Förderung Schrambergs die Auf-



Abb. 13: Die Schwarzwaldbahn. – Blick vom Seelenwald ins Gutachtal bei Gremmelsbach. – Ansichtskarte, vor 1920. – Privatarchiv C. Kohlmann

gabe des Nachbarlands gewesen wäre, konnte von diesem, das souverän nach „Landesinteresse“ und „billiger Rücksicht auf die eigenen Landesangehörigen“ entschied, eigentlich nicht verlangt werden. In diesem Rahmen relativieren sich Argumente wie „Kleinstaaterei“ und „enorm höhere Kosten“, zumal „billiger“ nicht grundsätzlich „besser“ sein muss. So kann es nur darum gehen, die damalige Entscheidung aus der gegebenen Interessenlage zu erklären.⁷² Sie noch immer aus der Sicht der „Verlierer“ und mit ihren Schlagwörtern darzustellen, heißt, die alten Polemiken weiterzuführen, anstatt sie zu hinterfragen oder als solche einzuordnen.

Es war nicht anders als heute: Die Verantwortlichen in Regierung und Parlament konnten nur soweit agieren, wie es die Umstände erlaubten: eine Mischung aus wirtschaftlichen, finanziellen und politischen Faktoren, zu denen erste demokratische Rücksichten kamen. Doch verbindet sich mit der Schwarzwaldbahn auch eine Erfolgsgeschichte: Der alle Erwartungen übertreffende Verkehr führte, zusammen mit strategischen Gründen, bereits 1888 auf der dafür vorbereiteten Strecke Hausach–Villingen zum Bau des zweiten Gleises. Zumindest in den ersten 50 Jahren waren auch „keine der unheilverkün-

denden Prophezeiungen eingetroffen“ und „nennenswerte Unfälle nicht zu verzeichnen“.⁷³ So ist, neben der staats- und finanzpolitischen Leistung des damaligen Baden, vor allem auch die impulsgebende Wirkung für eine ganze Region zu würdigen, ebenso die hier erbrachte Ingenieurleistung, die schon die Zeitgenossen als „genial“ ansahen. 1889 wurde, natürlich badi-scherseits, beim Bahnhof Triberg „dem Erbauer der Schwarzwaldbahn“ ein Denkmal geschaffen, mit „einem zum Flug anhebenden Adler“. Er soll, wie es etwas pathetisch heißt, „gleichsam den kühnen Flug verkörpern, den die Eisenbahn hier über Höhen und Täler genommen hat“.⁷⁴

Anmerkungen

- 1 Vgl. Kuntzemüller, Albert: Fünzig Jahre Schwarzwaldbahn. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte Südwestdeutschlands, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1923, S. 778–820, hier S. 786.
- 2 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 784.
- 3 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 790f.
- 4 Broghammer, Heinz: 90 Jahre Sekundärbahn Schiltach-Schramberg, in: D'Krätz 2 (1982), S. 43–50, hier S. 45f.
- 5 Die Denkschrift von 1866 (wie Anm. 32), S. 24 nennt als Betriebe „die große Steingutfabrik von Faißt“ [Uechtritz & Faist], „die Strohmanufaktur“ mit zwei „großen Etablissements“ [Haas & Cie; Johann Ev. Wolber] und „die Uhrenmanufaktur [Erhard Junghans] mit 11 selbstständigen Uhrmachern“. Die Steingutfabrik hatte 1845 schon 200 Arbeiter, die drei Manufakturen beschäftigten zusammen „circa 66 Gehilfen“. Zusammen konnten sie Güter mit einem Gewicht von 358000 Zentnern auf eine Bahn bringen.
- 6 Stadtarchiv Schiltach AS-2301: „Manualia. Kinzigthal Bodensee Eisenbahn-Bezirkverein Schiltach 1862“. – Ausschuss: Kaufmann Vayhinger und Schiffer Johannes Trautwein, Schiltach; Kunstmüller Wolber, Lehengericht; Fabrikant Federhoff, Bergzell; Bürgermeister Fallner, Schenkenzell; Bürgermeister Harter, Kaltbrunn; Ratschreiber Rösch, Schiltach. Als weitere Mitglieder erscheinen: Carl Villweber [Fabrikant] und Philipp Armbruster [Holzhändler], Wolfach; Fabrikant Faist, Schramberg; Holzhändler Trick, Alpirsbach; Pfarrer Valois, Schenkenzell; Bürgermeister Armbruster, Schapbach. – Ebd. Petition der Gemeinden Schiltach, Wolfach, Schapbach, Schenkenzell, Bergzell, Kaltbrunn an das Großherzogliche Staatsministerium „Die Zugrichtung der zu bauenden Kinzigthal, Bodensee, Eisenbahn betreffend“, vom 21.3.1862 (Abschrift).
- 7 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 780.
- 8 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 778.
- 9 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 792.
- 10 In: Verhandlungen der Stände-Versammlung des Großherzogthums Baden in den Jahren 1863/65. Beilagen zu den Protokollen der zweiten Kammer, von ihr selber amtlich herausgegeben. Viertes Beilagenheft, Karlsruhe 1865, S. 422–30 (Digitalisat: Badische Landesbibliothek Karlsruhe (BLB): urn:nbn:de:bsz:31-28868).
- 11 Commissionsbericht über die Untersuchungen verschiedener Gebirgsbahnen und die in Eisenbahnangelegenheiten eingekommenen Petitionen, in: Verhandlungen (wie Anm. 10), Sechstes Beilagenheft, Karlsruhe 1865, S. 343–375, hier S. 369f.
- 12 Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 369f.
- 13 Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 365.
- 14 Gramlich, Wolfdieter: St. Georgener Heimatbuch. Beiträge und Bilder zur 900jährigen Geschichte 1084–1984, St. Georgen 1984, S. 96–101, hier S. 100f. – Vgl. zu Schultheiß auch: Harter, Hans:

- Schiltacher Schiffer an Wutach, Hochrhein, Bodensee und Kinzig, in: Die Ortenau 91 (2011), S. 31–60, hier S. 45–48.
- 15 Zitiert bei Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 793f.
 - 16 Verhandlungen der Ständeversammlung des Großherzogthums Baden in den Jahren 1863/65. Enthaltend die Protokolle der ersten Kammer und deren Beilagen. Zweites Beilagenheft, Karlsruhe o. J., S. 178 (Digitalisat der BLB: urn:nbn:de:bsz:31–28968).
 - 17 Tocha, Michael: Robert Gerwig: Erbauer der Schwarzwaldbahn und Abgeordneter für Villingen im Reichstag, in: Villingen im Wandel der Zeit 37 (2014), S. 23–28. – Vgl. Ott, Hugo: Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Ersten Weltkriegs, in: Badische Geschichte. Vom Großherzogtum bis zur Gegenwart, hrsg. von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Stuttgart 1979, S. 102–142, hier S. 114.
 - 18 Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 369f., 370f.
 - 19 Badisches Centralblatt für Staats- und Gemeinde-Interessen, Jg. 4, Heidelberg 1858, S. 186.
 - 20 Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 365.
 - 21 Verhandlungen der Württembergischen Kammer der Abgeordneten in den Jahren 1862 bis 65. Erster Beilagen-Band. Vierte Abtheilung, Stuttgart 1865, S. (14) 2734 (Digitalisat: Google Books). Genannt werden 1. eine Petition vom 23.11.1863 der Schramberger „bürgerlichen Collegien“, 2. eine der Porzellan- und Steingutfabrik Uechtritz & Faist vom 30.1./4.2.1865, 3. eine „der Gemeindevorsteher, Gewerbetreibenden und Grundbesitzer zu Schramberg“ vom 8./12.3.1865 (Kopie: StA Schramberg Altbestände 503, Zitat ebd.).
 - 22 Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 366, 368.
 - 23 Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 366.
 - 24 Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 367f.
 - 25 Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 370f.; vgl. S. 372.
 - 26 Verhandlungen der Stände-Versammlung des Großherzogthums Baden in den Jahren 1863/65. Enthaltend die Protokolle der zweiten Kammer, von ihr selber amtlich herausgegeben, Karlsruhe 1865, S. 250f. (Digitalisat der BLB: urn:nbn:de:bsz:31–28868).
 - 27 Verhandlungen erste Kammer (wie Anm. 16), S. 171–182, hier S. 179f.
 - 28 Müller, Karl: Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Heidelberg 1904, S. 111.
 - 29 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 805–807.
 - 30 Vgl. Anm. 32.
 - 31 Verhandlungen zweite Kammer (wie Anm. 26), 1865/66, Karlsruhe 1866, S. 15f. – Verhandlungen erste Kammer (wie Anm. 16), 1865/67, Karlsruhe 1867, S. 18. – StA Schiltach AL- 464: Petition der Gemeinde Lehengericht vom 2.12.1865.
 - 32 Denkschrift zu den Petitionen der Gemeinden Bergzell, Kaltbrunn, Kinzigtal, Kirnbach, Lehengericht, Oberwolfach, Rippoldsau, Schapbach, Schenkenzell, Schiltach und Wolfach, im Amtsbezirk Wolfach, und Fischbach und Weiler im Amtsbezirk Villingen, die Fortsetzung der Kinzigthalbahn betreffend, hrsg. von dem Eisenbahnausschuß in Wolfach, Wolfach 1866 (Digitalisat der BLB: urn:nbn:de:bsz:31–11937).
 - 33 Er dürfte aus dem Schiltacher „Eisenbahn-Bezirksverein“ von 1862 hervorgegangen sein (vgl. Anm. 6). Mitglied war wohl auch der „Badeigenthümer Göhringer von Rippoldsau“, der als Petent aus der dortigen Gemeinde genannt wird: Verhandlungen zweite Kammer (Anm. 31), S. 15, Nr. 8.
 - 34 Verhandlungen zweite Kammer (wie Anm. 31), S. 69f.
 - 35 Vgl. Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 794–803.
 - 36 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 778.
 - 37 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 805–807.
 - 38 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 809.
 - 39 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 807–810.
 - 40 Denkschrift (wie Anm. 32), S. 9, 12. – Vgl. den Kommentar von Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 793: „Wahrscheinlich stimmte die eine Rechnung so wenig wie die andere; denn die Erfahrung hatte wiederholt gelehrt, daß derartige Kostenanschläge bei späterer Ausführung stets gründlich überschritten werden mußten.“

- 41 Vgl. Commissionsbericht (wie Anm. 11), S. 369: „Die Schwierigkeiten der Gebirgsbahn beginnen vornehmlich hinter Schiltach. Die steilen Höhen und die niederen Thaleinschnitte bereiten von da an bis Sulgen und Königsfeld beträchtliche Hindernisse, die durch Tunnels, Viaducte, Einschnitte und Aufdämmungen überwunden werden müssen [...]. Nach technischer Ansicht sind die Felsmassen zum Theil härter, als im Gutachtal, zum Theil werden die Tunnels vollständig ausgemauert werden müssen, weil sie durch obere schlechte Bänke von Todtlichem [sic!] und Mergeln des Flötzgebirges gehen werden.“ – In Schiltach und Hinterlehengericht waren geplant: „1 Tunnel an der Stadt Schiltach 1200 Fuß lang, 1 Tunnel am Gerungsgut [Deisenhof] 500 Fuß lang, 1 Tunnel am Teufelsgut [Hinterhof] 600 Fuß lang, 1 Viaduct mit zwei Öffnungen à 120 Fuß mit 95 Fuß hoch, 6 Überbrückungen der in die Schiltach fallenden Wildbäche.“ – In Schramberg: „Ein Viaduct über die Schiltach am Bühlhof mit 4 Öffnungen à 150 Fuß weit und 175 Fuß hoch, 1 Tunnel im Sommerberg 1900 Fuß lang, 1 Viaduct oberhalb Schramberg mit 2 Öffnungen à 150 Fuß weit und 90 Fuß hoch, 1 Viaduct über den Kirnbach 1 Öffnung 200 Fuß weit und 90 Fuß hoch, 1 Tunnel im Winterberg 1850 Fuß lang.“; Denkschrift (wie Anm. 32), S. 9. – 1 Württembergischer Fuß laut Maßordnung von 1806 = 28,64 cm.
- 42 Kuntzemüller, Albert: Geschichte der Kinzigtalbahn Hausach–Freudenstadt und Schiltach–Schramberg, in: Die Ortenau 22 (1935), S. 89–107. – Vgl. Morgenstern, Andreas: Nächster Halt: Schiltach! Die Bahngeschichte einer Schwarzwaldstadt, Schiltach 2013, S. 21 f., 30–32, 36. – Vgl. Kohlmann, Carsten: Stadtjubiläen im Wandel der Zeit. Die Geburtstage der Stadt Schramberg von 1867 bis 2017, in: D’Krätz 37 (2017), S. 4–23, hier S. 6f.
- 43 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 802; vgl. S. 792f.
- 44 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 792.
- 45 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 799f.
- 46 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 794. – 1863 fanden nach beidseitiger Behördenabsprache „auf der Route Rottweil, Schramberg, Schiltach Bahnvermessungsarbeiten“ statt: StA Schiltach AL-464.
- 47 Verhandlungen der Württembergischen Kammer (wie Anm. 21), S. (15) 2735; S. (14) 2734.
- 48 Denkschrift (wie Anm. 32), S. 24.
- 49 Verhandlungen der Württembergischen Kammer (wie Anm. 21), S. (16) 2736.
- 50 So: Fehrenbacher, Franz: Aus dem Verkehrsschatten 1867 in das Verkehrschaos 1992, in: Momentaufnahmen Schramberg. Ein Lesebuch 1867–1992, Schramberg 1992, S. 110–120, hier S. 111.
- 51 Die Gefahr! Denkschrift über ein Stück Eisenbahnkampf im Schwarzwald, Oberndorf März 1865, S. 7–10 (StA Schramberg). – Die 15-seitige Schrift war wohl die publizistische Begleitung der Schramberger Petition vom 8./12.3.1865 (vgl. Anm. 21).
- 52 Die Gefahr (wie Anm. 51), S. 11–13.
- 53 Die Gefahr (wie Anm. 51), S. 12, 15.
- 54 Die Gefahr (wie Anm. 51), S. 4f., 13.
- 55 Kohlmann (wie Anm. 42), S. 6.
- 56 Die Gefahr (wie Anm. 51), S. 15.
- 57 Denkschrift (wie Anm. 32), S. 13.
- 58 Denkschrift (wie Anm. 32), S. 24.
- 59 Höflin, Johann Michael: Beiträge zur Geschichte der Stadt Schiltach (handschriftlich, begonnen 1884), StA Schiltach AS-Bü 8, S. 145 f.
- 60 Die Gefahr (wie Anm. 51), S. 12.
- 61 Chronik der Stadt & ehemaligen Herrschaft Schramberg sowie Ortsbeschreibung von Schramberg. Verfaßt von Stadt-Schultheiß Waller, Wolfach 1872, S. 121.
- 62 Broghammer (wie Anm. 4), S. 46. – Vgl. Denkschrift Leibbrand (wie Anm. 63), S. 10.
- 63 Denkschrift über die Anlage einer Eisenbahn zwischen Schramberg und Schiltach. Im Auftrag des Eisenbahn-Ausschusses in Schramberg bearbeitet von Oberbaurath Leibbrand in Stuttgart, Schramberg 1885, S. 9f. (StA Schramberg). – Vgl. zu Leibbrand: Fehrenbacher, Franz: Stadtgeschichtliches: Ehrenbürger, Ortsvorsteher, Abgeordnete, hrsg. von der Stadt Schramberg, Schramberg 1989, S. 7–11.
- 64 Wie Anm. 26.
- 65 Fehrenbacher, Stadtgeschichtliches (wie Anm. 63), S. 8.
- 66 Fehrenbacher, Verkehrsschatten (wie Anm. 50), S. 110f.

- 67 Lixfeld, Gisela: Die Industrialisierung Schrambergs, in: Schramberg. Adels Herrschaft – Marktflecken – Industriestadt, hrsg. vom Museums- und Geschichtsverein e. V. und von der Großen Kreisstadt Schramberg, Schramberg 2004, S. 205–218, hier S. 212.
- 68 Kohlmann, Carsten: „Ein Schienenstrang verbindet zwei Stämme“, in: Schwäbische Zeitung vom 23.3.2002.
- 69 Morgenstern, Andreas: Grenzen – unsichtbar bleiben sie in den Köpfen, in: Wochenend-Journal des Schwarzwälder Boten vom 16.5.2015. – Vgl. Morgenstern (wie Anm. 42), S. 13–15.
- 70 Denkschrift (wie Anm. 32), S. 16: An „größeren Etablissements“ bestanden in Hornberg die Steingutfabrik und in Triberg die Drahtstiftfabrik. Hauptsächlich betrieben wurde jedoch die Uhrenmacherei, meist als Hausgewerbe, auch gab es Werkstätten für Uhrenbestandteile. „Gegenwärtig sind im badischen Schwarzwalde 1568 Uhrenmacher-Meister und 2566 Gehilfen [...] ohne Frauen und Kinder mit dem Anfertigen von Uhren beschäftigt. Jährlich werden 600,000 bis 700,000 Stück Uhren fabriciert.“ „Wir geben gerne zu, daß die gewerbliche Thätigkeit in dem Triberger Bezirke zur Zeit eine größere ist, als in dem unsrigen.“
- 71 Boelcke, Willi A.: 100 Jahre St. Georgen. Über ein Jahrhundert Dynamik des Industriezeitalters, in: 100 Jahre Stadterhebung St. Georgen im Schwarzwald. Festschrift 1891–1991, hrsg. von der Stadt St. Georgen im Schwarzwald 1991, S. 5–31, hier S. 13. – Vgl. Hitzfeld, Karl Leopold: Hornberg an der Schwarzwaldbahn, Hornberg [1970], S. 209: „Für das Aufblühen der [...] Gewerbebetriebe und für die Ansiedlung neuer Industrien bildete die Bahn die unentbehrliche Grundlage.“
- 72 So bereits Müller (wie Anm. 28), S. 111: „Die geringsten technischen Schwierigkeiten wären mit der Linie [...] über Schramberg [...] verbunden gewesen. Den wirtschaftlichen Interessen des badischen Schwarzwaldes wäre aber damit am wenigsten gedient worden, da sie sich von dem inneren industriellen Teil des badischen Schwarzwaldes zu Gunsten des württembergischen ganz abgewandt hätte.“
- 73 Dazu: Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 814 f.
- 74 Kuntzemüller (wie Anm. 1), S. 803.