



Die Schwarzwaldbahn – ein Gang durch eine grandiose Geschichte

Einem Lindwurm gleich, schlängelt sich der legendäre »TEE« durch den Schwarzwald, das größte Mittelgebirge Deutschlands. Staunend betrachten die Fahrgäste eine atemberaubende Landschaft, die sanft an ihnen vorüberzieht. Insgesamt 448 Höhenmeter überwinden die Züge zwischen Hornberg im Gutachtal und Sommerau, dem Scheitelpunkt der Schwarzwaldbahn. Zu verdanken haben sie diese grandiose Bahnstrecke einem Mann, der universell und genial zugleich war: Robert Gerwig. Er hat damals den Grundstein für die Neue Schwarzwaldbahn gelegt!

Bild: Manfred Oberg



Eines der imposantesten Bauwerke auf der Trasse der Schwarzwaldbahn ist zweifellos der Reichenbachviadukt bei Hornberg. Die ursprüngliche Brücke erwies sich indes als zu schwach, worauf in nur 17 Monaten Bauzeit eine ästhetisch wundervolle Konstruktion mit sieben Bogen hochgezogen wurde.

Sanft und laufruhig schlängelt sich die »große Rote« durch den Schwarzwald. Stauend gucken selbst Einheimische immer wieder in die sich permanent ändernde Kulisse des größten Mittelgebirges Deutschlands. Seit 10. Dezember 2006 bietet die Schwarzwaldbahn mit brandneuen Doppelstockwagen und einer superstarken Lok der Baureihe 146 ein attraktives Angebot im Stundentakt zwischen Konstanz und Karlsruhe an. Daß die Bahn genau dort durchfährt, wo sie heute fährt und so komfortabel wie nie zuvor, ist freilich alles andere als selbstverständlich (mehr dazu in »Pech für die Schatulle – Glück für die Touristen«).

Daß sie überhaupt fährt, ist einem Mann zu verdanken, der die Weichen von der Verlierer- auf die Gewinnerspur stellte. Zerschmolzen wie ein Traum war zunächst die Idee einer Bahn von Offenburg an den Bodensee. Ein Blick auf die topografische Karte macht klar, weshalb man dafür nicht den direkten Weg durch das Schwarzwaldgebiet einschlug, sondern die Schienen entlang dem Rhein legte. Das war trotz des Umweges über Basel – ab hier genannt Oberrhein-strecke – noch immer kostengünstiger. Der Mann stammte aus dem Raum Karlsruhe. Kein Omen, dieser Städtenamen: Robert Gerwig ruht nicht! Im Gegenteil, der geniale technische Beamte, Landesparlamentarier, Eisenbahningenieur, Feinmechaniker und Uhrenschuldirektor (siehe auch Kasten »Robert Gerwig, der Universelle, der Unermüdliche«) denkt, studiert, rechnet, kalkuliert und legt 1865 eine Denkschrift vor. Darin postuliert er eine Diretissima von Offenburg nach Singen, ohne sich auf einen festen Streckenverlauf zwischen Hausach und Donaueschingen festzulegen. Das Ziel ist, eine Bahn zu schaffen, »welche der Großherzog-

lichen Regierung sowie dem Wissen und Können der badischen Ingenieure für alle Zeiten zu einem ehr- und ruhmreichen Denkmal gereicht«. Und Gerwig sollte schon bald seine Idee in die Tat umsetzen können.

Von der harmlosen Tal- . . .

Kulturell gesehen war Bahnbauen im 19. Jahrhundert vergleichsweise einfach: Die Verbauung der Landschaften mit Häusern war um Größenordnungen geringer als heute. Es brauchte weder Fahrleitungen noch Sicherungsanlagen, weil die Elektrizität noch nicht »erfunden« war. Die damaligen Dampfloks fuhren auch nicht im ICE-Tempo auf millimetergenau ausgerichteten Schienen mit 4000-Meter-Radien. Zudem stand ein schier unerschöpfliches Potential an Arbeitskräften zur Verfügung. So drangen die Bahnen, angetrieben vom beginnenden Industriezeitalter mit seinem großen Rohstoffbedarf, vielerorts rasch in die Landschaft vor. Zunächst einmal dort, wo die Topografie keine großen Hindernisse in den

Weg legte. Dies ist bei dem Streckenabschnitt von Offenburg nach Hausach als erste Etappe der Fall. Einzig bei Gengenbach mußte die Trassierung auf einen Damm gelegt und kurz vor Steinach die Kinzig überbrückt werden. Sie war innerhalb von einem Jahr realisiert. Im Juli 1866 fuhren die ersten Züge.

. . . zur schwierigen Bergbahn

Hausach ist das Städtchen, wo das Gutach- ins Kinzigtal einmündet und wo heute gleich gegenüber dem Bahnhof auch eine eindrucksvolle Modellbahnanlage der Schwarzwaldbahn alle Bahnbegeisterten einlädt. Hier beginnt die eigentliche Gebirgsstrecke nach St. Georgen, wengleich bis Hornberg noch in der sanft geneigten, nicht problembehafteten Form. Dieses Projekt nahm Gerwig im Auftrag der Badischen Regierung in Angriff. Und diese Strecke forderte allen Schwerstarbeit ab. Nicht nur den Arbeitern mit Pickel und Schaufel. Auch die Planungsarbeiten stellten eine große, sehr viel Zeit beanspruchende Herausforderung dar. Die Bahn muß die kluftenreichen Westhänge des Schwarzwaldes mit seiner schwierigen Topographie überqueren. Es hätte auch eine wesentlich einfachere (und eine wesentlich schwierigere) Variante gegeben. Aber manchmal vermag Politik den stärksten Stahlträger wie einen Strohalm zu knicken (siehe Kasten »Pech für die Schatulle – Glück für die Touristen«).

Man stelle sich vor: 448 Höhenmeter beträgt die Differenz zwischen Hornberg im Gutachtal (384 m ü. NN) und Sommerau, dem Scheitelpunkt der Schwarzwaldbahn (832 m ü. NN),

dies auf einer Luftliniendistanz von gerade mal elf Kilometern. Und das sollte eine normalspurige Bahn bewältigen. Will man auf die unbefriedigende Lösung mit Zahnradstrecken – eine der von Zeitgenossen Gerwigs vorgeschlagene Variante – verzichten, so heißt die grundlegende, rein physikalisch vorgegebene Folgerung: Künstliche Verlängerung der Strecke auf 26 km, damit die Steigung nirgendwo die 22-Promille-Grenze überschreitet. Als untauglicher Vorschlag wurde auch ein Konzept mit Spitzkehren (wie es beispielsweise im schweizerischen Kanton Jura sowie dem Neuenburger Jura existiert) verworfen. Entsprechend knifflig war für Gerwig das Problem, eine Linienführung durch das Gutachtal zu finden, die mit den damaligen Mitteln machbar, aber auch bezahlbar war. Der erfindungsreiche Ingenieur überlistete die komplexe Topographie dadurch, daß er mehrmals mit großen Schleifen in Seitentäler auswich. Außerdem handelte er nach der Devise: Wenige Brücken – viele Tunnels, weil letztere vor Steinschlag, Schnee und Lawinen schützen. Solche Naturgewalten spielen sich naturgemäß eher auf nördlichen Hängen ab, sodaß die Linienführung auf Südhängen viel offener ist, wie die Bahnreisenden leicht nachvollziehen können.

Der verschwundene Tunnel und der imposante Viadukt

Selbst kurze Tunnels können Schutz bieten. So ist es zu erklären, daß man auf der Gebirgsstrecke nicht weniger als 38 Durchstiche zählen konnte. Wer heute bei jedem Tunnel ein Strichlein macht, kommt aber bloß auf deren 37. Wie ist das nur zu erklären? Ganz einfach damit, daß der gerade 30,9 Meter lange Kaisertunnel bei Triberg von der Deutschen Reichsbahngesellschaft DRG (nicht zu verwechseln mit der DR der späteren DDR) abgetragen wurde. Was freilich keine gute Idee war, denn in der Folge kam der Berg samt den Gleisen ins Rutschen. Und so war die Schwarzwaldbahn um Ostern 1926 für einige Wochen unterbrochen. Das einzige nennenswerte, dafür um so imposantere Bauwerk ist der Reichenbachviadukt aus Granit bei Hornberg. Es stammt freilich nicht aus der Gründerzeit. Die Ur-Brücke erwies sich als zu schwach, worauf in 17 Monaten eine ästhetisch wundervolle Überquerung des Reichenbachtals mit sieben Bogen aufgeschichtet und Ende Oktober 1925 in Betrieb genommen wurde. Bahnfahrende können sie leider nicht sehen. Darum ein wohlgemeinter Ratschlag: Wer das imposante Bauwerk sehen möchte, sollte die Fahrt am Ort des Hornberger Schießens unterbrechen, den Fussweg zum Schloßberg unter die Füße nehmen und den Viadukt von dort aus betrachten.

Ganz im Schatten der Schwarzwald-Überquerung steht die Überwindung der Wasserscheide Donau-Rhein, dem südlichen Ausläufer der Schwäbischen Alb; auf dem östlichen Teil der Schwarzwaldbahn also. Wer heute von Singen via Engen Richtung Tuttlingen–Stuttgart und natürlich auch Richtung Schwarzwald–Karlsruhe fährt, mag wenig davon merken, ragt doch keine Bergspitze markant über die hügelige Landschaft hinaus. Und die Züge gewinnen in



Die Überwindung von 448 Höhenmetern – soviel beträgt die Differenz zwischen Hornberg (384 m.ü. NN) und Sommerau auf dem Scheitelpunkt (832 m.ü. NN) – bedeutete für die Schwarzwaldbahn-Erbauer damals eine schier unvorstellbare Herausforderung. Wer heutzutage auf der Schwarzwaldbahn fährt und zeitweise die grandiosen Ausblicke genießen kann, kann nur erahnen, mit welchen Problemen Gerwigs Leute damals zu kämpfen hatten.

einer weiten Schleife fast unmerklich an Höhe, ehe sie vom rund 900 Meter langen Hattinger Tunnel verschluckt werden. Dennoch war die Problemlage auf diesem Abschnitt sehr komplex. Der Tunnel selbst führt durch bröckeliges Juragestein, was damals besonders erschwerend wirkte und den Arbeitern eine Bauzeit von einem Jahr abrang. Noch heute führt der weiße Jurakalkboden mit seinen Hohlräumen (Dolinen) immer wieder zu Geländeabbrissen und Trassensenkungen. Die Linienführung mußte aber auch auf den bereits existierenden Verlauf der Gäubahn – damals noch via Immendingen, wo die Züge wenden mußten – Rücksicht nehmen, das heißt also, Immendingen anbinden. Dazu geisterte in dieser Zeit auch die Idee in den Köpfen herum, von Hattingen aus eine Eisenbahnverbindung über den Raum Stockach, Schwackenreute nach München zu schaffen. Das ist der Grund, weshalb die kleine Ortschaft, die erst noch weit oberhalb der Bahnlinie liegt, über einen Bahnhof mit einer so großzügigen Gleisanlage verfügt. Hattingen hätte also zu ei-

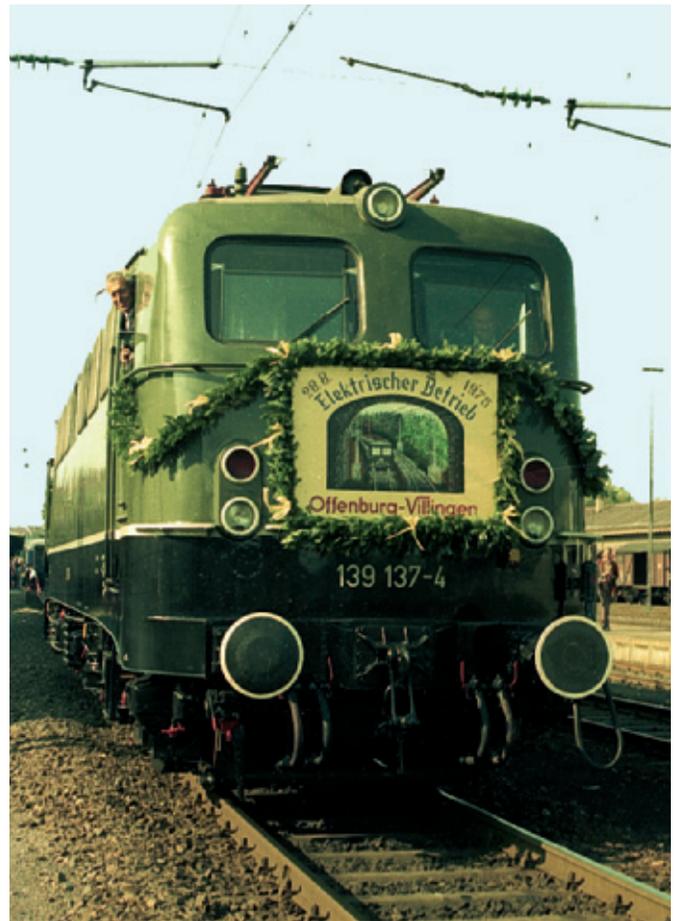
nem eigentlichen Eisenbahnknotenpunkt werden sollen. Um solche Probleme hatten sich die abtrünnigen Wässer der Donau nie zu plagen: Sie verschwinden ganz einfach durch das Kiesbett in der Immendinger Schleife, gluckern südwärts durch den Berg, um im imposanten Aachtopf bei Engen wieder ans Tageslicht zu kommen. Und das seit Jahrmillionen.

Problemlos gestaltete sich hingegen der weitere Streckenverlauf von Immendingen-Donaueschingen und Villingen entlang der jungfräulichen Donau, so daß der dritte Abschnitt der Schwarzwaldbahn im August 1869 dem Verkehr übergeben werden konnte. Zuvor waren bereits 1866 die Schienen auf dem Abschnitt Singen–Engen vergelegt worden. Die Verbindung Singen–Konstanz als Bestandteil der badischen Hauptbahn, beginnend in Mannheim via Basel, war bereits im Juni 1863 fertig.

Ein so anspruchsvolles Werk hatte auch seinen (stolzen) Preis: 50 Millionen Reichsmark kostete



In den Anfangsjahren der Schwarzwaldbahn war Villingen der maschinen-technische Mittelpunkt, wie dieses Fotos eindrucksvoll dokumentiert. In der Bildmitte eine Dampflok, links daneben die Besandungsanlage und im Hintergrund der große Wasserbehälter.



Ein Meilenstein bedeutete für die Schwarzwaldbahn die in den 70er Jahren begonnene Elektrifizierung. Veranschlagt waren anfangs 40, am Ende kostete die Elektrifizierung zwischen Offenburg und Villingen 100 Millionen Mark.

der Bau der gesamten Bahnstrecke von Offenburg bis zum Bodensee. Davon entfielen allein

Damals schon teurer als geplant

auf den rund 29 km langen Abschnitt Hornberg–Sommerau über 19 Millionen; fast zwei Drittel davon verschlang der Bau der Tunneln. Sie mußten gegen eindringendes Wasser geschützt werden, damit sich keine Seen auf dem Gleisbett bilden konnten. Mehr als geplant kosteten vor allem die Tunneln, weil sie – was nicht vorherzusehen war – mit einer festen Gewölbeausmauerung versehen werden mußten.

An Problemen fehlte es wahrlich nicht: Die Topographie bereitete welche, die Technik und schließlich die Einbindung in bestehende Linien. Als ob das nicht schon genug der Hemmnisse wäre: Die 1867 begonnenen Bauarbeiten im Hochschwarzwald wurden durch obendrein noch durch den Deutsch-Französischen Krieg sowie einen italienischen Erbfolgekrieg behindert. Das führte zu zeitweiligen Arbeitsunterbrechungen mit den entsprechenden Folgekosten, weil halbwegs ausgebrochene Gewölbe einzustürzen drohten. Daher ließ die Fertigstellung der Schwarzwaldbahn bis 1873 auf sich warten. Am 10. November dampften nach über sechs Jahren Bauzeit die ersten Reisezüge durchgehend zwischen dem Rheintal und dem Bodensee. Robert Gerwig sonnte sich indes nicht im Ruhm, sondern reiste 1872 noch vor der feierlichen Eröffnung in die Schweiz ab.

Dort war er gefragt als Ingenieur beim Bau der Gotthardbahn. Freilich war ihm das Glück eher abhold, denn er drang mit seinen eigenen Vorstellungen nicht wie erhofft durch. Immerhin sind seine nach ihm benannten Schleifen am Gotthard ausgeführt worden.

Das Bahnfahren war bis weit ins 20. Jahrhundert einer Oberschicht vorbehalten. Und die fand anfänglich in den paar Zügen Platz. Deshalb genügte erst einmal ein Gleis auf der Bergstrecke. Andererseits gab's noch längst keine Konkurrenz durch das Auto, und das Pferdefuhrwerk hatte keine Chance mehr gegen die Bahn. Auch der Güterverkehr, beispielsweise der Transport des vielen Holzes, verlangte nach mehr Kapazitäten. Außerdem war es das Markenzeichen – man könnte auch von aggressiver Marketingstrategie sprechen – der Badischen Bahn, wo immer möglich doppelspurig zu fahren. Deshalb wurde die Erweiterung zur Doppelspur schon 15 Jahre nach Betriebsaufnahme realisiert. Dafür hatte der weit blickende Gerwig vorgesorgt: Er hatte die Tunnelprofile von Anfang an auf die dafür nötige Größe aufgebohrt. Mit dem Aushub aus den Tunneln war die Trasse für das zweite Gleis schon ausgelegt worden. 1888 fuhr die Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Villingen doppelspurig; erst ab 22. Dezember 1921 war die Strecke dann durchgehend zweigleisig.

Die Schwarzwaldbahn brachte den Anrainern einen großen wirtschaftlichen Aufschwung. In

besonderem Ausmaß profitierten Triberg, St. Georgen und Villingen (die Zusammenlegung mit Schwenningen zu einer Stadt erfolgte erst 1972). Villingen wurde auch der maschinen-technische Mittelpunkt der Schwarzwaldbahn. Mit Dampf- und Diesellokomotiven besorgte das Personal zuverlässig den Verkehr. Die Streckenführung erfuhr im Lauf der Zeit nur noch kleine Veränderungen: In Hausach eine bessere Einfahrt, verbesserte Kurvengestaltungen sowie Gleisdreiecke in Offenburg und Donaueschingen. Fast hätte der unselige Krieg noch ein Projekt hinzugefügt. Bei Blumberg wurden damals Doggererze entdeckt und für deren besseren Abtransport war – mit einem Durchstich durch den Fürstenberg – eine Seitenlinie zur Schwarzwaldbahn geplant, die bei Donaueschingen abzweigend wäre. Und mit einem Rangierbahnhof und Gleisdreieck wäre das Dorf Marbach bei Villingen völlig eingekreist worden. Glücklicherweise wurde dieses Vorhaben aber nie realisiert.

Strom siegt über Diesel . . .

Nichtsdestotrotz. Der Ausbau der bestehenden Infrastruktur machte weitere Fortschritte. Den nächsten Quantensprung brachte die Elektrifizierung, der freilich eine lange Diskussion um das Kosten-Nutzen-Verhältnis voranging. Dabei spielte der zu erreichende Fahrzeitengewinn eine entscheidende Rolle. Die Lobby der Dieselindustrie sowie der »Bund der Steuerzahler« machten seinerzeit Front gegen eine Elektrifizierung. Erst ein neues Gutachten wies nach, daß

die Elektrifizierung doch von Vorteil wäre. So entschied der Baden-Württembergische Landtag 1965, die Strecke baldmöglichst unter Strom zu setzen. Doch auch dieses Vorhaben stellte sich als sehr anspruchsvoll heraus. Zum einen hatte man in Deutschland nur sehr wenig Erfahrung mit der Elektrifizierung von Tunnelstrecken, zum andern wiesen außer dem bei Hornberg liegenden Tunnel keine anderen den für Oberleitungen nötigen Querschnitt auf. Die einfachste Lösung wäre ein Rückbau auf ein Gleis gewesen, um das nötige Lichttraumprofil zu erreichen. Doch das hätte einen großen Rückschritt für die Transportkapazität bedeutet. Schlussendlich entschied man sich für die Tieferlegung der Gleise. So konnte der Bauauftrag erst 1971 vergeben werden. Ein Jahr später fuhren die Bauzüge auf und das Projekt wurde in vierjähriger, sehr aufwendiger Arbeit umgesetzt – alles natürlich unter laufendem Betrieb auf einem gut abgesicherten Gleis. Und wiederum verrechnete man sich: Anstatt der geplanten 40 Millionen kostete die Elektrifizierung des Abschnitts Offenburg–Villingen satte 100 Millionen DM. Gleichzeitig mit der Elektrifizierung erfuhr die Schwarzwaldbahn eine radikale Verjüngungskur. Sämtliche Signale, die Verkabelung und die Lichtenanlagen (Beleuchtung in den Bahnhöfen) wurden komplett erneuert.

Am 28. September 1975 fuhren die Züge zweigleisig elektrisch über die Schwarzwaldbahn bis nach Villingen. Ein Zufall verhalf dieser Stadt zu einer zusätzlichen Freude, weil hier der 10.000ste elektrifizierte Streckenkilometer der Deutschen Bundesbahn lag. Eine Gedenktafel im dortigen Bahnhof erinnert noch immer an diese runde Zahl. Gemeinsam erreichten dann zwei Jahre später die Schwarzwaldbahn mit der Gäubahn (aus Stuttgart kommend) zusammen den Bahnhof Konstanz. Somit hing der elektrische Fahrdracht durchgehend von Hamburg bis Konstanz und weiter in die Schweiz. Mit zum wirtschaftlichen Aufschwung trug auch der Tourismus bei. Übrigens gab es ihn



Zukunft und Vergangenheit: Seit Dezember 2006 verkehren auf der Schwarzwaldbahn neue Zugkonfigurationen, bestehend aus Doppelstockwagen und der E-Lok »BR 146.2« (oben). Züge wie der im unteren Bild zu erkennende »Interregio-Expreß« haben indes ausgedient. Die DB setzt sie künftig auf anderen Strecken ein.

auch schon in den »Kinderjahren« der Schwarzwaldbahn. Beispielsweise verbrachte der Großherzog aus Baden die Sommerfrische auf der Tannenhöhe bei Villingen. Dafür wurde

eigens der Holzverladebahnhof Kirnach mit Pavillon und Bahnsteig ausgestattet. Auch der

Robert Gerwig: Der Universelle

Gut 65 Jahre waren ihm vergönnt, dem aus einer Pforzheimer Familie stammenden Mann, der am 2. Mai 1820 in Karlsruhe geboren wurde. Seine Karriere beginnt sozusagen schon als sehr guter Schüler, der ihm den Eintritt in die polytechnische Schule – Vorläuferin der heutigen technischen Hochschule – mit 14 Jahren eröffnet. So schaffte er den Abschluß mit »vorzüglicher Beurteilung«.

Auf dem ersten Abschnitt seiner beruflichen Laufbahn übernimmt er als Beamter das technische Büro der Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau. Dies beinhaltete damals auch den Bahnbau, weil es eigenständige Eisenbahnämter noch nicht gab. Dreißig geworden, wird er zum Direktor der Uhrmacherschule in Furtwangen berufen. Sieben Jahre widmet er sich vielen Projekten wie dem Straßenbau im Südschwarzwald, etwa der heutigen B500. Gleichzeitig »amtet« er auch als Sachverständiger im Straßen-, Brücken- und Wasserbau. So ist es nicht erstaunlich, daß er 1865 der Mann der Schwarzwaldbahn wird, nachdem deren politi-

sche wie technische Planung schleppend vorwärts gegangen war. Er übernimmt die Projekte, ergänzt und verfeinert seine Vorstellungen. Allein 40 Jahre seines Lebens widmet sich Gerwig, der Universelle, dem Eisenbahnbau und der Projektierung.

1872, also im Jahr vor Vollendung der Schwarzwaldbahn wird er zum obersten Bauleiter der Gotthardbahn berufen. Doch in der Zentralschweiz hält er es nicht so lang aus wie im Badischen: Nach nur drei Jahren bittet er um Loslösung und kehrt in seine Heimat zurück. Daraufhin entstehen unter seiner Aufsicht die meisten Eisenbahnen in Baden. Das Leben des Robert Gerwig, des Unermüdlichen, ist von harter Arbeit und nie aufhörenden Ideen begleitet. Doch auch ein solches Leben dauert nicht ewig. Es endet am 6. Dezember 1885. Aber in der Erinnerung aller Bahnbegeisterten lebt er weiter. Der Gedenkstein steht unmittelbar in Triberg am Bahnhof und gleichzeitig am ehemaligen Übergang der B 500.

jva

. . . und IR über die Silberlinge

Reiseführer »Meiers Reisebücher« aus dem Jahre 1904 verweist in einer Streckenbeschreibung mit Fahrplänen, Preisen und Wandertipps auf die Schwarzwaldbahn (SWB). Es fehlt auch nicht die Vorschrift, wie man das Fahrrad im Zuge zu befördern hat: In einem Weidenkorb!

Und der Tourismus profitierte gewiß nicht nur von den landschaftlichen Reizen, den legendären Bauerngehöften, den Seen, den Zeugen der Rohstoffgewinnung aus dem mineralienreichen Boden des Schwarzwaldes, sondern auch von der Bahn, die sich so abenteuerlich durch die Gegend schlängelt. In den 80er Jahren kamen nach und nach die Züge mit den eingesetzten Silberlingen in die Jahre. Es drängte sich eine Modernisierung des Rollmaterials an. Mit verhältnismäßig geringem Aufwand restaurierte die Deutsche Bahn die Schnellzugwagen und stellte sie zu Zügen mit Lokomotive, Wagen, Bistro-Café und Steuerwagen zusammen. Geboren waren die InterRegios (IR), die wegen ihres modernen Designs mit einem offenen Mittelteil sowie Abteilen mit nur noch fünf Plätzen in der zweiten Klasse beliebt waren. Zulauf bekamen sie natürlich auch, weil man mit ihnen ab Som-

Pech für die Schatulle – Glück für die Touristen

Spulen wir einmal den Film zurück in die Zeit vor der Schwarzwaldbahn. Stellen wir uns als Nicht-Ingenieure die Aufgabe, anhand einer topographischen Karte eine möglichst einfach zu realisierende Linienführung für eine Bahn von Offenburg durch den Schwarzwald nach Villingen zu finden. Wenn wir zudem noch wissen, daß bis 1990 eine Bahnlinie nach Schramberg (zuletzt nur noch Güterverkehr) führte, so entdecken wir mit etwas Tüfteln, daß wir nach dem gewiß nicht ganz einfachen Überwinden der Talstufe auf der Hochebene am östlichen Fuß des Schwarzwaldgebirges sind – etwa in der Gegend von Königsfeld. Von da an ist es nur noch ein Katzensprung hinunter nach Villingen. Auf diesem Weg hätte der Scheitelpunkt der sogenannten Schiltachlinie bloß etwa 760 Meter betragen. Wir hätten alle die geologischen Probleme der Sommerauerlinie elegant umgangen. Die Kosten wären unvergleichlich geringer ausgefallen (der Personenverkehr zwischen Schiltach und Schramberg wurde übrigens schon 1959 eingestellt).

Nur wenn wir die damaligen politischen Verhältnisse nicht kennen, bezeichnen wir den Entscheid zugunsten der viel schwierigeren Variante als Fehlplanung. Das ganze Geheimnis: Die Schiltachlinie hätte nämlich durch württembergisches Hoheitsgebiet geführt. Und das wäre beim damaligen Stand der Politik etwa gleichrangig mit einem Landesverrat gewesen, denn die württembergische Uhrenstadt Schramberg war größter Konkurrent von Städten wie Triberg, St. Georgen und Villingen.

Eine weitere Variante wäre aus wirtschaftlicher Sicht die bestechendste gewesen, weil sie ins Uhrenzentrum Furtwangen und weiter via Vöhrenbach nach Donaueschingen geführt hätte. Entsprechend dem Namen des Tales auf der östlichen Seite nannte man sie Bregtallinie. Bei dieser Lösung hätte man jedoch zwischen Offenburg und Furtwangen einen Höhenunterschied von über 800 Metern überwinden müssen – deutlich mehr als die Gotthardbahn auf der Nordseite. Mit einer Maximalsteigung von 20 ‰ wäre dies nur mit vielen Schleifen möglich gewesen. Deshalb wurde diese Variante als erste von allen verworfen. Aber mit den ausgeführten vier großen Schleifen setzte Gerwig den Stempel und war auch Namenspatron für diese »Eisenbahnangriffe in den Bergen« weltweit.

Und wieder eine rhetorische Frage: Wo ständen wir, wenn die technische Vernunft über die politische Unvernunft gesiegt hätte? Uns wäre eine wunderbare, abenteuerliche Gebirgsbahn verlustig gegangen.

So steigen wir – um eine heutige Fahrt im Düsenteppich zu simulieren – in ruhigen Gefilden, nämlich in Konstanz (einzelne Züge fahren ab/bis Kreuzlingen) in den Doppelstockzug der Schwarzwaldbahn ein. Zunächst geht es entlang dem Bodensee nach Radolfzell und



Durch das Gebiet von fünf Verkehrsverbänden führt die die 252 Kilometer lange Strecke der Schwarzwaldbahn von Karlsruhe nach Konstanz (siehe Karte). Sie erschließt dabei ein Gebiet, in dem mehr als vier Millionen Menschen leben.

weiter nach Singen. Keinerlei Gefahr droht ebenso von den kreisrunden, steil aus dem Hegauboden ragenden Bergen, denn die sieben Vulkane links und rechts der Strecke sind seit Jahrtausenden erloschen. Absolut zahm ist auch die noch ganz junge Donau, deren Tal wir nach Überwindung eines Ausläufers der Schwäbischen Alb erreichen. Die weitere Fahrt führt vorbei an Donaueschingen, wo Mozart leider nicht hängen geblieben ist, der lebenswürdigen Zähringerstadt Villingen und sanft bergan nach St. Georgen. Nach dem 1,7 Kilometer langen Scheiteltunnel bei Sommerau beginnt das echte Bahnabenteuer. Ohne Karte auf den Knien verlieren wir spätestens dann die Übersicht über den Streckenverlauf, wenn nach einem großen Rechtsbogen und einem Tunnel der Zug im Seitental wieder ans Tageslicht kommt. Diese Umwege mußte Robert Gerwig ja künstlich schaffen, damit die Neigung nie 22 Promille überschreitet. Nach der Rückkehr ins Haupttal führt ein 180-Grad-Kehrtunnel zum Bahnhof Triberg, dem Ort, der wegen den mächtigsten Wasserfällen Deutschlands bekannt ist. Ein weiterer Abstecher in zwei Seitentäler – diesmal westlich des Gutachtals – und wir erreichen die Stadt, die bekannter ist durch das Hornberger Schießen. Dieses historische Ereignis wird jedes Jahr selbstironisch nachgestellt. In der heutigen Zeit wohl mit ausreichender Munition; hoffentlich mit blinder...

Damit ist das eigentliche Schwarzwald-Abenteuer überstanden. Vorbei am Dorf der Bollenhütte (Gutach), das dem Tal den Namen verliehen hat, geht's sanft hinab nach Hausach, wo

Durchfahren – zwischenhalten

die Schwarzwaldbahn nach links ins Kinzigtal einbiegt. Auf dessen restlichem Verlauf ist nichts Wildes mehr zu erwarten, befinden wir uns hier doch auf nur noch 240 Meter Höhe, die sich unmerklich weiter vermindert, wenn wir Haslach zustreben, diesem charmanten Städtchen am Endpunkt der Deutschen Fachwerkstraße. Wenn dann der Doppelstockzug an der Silhouette der alten Reichsstadt Gengenbach vorbeifließt, läßt die uns ahnen: Schon wieder etwas verpaßt! Der Rest ist Rheintal, Offenburg und Karlsruhe, wo es sich empfiehlt, gleich mit der Linie 6 weiter zu fahren zum Karlsruher Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM), von dem einige Kulturbeflissene schon viel gehört haben, aber noch nie dort waren. Zurück bleibt die Erinnerung an eine gut dreistündige, sehr abwechslungsreiche Fahrt mit der Schwarzwaldbahn. Eine Fahrt, die man nur einmal als Ganzes machen sollte, denn es gibt – was zu beweisen war – eine Menge an Sehens- und Erlebenswürdigem zwischen Bodensee und Rhein. Und immer wieder zweigen andere Bahnen ab, die uns in weitere Gegenden des Schwarzwaldes entführen.

mer 1996 zuschlagsfrei fahren konnte. Von außen waren sie von weitem durch ihren ozeanblau-weißen Anstrich zu erkennen. Im Sommer freilich mutierten sie zu Saunawagen; zudem neigten sie zum Dröhnen. Immerhin boten sie ab 1989 auch auf der Schwarzwaldbahn einen verbesserten Komfort im Zweistundentakt. Einige IR fuhren über Karlsruhe hinaus zu entfernteren Zielen bis Berlin oder Puttgarden. Und ein Zuglauf erhielt sogar den Namen »IR Robert Gerwig«.

Morgenröte am Schwarzwaldhimmel

Allerdings währte die Fahrlust nicht sehr lange: Ab 2001 wich sie dem »Fahrfrust«, denn es verschwanden die meisten IR-Kompositionen. Im Winter 2002/03 wurde das Produkt InterRegio deutschlandweit abgeschafft. Auf der Schwarzwaldbahn fahren die verbleibenden Fernzüge nun als teurere InterCity. Doch wo die Not groß ist, ist Hilfe oft nahe und diese kam diesmal aus der »Küche« des freien Netzzuganges. Im Februar 2003 bahnte sich eine neue Epoche der Schwarzwaldbahn an: Im Amtsblatt der EU wird der Betrieb der Strecke mit einer Jahresleistung von mehr als 3,1 Mio. Zugkilometern pro Jahr für die nächsten zehn Jahre ausgeschrieben.

Dabei werden folgende Ziele gesetzt:

- Kostenreduzierung,
- Qualitätsverbesserung,
- Steigerung der Kundenorientierung und die
- Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses für den SPNV-Aufgabenträger.

Im Juli 2003 liegen drei Angebote vor und zwar von

- einem Konsortium aus Südwestdeutscher Verkehrs AG, Hohenzollerischer Landesbahn, Albtal Verkehrs-Gesellschaft und EuroTHURBO GmbH;
- der Connex GmbH, zusammen mit dem Subunternehmer SüdOstBahn, St. Gallen, für den »seehas« und schließlich
- der DB Schwarzwaldbahn GmbH, einer 100%igen Tochter der DB Regio AG.

Im Februar 2004 erteilte das damalige baden-württembergische Umwelt-/Verkehrsrministerium der DB Schwarzwaldbahn GmbH den Zuschlag aufgrund folgender Kriterien:

- Höhe der laufenden Zuschüsse.
- Betriebliche Qualität (Betriebsprogramm einschließlich Angaben zur Pünktlichkeit und der angestrebten Zuverlässigkeit, Zugbildung und Platzangebot, Personalkonzept, Leitstelle, Notfallmanagement und Mängelbeseitigung, Marketing).
- Verkehrliche Qualität (Tarifkonzept, Vertrieb, Fahrgastinfo, Beschwerdemanagement, Marketing).
- Technische Qualität (Fahrzeugkonzept, Werkstatt-, Wartungs- und Abstellkonzept, Fahrradmitnahmemöglichkeit).

Diese ist nun vor eine große Herausforderung gestellt: Es blieben gerade mal 34 Monate, um komplett neues Rollmaterial zu bestellen, den Detailfahrplan auszuarbeiten und vor allem,



Der Güterverkehr spielte auf der Schwarzwaldbahn früher eine wesentlich bedeutendere Rolle als heute. Den PS-starken Dieselloks vom Typ »V 200«, die lange Zeit das Bild der Schwarzwaldbahn prägten, wurde auf der Fahrt durch den Schwarzwald einiges abverlangt.



Die neuen Doppelstock-Kombinationen werden von bärenstarken Loks des Typs »BR 146.2« gezogen. Die E-Loks bringen eine Nennleistung von 7600 PS auf die Schiene, das Gewicht beträgt 84 Tonnen.

den ganzen Betrieb pünktlich zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 aufzugleisen (siehe auch Interview mit Dirk Andres).

Im Vordergrund aller Bestrebungen steht natürlich der Fahrkomfort der Reisenden, die sich erst noch in zwei Hauptkategorien aufteilt: Im gebirgigen Teil der Strecke freuen sich vorab die Touristen mit Wanderschuhen oder Fahrrädern, Feriengepäck und Skis – so es wieder einmal Schnee hat – auf eine bequeme und aussichtsreiche Reise. Auf den »Talstrecken« möchten Pendler rasch, pünktlich und – man denke an die warmen Sommer im Rheintal – schweißfrei zur Arbeit und wieder nach Hause gelangen. Hier heißt die Lösung klimatisierte Doppelstockwagen, in deren oberen Etagen speziell die Touristen die Aussicht genießen können. Dank einer neuen, innovativen Konstruktion des »Typs 2003« gelingt es, die Beinfreiheit der Passagiere im unteren Stock zu vergrößern und

oben die in den Vorgängertypen vorhandenen Fußbodenschrägen zu eliminieren. Luftgefederte Drehgestelle verleihen den Wagen eine ganz besondere Laufruhe. Physikalische Gründe (Federweg) lassen bei Doppelstockwagen allerdings gar keine Stahlfedern mehr zu. Entscheidend für einen zuverlässigen Betrieb war auch die Traktion. Die Schwarzwaldbahn setzte auf den neusten Loktyp »BR 146.2« mit einer Nennleistung von 5,6 MW und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Alles Rollmaterial wurde bei Bombardier Transportation hergestellt. Die Loks stammen aus Kassel, die Doppelstockwagen aus Görlitz (Sachsen).

Damit sind wir bei einem veritablen logistischen Problem der Inbetriebsetzung. Eines, auf das man allerdings erst stößt, wenn man den detaillierten Ablauf aller Phasen zu planen beginnt. Eine der am schwersten zu beantwortenden Fragen war zunächst: Wohin mit den Wa-



Triberg ist einer der Haltepunkte entlang der Schwarzwaldbahn. Dieses Foto zeigt von höherer Warte aus das neuzeitliche Bahnhofsgebäude und einen nostalgischen, aus drei Einheiten bestehenden Schienenbus. Ab Triberg beginnt dann der tunnelreichste Abschnitt der Schwarzwaldbahn hinauf nach St. Georgen.

gen und Loks nach der Auslieferung, während der temporären Verwendung im Test- und Instruktionsbetrieb beziehungsweise bis zur fahrplanmäßigen Inbetriebnahme? Die zweite wichtige Frage, die sich den Bahn-Verantwortlichen stellte: »Wo stellen wir die innerhalb kürzester Zeit frei werdenden Zugkompositionen ab«? Das Ganze mußte natürlich gelöst werden, ohne daß sich »Alt und Neu« – bei heutzutage beschränkten Gleis- und Weicheninfrastrukturen – in die Quere kommen durfte. Und es gab noch eine weitere logistische »Knacknuß«: Wo werden die in größeren einheitlichen Blöcken ankommenden Fahrzeugtypen (Loks aus Kassel, Doppelstock(steu)rwagen A- und B aus Görlitz) zu den definitiven Kompositionen zusammengestellt? Das Team um Dirk Andres fand für dieses Problem die Lösung in Gengenbach am westlichen Fuß des Schwarzwaldes. So gab es unzählige Detailfragen abzuklären, infrastrukturell mußte unter anderem eine neue Außenreinigungsanlage in Freiburg (Investitionsvolumen: knapp fünf Millionen Euro) und eine neue Innenreinigungsanlage auf Schweizer Gebiet im »Konstanzer-Zwickel« zeitgerecht erstellt werden. Außerdem galt es, das Personal auf Loks, in den Wagen wie auch auf den Leitstellen mit den neuen Gegebenheiten vertraut zu machen.

Dank den minutiös vorausgeplanten Aktionen gelang die Umstellung zum Fahrplanwechsel am Sonntag, 10. Dezember 2006 dann auch ohne größere Schwierigkeiten. Daß sich jemand einen »kriminellen Scherz« mit einer Bombendrohung am Tag zuvor – dem Tag des Festaktes mit politischer Prominenz – leistete, ist der Schwarzwaldbahn ebenso wenig anzulasten wie das immense Interesse der Bevölkerung an einer Testfahrt am Eröffnungstag. Letzteres führte nämlich zu »sardinenbüchsenähnlichen« Verhältnissen in den Zügen. Trotzdem hatten die Schwarzwaldbahn und ihr Personal gleich zu Beginn eine wohl einmalige Bewährungsprobe bestanden.

Johannes von Arx

Die heutige Schwarzwaldbahn in Zahlen und Fakten

Zwischen Konstanz und Karlsruhe liegen 252 Kilometer mit 17 IRE- bzw. 22 RE-Haltepunkten. Die Schwarzwaldbahn erschließt ein Gebiet mit 24 Kommunen, in denen 4,2 Mio. Einwohner leben. Sie durchfährt nicht weniger als fünf Verkehrsverbünde und befördert jährlich fast 9,3 Mio. Reisende.

- Die Doppelstockkompositionen fahren im Stundentakt, ergänzt durch das im Takt integrierte Intercity Zugpaar Schwarzwald
- Insgesamt sind elf Lokomotiven des Typs »BR 146.2« und 36 Doppelstockwagen (davon zwölf Steuerwagen) im Einsatz, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h.
- Hersteller: Bombardier Transportation (Görlitz).
- Die Loks bringen eine Nennleistung von 7600 PS (5,6 MW) auf die Schiene, das Lokgewicht beträgt 84 t (Achslast: 21 t). Die Doppelstockwagen sind mit einem sogenannten Nahverkehrspaket (Zugzielanzeige, Fahrgastinformationssystem) ausgerüstet und wurden bei Bombardier Transportation (Kassel) gebaut.

iNFO



Der freie Journalist und El. Ing. HTL Johannes von Arx (64, Foto) zählt seit mehreren Jahren zum Autorenteam dieses jährlich erscheinenden Magazins. Aus seiner Feder stammen beispielsweise der 2003 veröffent-

lichte Beitrag über »Die S-Bahn-Geschichte der Schweiz« und die im darauf folgenden Jahr erschienene Analyse über die Qualität des ÖPNV in der Schweiz. Der »Anreger«, »Brückenbauer« und »Tabubrecher« – wie sich der passionierte Radfahrer (johannes@anreger.ch) gerne selbst charakterisiert – hat freilich auch in der Schweiz journalistische Duftmarken gesetzt: 1997 und 2000 erschienen beispielsweise zwei Bücher über die »Eisenbahnstadt Olten« sowie »Dampfbahn Furka Bergstrecke«, an der übrigens auch sehr viele Deutsche kräftig Hand anlegten und noch immer anlegen. Darüber hinaus ist der gelernte Chemielaborant für schweizerische und deutsche Fachzeitschriften tätig und zudem leidenschaftlicher Organisator von Fachreisen zu interessanten Bahnzielen – häufig in Deutschland. Geistig beschäftigt sich von Arx intensiv mit anspruchsvoller Musik aus aller Welt und hat bereits ein Buch darüber im Kopf. Doch noch vorher beabsichtigt er heute in Zürich lebende Solothurner ein Buch zum Thema »Messies« zu schreiben. Dies sind Leute, die alles

aufbewahren, »was man einmal noch brauchen könnte« und oft auch ein Problem mit Ordnungsstrukturen haben – nicht selten aus Perfektionsdrang. Als Mitbetroffener hat er in der Schweiz die Gründung eines Verbandes (www.lessmess.ch) angeregt und engagiert sich für Aufklärung und Forschung in Sachen Messie-Phänomen.

Zum Thema Schwarzwaldbahn stehen natürlich auch im Internet weitere Informationsquellen zur Verfügung:

- www.db-schwarzwaldbahn.de
- www.schwarzwaldbahn.net
- www.schwarzwald-tourist-info.de
- www.bahn.de
- www.schwarzwaldcard.info

Zahlreiche Gratisbroschüren informieren über Bahn, Kultur, Landschaft und Veranstaltungen. Für Touristen aus der Schweiz: Deutsches Verkehrsbüro, Talstraße 62, CH-8001 Zürich.

Tel.: 0041 / 43 / 213 22 00; Fax: 0041 / 43 / 212 01 75. Hier können auch Bahntickets gekauft werden (gntozrh@d-z-t.com).

Zum Gelingen dieses Beitrages trug unter anderem Manfred Oberg aus Villingen bei (siehe separaten Beitrag). Seine Detailkenntnisse über die Schwarzwaldbahn und die historischen Fakten waren ungemein hilfreich. Herzlichen Dank dafür! Einige Details verdankt der Autor aber auch der sehr informativen Webseite des Tribergers Martin H. Duffner (www.schwarzwaldbahn.net). Schließlich war auch Dirk Andres, Korridormanager der Schwarzwaldbahn, hilfreich zur Stelle.

Aus der Sehnsucht nach den Loks wurde eine Liebe zur Schwarzwaldbahn



Dies ist die Geschichte einer Leidenschaft. Nicht eine von jener Machart, wie sie im zauberhaften Südeuropa spielt, sonntags zur besten TV-Sendezeit in die Wohnstuben kommt und Tränendrüsen lockert. Die Leidenschaft des Manfred Oberg ist von anderer Art, sie hat zwischenzeitlich viereinhalb Jahrzehnte überdauert und paßt durchaus in dieses mit technischen Daten reich gespickte Druckwerk RegioTrans.

In Zeiten, da kleine Buben beginnen, sich mit ihren späteren Berufswünschen auseinanderzusetzen – heute Rennfahrer, morgen Astronaut und übermorgen Raubtierdompteur –, gab es für Manfred Oberg immer nur eines: Lokführer, was sonst. Vom Fenster der elterlichen Wohnung in Baden-Württembergs ältester Stadt, Rottweil am jungen Neckar, hatte er den direkten Blick auf einen Eisenbahntunnel, und die Frage trieb ihn um, woher wohl die Züge aus der Dunkelheit kommen und wie es am anderen Ende des Tunnels aussehen könnte. Die Frage bedurfte der Klärung, der Dreijährige machte sich auf den Weg in das große schwarze Loch. Wäre da nicht ein Schutzengel in Gestalt des Nachbarn gewesen, hätte der Ausflug schnell ein böses Ende nehmen können. Der, selbst Eisenbahner, kannte den Dreikäsehoch und seine große Liebe zu den Zügen, und so kam es, daß der kleine Manfred in Begleitung des Nachbarn und eines zwischenzeitlich alarmierten Polizisten der erschrockenen Mutter wohlbehalten in die Arme gedrückt wurde.

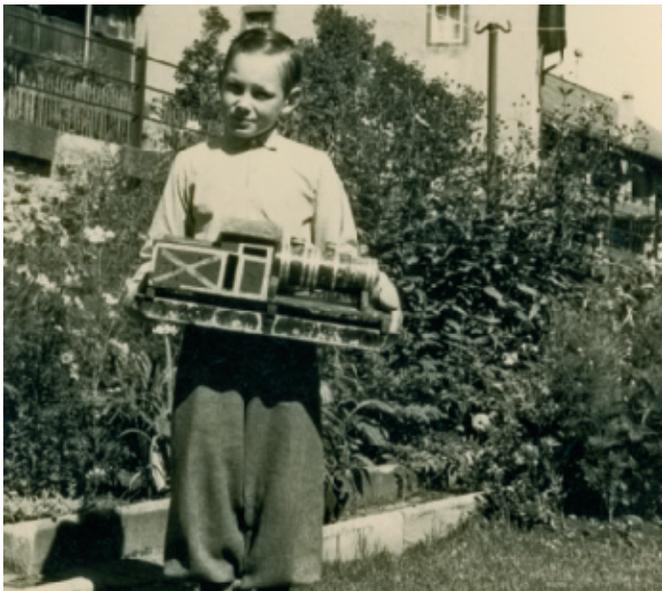
Manfred Oberg ist auf allen Führerständen der Schwarzwaldbahn zu Hause (gewesen). Natürlich fuhr er einst mit der legendären »V 200« seinen geliebten Schwarzwald rauf und runter und auch das Dampflok-Zeitalter erlebte er noch aktiv mit. Nach einem Ingenieur-Studium, das ihm die Bahn ermöglichte, gab er nicht nur sein über Jahrzehnte erworbenes Fachwissen weiter, sondern versuchte seinen auszubildenden Kollegen auch ein wenig von seiner sehr ausgeprägten Liebe zu den Loks zu vermitteln. Als die neue Schwarzwaldbahn erprobt wurde, war Manfred Oberg natürlich bei der ein oder anderen Erprobungsfahrt ins schweizerische Kreuzlingen mit dabei (kleine Fotos im Uhrzeigersinn gesehen).

Die Einsicht, derlei Expeditionen nicht zu wiederholen, blieb zwar, nicht aber die Sehnsucht nach den dampfenden schwarzen Loks. Und so stand der Bub ein paar Jahre später, zwischenzeitlich in der Schwarzwaldstadt Villingen wohnhaft, stundenlang auf der Bahnbrücke und schaute den Männern vom Bahnbetriebswerk bei ihrer Arbeit zu. So lange, bis eines Tages von unten die Einladung kam: »Komm runter, wenn Du Lust hast, kannst uns ja helfen«! Ab diesem Tag kam Manfred Oberg, der sich fortan zwischen all den zu wartenden Loks herumtreiben durfte, mit schöner Regelmäßigkeit reichlich rußverschmiert nach Hause. Das war definitiv der frühe Start in eine bemerkenswerte berufliche Laufbahn.

Die Liebe zu den Lokomotiven und eine gehörige Portion Ehrgeiz waren die Mischung, mit der Manfred Oberg seine Ausbildung beim Bahnbetriebswerk Villingen absolvierte und einen Tag, bevor er seinen Wehrdienst begann, das Lokführer-Zertifikat ausgehändigt bekam. Selbst bei der Bundeswehr verlor er sein großes Ziel nicht aus den Augen und meldete sich freiwillig zu allen technischen Fortbildungskursen, lernte am Panzer die Fahrzeugtechnik, die er vielleicht später auf Dieselloks übertragen könnte.

Als Ende der Sechziger Jahre die Dampfloks un-aufhaltsam aufs Altenteil geschoben wurden, machte Manfred Oberg seine ersten Erfahrungen auf einer Rangier-Diesellok, arbeitete sich zielstrebig hoch und absolvierte schließlich alle Lokführerprüfungen. Mit dem Ergebnis, daß er gerade mal 22-jährig auf der legendären »V 200« fuhr. Er nahm jeden sich bietenden Sonderdienst an, war von Nord bis Süd mit Sonderzügen auf der Schiene und überführte ungezählte Loks an ihre Einsatzorte. Von all den Schienen-Kilometern, die dabei zusammenkamen, gehörten jene zwischen Offenburg und Villingen zu den absoluten Favoriten. Manfred Oberg und die Schwarzwaldbahn, das wurde eine solch große Liebe, daß der Lokführer jeder Versuchung widerstanden hätte, sich der Karriere wegen in andere Regionen versetzen zu lassen. Da hinein gehört die Geschichte mit der »TEE 601« mit einer höchst störanfälligen Spezies von Lokomotiven, die mit den Steigungen den Schwarzwald rauf regelmäßig ihre Probleme bekamen. Deshalb konnte es schon mal passieren, daß sich Oberg, vom »TEE 601«-Einsatzort Karlsruhe kommend, bis auf die Unterwäsche auszog, in den Maschinenraum des Triebkopfs seiner Lok krabbelte und, die Wand im Rücken und den Motor bedrohlich nahe am nackten Bauch, bei gut und gerne 70 Grad Hit-

Die Sehnsucht nach den Loks



Lokomotiven faszinierten Manfred Oberg schon von Kindesbeinen an, wie man auf dem Bild links – damals als Zehnjähriger – unschwer erkennen kann. Später wurde diese Leidenschaft zum Beruf. Die schwarzen Ungetüme, die er als kleiner Junge so bewunderte, durfte er dann selber fahren (rechts). Diese Aufnahme entstand 1964 in Villingen.

ze »seine« Lok fit machte für die entscheidenden 38 Kilometer der Strecke, die erfahrene Lokführer ihrer heftigen Höhenunterschiede wegen »die Rampe« nennen.

Zwischenzeitlich verheiratet und Vater zweier Kinder, zog das junge Quartett in einen Haltepunkt entlang der Schwarzwaldbahn. Was enorme Vorteile brachte. Rechtzeitig bevor der Zug mit dem Familienvater im Führerstand der Lok das Häuschen passierte, stand die junge Frau auf dem Bahnsteig und hielt einen in großen Lettern beschriebenen Einkaufszettel in den Wind, den Manfred Oberg nach Feierabend dann im nahen Villingen bereitwillig arbeitete.

Anfang der Siebziger Jahre bot die Deutsche Bahn dem ehrgeizigen jungen Mitarbeiter eine Art abgespecktes Ingenieur-Studium für den gehobenen technischen Dienst an. Der überlegte nicht lange, belegte vier Semester und bekam die angestrebte Position als Lokführer-Ausbilder. Die dann folgenden 32 Jahre verbrachte er mehr im Führerstand unterschiedlichster Lokomotiven als am ihm zugedachten Schreibtisch. »Mein Büro ist auf der Lok und bei den mir anvertrauten Menschen«, pflegte er seine Aufgabe zu definieren. Er begleitete die jungen Kollegen auf der »V 200« und anderen Typen und übernahm schon bald darauf nach einer turbulenten Zeit mit Schulungen, Seminaren, Sondereinsätzen und Präsentationsfahrten die dienstgradhöhere Aufgabe als Lehr-Lokführer. Als zwischenzeitlich unmittelbarer Vorgesetzter der jungen Lokführer in der Personalführung oblagen ihm schließlich auch deren Abschlußprüfungen. Immer in all den Jahren war es ihm Anliegen, die Sorgen und Nöte der Lokführer weiterzugeben und die Menschen bei ihrer verantwortungsvollen Arbeit zu betreuen.

Ab 1975 begann eine neue Ära bei der Deutschen Bahn. Nach den Dampf- und Dieselloks wurde umgestellt auf elektrischen Betrieb. Was für Manfred Oberg, den unermüdeten Lernenden, eine neuerliche Ausbildung bedeutete. Er und seine Kollegen mußten gehörig umdenken, denn bereits zwei Jahre später verkehrten

auf der Schwarzwaldbahn mit ihren 39 Tunnels keine Dieselloks mehr. Immer wieder neue Lokomotiven-Typen zogen die Züge in den Schwarzwald, und alle hat Manfred Oberg irgendwann einmal gefahren.

Trotz aller Umstellungen und Weiterbildungen blieb ihm noch »Luft«, sich intensiv auch um das Bahngeschehen in der nahen Schweiz zu kümmern. Er spezialisierte sich auf die Grenzfahrestrecken Schaffhausen und Kreuzlingen. Was sich bald schon als klug und vorausschauend erweisen sollte, denn um 1987 öffnete sich die Schweiz im grenzübergreifenden Bahnverkehr und gab ihre Loks an deutsche Lokführer ab. Manfred Oberg erwarb als erster Deutscher den Schweizer Lokführerschein, fuhr mit dem Eröffnungszug und der »Re 4/4« über die Landesgrenze und durfte später sogar den Schweizer TEE auf der Strecke Zürich–Stuttgart fahren. Bei den Eidgenossen bekleidet er das für die Schweiz höchste Amt im Bahnwesen und ist in seiner Funktion als Prüfungsexperte noch heute dort aktiv.

Es sollte nicht bei den Abstechern ins benachbarte Alpenland bleiben, denn selbst die privaten Urlaubsfahrten hatten stets irgendwie mit der Eisenbahn zu tun. Bewaffnet mit Dienstausweis und einer handvoll aussagekräftiger Fotos »seiner« Lokomotiven pirschte er sich in Moskau, Kopenhagen, in Fernost und anderswo an die Kollegen heran und ließ nicht eher locker, bis er einen Fuß auf deren Lokomotiven setzen durfte. Die mangelnden Sprachkenntnisse überbrückte der Lok-Verliebte mit Hand- und Fuß-Gesten, was seine Frau noch heute amüsiert mit »Tarzan-Sprache« auf den Punkt bringt.

Heute, das ist für Manfred Oberg die passive Phase der Altersteilzeit, und auch die gehört immer noch ein wenig der Bahn. Als freiwilliger Mitarbeiter ist er bei der DB Regio tätig, nutzt jede Gelegenheit, die Schienen der Schwarzwaldbahn zu befahren, fotografiert auf Teufel komm raus alles rund um sein Lieblingsthema und ist Vorstandsmitglied der Freizeitgruppe »Foto« des Bahn-Sozial-Werks.

Beim beruflichen Ausstieg nach 45 Dienstjah-

ren und 40 Jahren als Lokführer machte er sich zu seinem 60. Geburtstag selbst das schönste Geschenk. Er mietete einen Sonderzug und lud 60 ihm nahe stehende Menschen zu einer Fahrt auf der Schwarzwaldbahn ein. Daß er diesen Zug höchstpersönlich gefahren hat, muß wohl kaum ausdrücklich erwähnt werden.

Anne Bethge

INFO



Anne Bethge (Foto) hat wie der in diesem Beitrag beschriebene Manfred Oberg ebenfalls eine Leidenschaft, nämlich die zum Journalismus. Jahrzehntelang arbeitete sie zunächst als Freie Mitarbeiterin für etliche, in Villingen-

Schwenningen erscheinende Tageszeitungen. Dabei war der Bericht über das lokale Geschehen ebenso ihr Metier wie die Beschreibung interessanter Arbeitsplätze. Im Laufe der Zeit entdeckte sie allerdings ihre besondere Neigung zu Portraits über interessante Menschen. Allein für die im Verlag Hermann Kuhn GmbH & Co. KG (Schwenningen) herausgegebene Tageszeitung SÜDWEST-PRESSE/Die Neckarquelle verfaßte sie im Rahmen einer langjährigen Serie insgesamt 500 Beiträge. Daß aus dieser Leidenschaft eines Tages eine Vollzeit-Beschäftigung werden sollte, war vorgezeichnet. Seit vielen Jahren betreibt Anne Bethge daher ein eigenes Pressebüro und ist darüber hinaus Autorin und Mitarbeiterin der ersten Stunde dieses Magazins. In Erinnerung dürften vielen Lesern noch die Serie über die deutschen Bahnhofs-Kathedralen sein, die alleamt aus ihrer Feder stammten.

»Für den Fahrzeug-Austausch auf der Schwarzwaldbahn blieb wenig Zeit«

In einem Interview bewertet Dirk Andres, Korridormanager der »Neuen Schwarzwaldbahn«, die neuen Pünktlichkeitswerte positiv



Rechtzeitig zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 nahm die »neue Schwarzwaldbahn« reibungslos ihren Betrieb auf, nachdem die Kompositionen im Vorfeld ausgiebig getestet und sukzessive in Betrieb genommen worden waren. Am Tag des offiziellen Startes konnten Einheimische und Bahninteressierte, die von weit her angereist kamen, »ihre« Bahn in Besitz nehmen. So sie es überhaupt schafften, sich in die fast den ganzen Tag hoffnungslos überfüllten Doppelstockwagen hineinzuzwängen.

Dirk Andres oblag die logistisch höchst anspruchsvolle Aufgabe, den Prozeß der Übernahme der fabrikneuen Lokomotiven und Wagen, Probefahrten, Personalausbildung und Einführung in den Regelbetrieb verantwortlich zu begleiten. Die Schwarzwaldbahn setzte große Erwartungen in die neuen Loks »BR 146«. Und die Reisenden freuten sich auf den neuen Komfort, nachdem anfangs des Jahrhunderts die beliebten und immerhin im Zweistundentakt zirkulierenden Interregios aus dem Verkehr gezogen worden waren. Für das Magazin »RegioTrans« befragte Johannes von Arx den zuständigen Korridormanager (»Kümmerer«) über die ersten Erfahrungen und seine Pläne.

Welches waren die größten Probleme bei der Inbetriebsetzung der neuen Fahrzeuge? Können andere Bahnen von Ihren Erfahrungen profitieren?

Dirk Andres: »Die größte Herausforderung war, innerhalb von nur fünf Tagen vor dem Tag

Die Einweihung der Neuen Schwarzwaldbahn geriet entlang der Strecke zu einem echten Volksfest. In Villingen waren die Menschen völlig aus dem Häuschen und die von der Bahn veranstalteten Probefahrten waren restlos ausgebucht.

X alle Fahrzeuge über Nacht auszutauschen und am nächsten Tag im Regelbetrieb zu fahren. Hierzu war eine detaillierte Vorplanung notwendig, die es uns dann ermöglichte, einen fließenden, problemlosen Übergang innerhalb einer Woche hinzubekommen. Darüber hinaus war die Belastung für unser Fahrpersonal während der Vorbereitungszeit sehr hoch. Parallel zum Regelbetrieb auf der alten Schwarzwaldbahn mußte die Ausbildung auf den neuen Fahrzeugen inklusive Fahrpraxis sammeln erfolgen. Bei den Fahrzeugen selber gab es am Anfang geringe Störungen, die wir aber in enger Zusammenarbeit mit den vor Ort anwesenden Mitarbeitern von Bombardier Transportation (BT) innerhalb wenigen Wochen im Griff hatten. Die Erfahrungen, die wir bei der Einführung der neuen Schwarzwaldbahn gesammelt haben, wird DB Regio über den BestPractic-Austausch weitergeben, so daß andere Regionen von diesen Erfahrung profitieren können.«

Wie sieht die Situation nun nach mehreren Monaten nach dem Start aus; haben sich die Erwartungen in Sachen Betrieb

wie auch Fahrgastzahlen erfüllt?

Dirk Andres: In puncto Betrieb sind wir sehr zufrieden. Die bisherigen Pünktlichkeitswerte trotz den Stürmen Anfang 2007 sind vielversprechend. Für eine qualifizierte Aussage zu den Fahrgastzahlen ist es aber noch zu früh. Die Zugbegleiter bestätigen aber, daß die Züge zum Teil sehr gut besetzt sind.«

Haben sich die Lokomotiven der Baureihe 146 im – freilich nicht besonders harten – Winterbetrieb bewährt? Können die Züge mit den neuen Maschinen auch Verspätungen besser aufholen?

Dirk Andres: »Mit den neuen Kompositionen besteht erstmals die Möglichkeit, Verspätungen im Zuglauf abzubauen. Insbesondere zwischen Karlsruhe Hbf und Offenburg können durch das starke Beschleunigungsvermögen der BR 146.2 und der höheren Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h statt bisher 140 km/h im Bedarfsfalle Verspätungen abgebaut werden. Einer unserer Lokführer hat das sehr schön formuliert: »Wir fahren nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig, um eben pünktlich zu verkehren.««

Gab es unerwartete Probleme im Betrieb?

Dirk Andres: »Nein, nicht wirklich! Selbstverständlich treten bei neuen Fahrzeugen immer mal wieder kleine Störungen auf, systematische Probleme gibt es nicht.«

Wie sieht es aus mit der Zukunft des IC Bodensee? Bleibt er weiterhin erhalten?

Dirk Andres: »Die beiden außer Takt verkehrenden IC 2004 und 2006 (mit jeweiligem Rücklauf) haben nach unserem Kenntnisstand weiterhin Bestand. Dies trifft auch auf den im Takt verkehrenden IC 2370 (Schwarzwald) zu.«

Denken Sie auch an eine Verlängerung einzelner Kurse mit den Doppelstockzügen über Karlsruhe hinaus?

Dirk Andres: »Nein, an eine Verlängerung einzelner Kurse über Karlsruhe Hbf hinaus denken wir derzeit nicht. Hier sind wir natürlich auch an die vertraglichen Verpflichtungen mit unserem Besteller, dem Land Baden-Württemberg, gebunden.«

Umgekehrt: Gibt es eine Sparrunde des Landes Baden-Württemberg? Ist die Schwarzwaldbahn auch betroffen davon?

Dirk Andres: »Ja, in geringem Umfang werden wir zum kleinen Fahrplanwechsel am 10. Juni 2007 einzelne Zugleistungen streichen. Die durchgehenden, vertakteten Zugleistungen auf dem Gesamtlauf sind davon aber nicht betroffen. In vielen Fällen besteht weiterhin eine Umsteigeverbindung mit Produkten der SBB Deutschland GmbH oder der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG). Der Pendler- und Berufsverkehr wurde weitgehend geschont.«

Heute fahren erst einzelne Züge über die Grenze hinaus nach Kreuzlingen. Es besteht von Schweizer Seite her ein großes Bedürfnis nach einer Weiterführung nach St. Gallen. Haben Sie bereits Pläne in dieser Richtung und gibt es eine Option, die Loks mit den schmaleren Stromabnehmern und den Sicherungssystemen nachzurüsten?

Dirk Andres: »In einem ersten Schritt wollen wir die systematischere und bedarfsgerechtere



Ein Foto, das nun mal zum Schwarzwald gehört. Bei den Festlichkeiten anlässlich der Eröffnung der Neuen Schwarzwaldbahn durften hübsche Trachtenträgerinnen ebenso wenig fehlen, wie der obligatorische Uhrenträger.

Bedienung des 30er Knotens in Kreuzlingen herstellen. Hierzu stehen wir in engem Kontakt mit der THURBO AG in Kreuzlingen, für die wir ja zwischen Konstanz und Kreuzlingen im Auftrag unterwegs sind. Eine Anpassung der Sicherungssysteme würde nachträglich einen erheblichen Investitionsbedarf an den Fahrzeugen mit sich bringen. Im Rahmen der europaweiten Ausschreibung im Jahre 2003 wurde dies aber bereits erstmals durch uns genauer betrachtet und abgewogen. Der Charme der bisher praktizierten Variante besteht ja darin, daß man fahrzeugseitig keine wesentlichen Änderungen an den deutschen Zugsicherungssystemen für das Fahren von und nach Kreuzlingen benötigt hat. Auf Gleisebene mußte lediglich ein 2000 Hz-Magnet der DB auf Höhe des Einfahrtsignals Kreuzlingen abmontiert werden. Das war alles!«

Die früheren Interregios führten ein Bordbistro mit Bier vom Faß. In den heutigen Zügen gibt's bloß noch kleine Zwischenverpflegung von der Minibar. Genügt das für eine gut dreistündige

Fahrt über die schönste touristische Strecke Deutschlands?

Dirk Andres: »Die Erfahrungen aus der Vergangenheit mit dem Bordbistro im IR zeigen, daß ein anderes Angebot für einen solchen Verkehr in Deutschland notwendig ist. Das Bordbistro im IR war schwach frequentiert und wirtschaftlich für die neue SWB nicht vertretbar. Daher haben wir uns für ein Catering in der jetzigen Form entschieden. Wir denken, daß die Bedürfnisse der Reisenden hiermit voll erfüllt werden. Genauere Erkenntnisse gewinnen wir nach dem Anlaufen der Tourismussaison im Frühjahr.«

*Das Gespräch mit Dirk Andres führte der »Regio-Trans«-Autor Johannes von Arx.



Dirk Andres freut sich, daß die große Fahrzeug-Rochade auf der Schwarzwaldbahn ohne größere Probleme abgelaufen ist.

INFO

Dirk Andres ist bei der DB Regio AG, Region Baden-Württemberg (Regionalverkehr Südbaden), im Produktmanagement tätig. Dabei ist ihm die Rolle zugefallen, als Korridormanager die Schwarzwaldbahn zu betreuen. Seine Anschrift lautet:

Dirk Andres
DB Regio AG Baden-Württemberg
Regionalverkehr Südbaden
Bismarckstraße 7 a
D-79098 Freiburg (Breisgau)
Tel.: (0761) 212-4546
Fax: (0761) 212-2143

Bei weitergehendem Informationsbedarf sind im Internet folgende »Regio«-Seiten zu finden:

www.bahn.de/schwarzwaldbahn oder
www.db-schwarzwaldbahn.de
Der Internetauftritt der Deutschen Bahn AG findet unter www.db.de statt.