

Lassen wir uns heute von einem neuen, S-Bahn-ähnlichen Nahverkehrssystem zu unserem Ausgangspunkt für diese Wanderung fahren: mit dem 3er-Ringzug von Rottweil nach Schweningen an den Ursprung des Neckars. Dabei wollen wir einen Blick zurück auf die Geschichte der Bahn nicht versäumen, denn die Bahnstrecke Rottweil – Villingen hat einen interessanten staatspolitischen Hintergrund. Sie wurde gebaut, um Württemberg den Anschluss der von Horb kommenden Oberen Neckartalbahn an die badische Schwarzwaldbahn Richtung Bodensee und Schweiz zu ermöglichen. Weniger waren es topografische Hindernisse, die sich dieser Verbindungsbahn entgegenstellten, als vielmehr politische: Lange weigerte sich die badische Landesregierung, die Strecke Rottweil – Villingen zu genehmigen.

*Rivalität Baden und Württemberg –
Bahnbau unter politischen Vorzeichen*

Schon damals spielten strategisch-wirtschaftliche Überlegungen beim Verkehrswegebau eine große Rolle: Die Schweiz war bis dahin nur über die Gleise der Badischen Staatseisenbahn zu erreichen – und so sollte es nach dem Willen der Politiker im Großherzogtum Baden auch bleiben. Man befürchtete wohl, Verkehrsleitungen von der badischen Schwarzwaldbahn zugunsten der württembergischen Neckartalbahn zu verlieren. Der württembergische König war über die Haltung des Nachbarlandes so erbost, dass es zu erheblichen diplomatischen Verstimmungen zwischen Stuttgart und Karlsruhe kam.

Erst nach langwierigen Verhandlungen zwischen Baden und Württemberg wurde schließlich am 18. Februar 1865 ein Staatsvertrag unterzeichnet, der den Weg frei machte für den Bau einer Verbindungsstrecke zwischen Rottweil und Villingen. Am 26. August 1869 konnte sie fertig gestellt werden. Endlich erhielt Württemberg damit den ersehnten Anschluss an den zehn Tage zuvor eröffneten, unteren Abschnitt der badischen Schwarzwaldbahn von Villingen über Immendingen nach Singen, von wo es schon seit 1863 nach Schaffhausen bzw. seit 1869 auch nach Konstanz weiterging.

Ein Jahr nach Inbetriebnahme dieser Verbindungsstrecke Rottweil – Villingen konnte die Württembergische Staatseisenbahn mit ihrer Strecke von Rottweil über Tuttlingen nach Immendingen einen zweiten Anschluss an die Schwarzwaldbahn eröff-

nen. Der Umweg von Stuttgart über Rottweil – Villingen in Richtung Bodensee und in die Schweiz konnte damit zugunsten der etwas schnelleren Verbindung über Tuttlingen – Immendingen entfallen. Freilich blieb es noch immer bei dem zeitaufwändigen Fahrtrichtungswechsel in Immendingen. Erst 1934 entfiel dann der Schlenker von Tuttlingen via Immendingen, als eine direkte Verbindungskurve zwischen Tuttlingen und Hattingen fertiggestellt wurde – ein lange gefordertes und von Baden ebenso lange blockiertes Projekt, das mit der Aufwertung der politisch als bedeutsam erachteten Achse Deutschland – Italien vollendet wurde und die Fertigstellung der Hauptstrecke Stuttgart – Rottweil – Tuttlingen – Singen in ihrer heutigen Form brachte.



Triebwagen der Hohenzollerischen Landesbahn als Teil des Ringzugsystems. Im Hintergrund der hochgotische Turm der Rottweiler Frauenkirche.

Beschreibung der Bahnstrecke von Rottweil über Villingen nach Donaueschingen

Doch zurück zu «unserer» Verbindungsstrecke Rottweil – Villingen: Das Gleis verlässt Rottweil parallel zur Hauptstrecke Rottweil – Tuttlingen, gewinnt aber rasch an Höhe und biegt aus dem Primtal nach rechts Richtung Villingen-Schwenningen ab. Kurz davor war noch das sechsbogige Primtalviadukt zu sehen, über welches von 1928 bis 1971 die Züge zwischen Rottweil und Balingen über Schömberg fuhren (vgl. Schwäbische Heimat 2004/3). Der erste Zwischenhalt ist Deißlingen, ab hier folgt die Strecke dem Tal des jungen Neckars.

Die Bedeutung dieser Bahn wurde mehr in der Verbindungsfunktion zwischen württembergischer Neckartalbahn und badischer Schwarzwaldbahn gesehen als in der Erschließung der Region. Nur so lässt es sich erklären, dass man die schon damals nicht unbedeutende Industriestadt Trossingen schlichtwegs «links liegen» ließ – der Trossinger Staatsbahnhof wurde weit vor den Toren Trossingens angelegt, trotz erheblicher Proteste und vielfacher Eingaben der Trossinger Bürgerschaft. Daher entschlossen sich die Trossinger schließlich zur ungewöhnlichen Selbsthilfe und errichteten eine eigene Verbindungsstrecke zwischen der Stadt und dem entlegenen Staatsbahnhof – die Trossinger Eisenbahn, über die später zu berichten sein wird.

Das landschaftliche Bild prägen, so schreibt Oscar Fraas 1880, *Wiesen, Kornfelder und vereinzelt Waldgruppen in welliger Landschaft*. Das gilt bis heute, nur hin und wieder verunzieren großzügige Straßenverkehrsanlagen (B 27 und A 81) und vereinzelt Industriegebiete die Landschaft. Zwischen dem Trossinger Staatsbahnhof und Schwenningen dehnt sich, so Fraas weiter, *eine weite sumpfige Wiesenstrecke aus, ein Moorland mit einsamen Föhren und Fichten* – das Schwenninger Moos. Von hier bietet sich eine bemerkenswerte Fernsicht zum Plettenberg bei Schömberg und zum Heuberg bei Spaichingen. Im Gegensatz zu Trossingen bindet die Bahnstrecke die Stadt Schwenningen deutlich günstiger an, hier befindet sich der Bahnhof doch unmittelbar neben dem rechter Hand gelegenen Stadtzentrum.

Der Zug ist von Rottweil bis Schwenningen übrigens von 568 Meter auf nunmehr 693 Meter geklettert, die größte Steigung beträgt 1 : 100. Hinter Schwenningen geht es – vorbei am Haltepunkt Zollhaus – nochmals leicht bergauf, ehe der Scheitelpunkt beim Dörfchen Marbach mit 726 Metern erreicht ist. Die Älteren von uns erinnern sich vielleicht noch daran, dass es von Marbach aus bis nach Bad Dürrheim eine etwa 5 km lange Stichstrecke gab,



Historische Aufnahme der Bregtalbahn bei Hüfingen.

erbaut 1904, stillgelegt 1966. Von hier geht es in kurzem Gefälle bergab ins Tal nach Villingen, wo die prunkvolle Ausführung des Bahnhofsgebäudes auf dessen badischen Ursprung hinweist.

Von Villingen, wo ein Abstecher in die nahegelegene historische Innenstadt unbedingt empfehlenswert ist, fahren die aus Rottweil kommenden Züge nach Fahrtrichtungswechsel durch das Brigachtal weiter Richtung Donaueschingen. Während von dort die Ringzüge der Hohenzollerischen Landesbahn AG (HzL) den Weg auf frisch reaktivierten Gleisen nach Bräunlingen nehmen, fahren die Triebwagen der Deutschen Bahn weiter Richtung Neustadt (Schwarzwald).

Neues Leben auf alten Gleisen durch Dieseltriebwagen und stadtbahnähnlichem Bahnverkehr in der Region Schwarzwald–Baar–Heuberg

Der Bahnfahrplan bietet ab Rottweil heute stündliche Verbindungen Richtung Villingen, optimal abgestimmt auf die Anschlüsse von und nach Stuttgart. Das war nicht immer so. In den 1970er- und 1980er-Jahren, als dem Auto die Zukunft zu gehören schien, wurde zwar die parallel führende B 27 als Schnellstraße ausgebaut, die traditionelle Verbindungsbahn kümmerte jedoch vor sich hin, ja: stand sogar, wie so viele andere Nebenbahnen, in der Stilllegungsdiskussion.

Das Blatt begann sich erst Ende der 1980er-Jahre zum Besseren zu wenden: Mit den neuen Dieseltriebwagen VT 628 setzte die Deutsche Bundesbahn (DB) seit 1988 modernes Fahrzeugmaterial zwischen Rottweil, Villingen und Neustadt (Schw.) ein, das nicht nur den Komfort für die Fahrgäste deutlich steigern sollte, sondern insbesondere die Wirtschaftlichkeit dieser wackeligen Bahnstrecke.

Fast zeitgleich fiel eine Weichen stellende Entscheidung im Landkreis Tuttlingen: Der Kreis beschloss, den umfangreichen Schülerverkehr auf der DB-Nebenstrecke im Donautal zwischen Fridingen und Tuttlingen vom Bus wieder auf die Schiene zu verlagern. Dafür musste er zu einem ungewöhnlichen Mittel greifen: Da die Eilzüge der Bundesbahn die kleineren Zwischenbahnhöfe nicht bedienen konnten, richtete der Landkreis von 1990 an kurzerhand eigene Nahverkehrszüge ein.

Dieses «Donautalmodell» war von Anfang an ein großer Erfolg – neben Schülern fuhren auch zahlreiche Berufstätige mit. So wurde bewiesen: Wo das Angebot stimmt, werden auch in der Fläche die Züge gut frequentiert. Schnell war der Entschluss gefasst, dieses Nahverkehrsmodell auf die angrenzenden Schienenstrecken im Kreis Tuttlingen Richtung Gei-

singen und Spaichingen auszudehnen. Seit Anfang der 1990er-Jahre wurden dann auch ähnliche Überlegungen im Schwarzwald-Baar-Kreis angestellt, wie der Regionalverkehr aus Neustadt (Schwarzwald) in Richtung Villingen – Rottweil verbessert werden könnte. Dabei wurde letzten Endes ein stadtbahnähnliches Nahverkehrsprojekt geboren, das von Bräunlingen über Villingen Richtung Rottweil führen sollte – mit einem Abstecher nach Trossingen-Stadt auf der kurzen Stichstrecke der Trossinger Eisenbahn.

Drei Landkreise und Land beschließen Ringzug – Hohenzollerische Landesbahn übernimmt den Betrieb

Die verschiedenen Überlegungen wurden 1995 vom Regionalverband zusammengeführt in einer Studie «Integraler Taktfahrplan Bus und Bahn für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg». Damit war die Idee eines «Ringzuges» geboren, der von Bräunlingen über Villingen, Trossingen, Rottweil nach Tuttlingen und von dort weiter nach Donaueschingen führen sollte – ein Strecken-Ring also, daher der Name. Rund 40 neue oder wieder zu eröffnende Haltepunkte sollten neue Fahrgastpotenziale erschließen.

1996 einigten sich der Schwarzwald-Baar-Kreis und die Landkreise Tuttlingen und Rottweil sowie das Land in einem Vertrag, gemeinsam die Planungen für das Ringzug-Konzept voranzutreiben. Drei Jahre später wurden in allen drei Kreistagen so genannte Grundsatzbeschlüsse zur Verwirklichung des Ringzug-Systems gefasst. Die konkrete Umsetzung begann dann im Juni 2001, Betriebsbeginn war der 1. September 2003.

Seither sind die **Ringzüge** auf rund 150 km Länge und den folgenden Bahnstrecken der Deutschen Bahn im Einsatz:

- Immendingen – Tuttlingen – Rottweil
 - Rottweil – Villingen – Donaueschingen – Hüfingen Mitte
 - Sigmaringen – Fridingen – Tuttlingen
- Hinzu kommen folgende **Nebenstrecken**:
- Hüfingen Mitte – Bräunlingen mit der HzL als neuem Betreiber. Dabei handelt es sich um das nur noch 3 km lange Reststück der ehemaligen Bregtalbahn, 1892/93 von Donaueschingen über Hüfingen nach Furtwangen gebaut, 1973 wieder stillgelegt.
 - Trossinger Eisenbahn
 - Immendingen – Geisingen-Leipferdingen – Zollhaus-Blumberg, als Zubringer zur bekannten Sauschwänzle-Museumsbahn im Dezember 2004 wieder in Betrieb genommen. Betreiber ist die Stadt Blumberg.

Lebendige Geschichte

...auf den Spuren der Kelten



Heuneburgmuseum



Wechselnde
Sonderausstellungen

Aktionen



Freilichtmuseum



Veranstaltungsprogramm mit Vortragsreihen, Handwerkerkursen und vielem mehr...

Anmeldung/Auskünfte:
 Keltenmuseen Heuneburg
 Tel. 075 86/9173 03, Fax 9173 04
 E-Mail: f1m.heuneburg@t-online.de
 Homepage: www.heuneburg.de

Öffnungszeiten:
 1. April - 1. Nov. Di-So 10-16.30 Uhr
 Juli und August Di-So 10-18 Uhr
 montags geschlossen



Kultur- und Freizeitgemeinde Herbertingen
 Bürgermeisteramt, Holzgasse 6, 88518 Herbertingen, Tel. 075 86/92 08-0
 info@herbertingen.de, www.herbertingen.de

Darstellung der Ringzüge auf rund 150 km Länge und der drei Nebenstrecken.



Nun kann auch das «Sauschwänzle» wieder mit der Bahn erreicht werden, was ganz neue Bahnwanderungen ermöglicht.

Für die technische Betriebsabwicklung des Ringzugs zeichnet die HzL verantwortlich, die in Immendingen ein modernes Bahnbetriebswerk zur Wartung ihrer 20 neu beschafften Triebwagen und die örtliche Betriebsleitung eingerichtet hat. Für die finanzielle Abwicklung und Vermarktung ist der Zweckverband Ringzug in Villingen-Schwenningen zuständig, zu dem sich die drei Landkreise zusammengeschlossen haben. Im Ringzug gelten die Tarife der Deutschen Bahn (einschließlich dem Schönes-Wochenende- und dem Baden-Württemberg-Ticket) bzw. der drei regionalen Verkehrsverbände. Das ambitionierte Ringzug-Konzept scheint voll aufzugehen: Inzwischen befördern die Ringzüge nämlich jeden Tag über 10.500 Berufstätige und Schüler in voll ausgelasteten Zügen, immer häufiger auch Ausflügler, Wanderer und Touristen.

Schwenningen – die einst blühende Uhrenstadt bewahrt die Erinnerung daran in einigen Museen

Bevor wir uns als Wanderer auf den Weg machen, empfiehlt sich ein kleiner Rundgang durch Schwenningen, das heute ein Stadtbezirk der 1972 durch die

Gemeindereform gebildeten Doppelstadt Villingen-Schwenningen ist. Die ehemalige Zähringerstadt Villingen mit ihren Stadtmauern, -toren und Bürgerhäusern blickt auf eine lange Geschichte zurück. 1318 wurde sie Reichsstadt, war dann unter österreichischer Herrschaft und kam schließlich 1805/06 an das Großherzogtum Baden. Das altwürttembergische Schwenningen hingegen hatte unter der Vormacht der Nachbarstadt immer zu leiden und war bis in das 19. Jahrhundert das größte Dorf des Landes. Erst die sich aus dem Handwerk der Uhrmacherei Ende des 19. Jahrhunderts entwickelnde Uhrenindustrie, die mit berühmten Namen wie Bürk, Mauthe und Kienzle verbunden ist, brachte einen Aufschwung und führte 1907 zur Verleihung des Stadtrechts.

Gleich vom modernen Bahnhof aus, der in den letzten Jahren deutlich zurückgebaut wurde und dessen Umgebung Kernstück der für das Jahr 2010 geplanten Landesgartenschau sein soll, sehen wir die Bürgerhäuser und ehemaligen Fabrikationsstätten. Einblick in die historische Entwicklung vermittelt das Schwenninger Uhrenindustriemuseum, das sich in den Gebäuden der ältesten Uhrenfabrik Württembergs befindet (Bürkstraße 39, Telefon 0 77 20/3 80 44). Weitere wertvolle Exponate sind im Uhren- und Heimatmuseum im ehemaligen Leh-

rerhaus (Kronenstraße 16, Telefon 0 77 20/82 23 71) und im Mauthe-Museum (Neckarstraße 3, Telefon 0 77 20/6 69 74) zu sehen. Zeitgenössische Kunst und klassische Moderne präsentiert die Städtische Galerie mit dem Lovis-Kabinett (Friedrich-Ebert-Straße 35, Telefon 0 77 20/82 10 98). Nicht zu übersehen sind die Stadtkirche mit dem Turm aus dem 15. Jahrhundert, das Rathaus aus den 1930er-Jahren, das Vogtshaus von 1711 und das Pfarrhaus von 1747.

Am Bahnhof Schwenningen weisen Informationstafeln von Schwarzwaldverein und Schwäbischem Albverein auf die Wandermöglichkeiten hin. Die hier vorgeschlagene Wanderung führt durch das Schwenninger Moos nach Mühlhausen und weiter über Weigheim nach Trossingen (ca. 14 km). Wer Lust und Ausdauer hat, kann weitere 10 km bis nach Spaichingen bewältigen. Wem das Schwenninger Moos bereits bekannt ist, der kann von der Unterführung beim Bahnhof direkt nach Mühlhausen wandern. Doch auch ein Rundgang durch das Moos und die Rückkehr zum Bahnhof Schwenningen ist möglich.

«Da ist des Neccars Ursprung» –
Durch das Schwenninger Moos nach Mühlhausen

Wir verlassen den Bahnhof und gelangen auf der Erzbergerstraße und über eine Bahnbrücke in den Stadtpark Möglingshöhe. *Da ist des Neccars Ursprung* – mit dieser Inschrift ließ der württembergische Herzog Ludwig 1581 an der Quelle hier einen Stein errichten und den Neckarursprung festlegen. 1733 erneuerte ihn Herzog Eberhard Ludwig mit dem alt-württembergischen Wappen. Als 1869 die Eisenbahn gebaut wurde, versiegte die Quelle einige Jahre später. Der Brunnen wurde zur Stadterhebung Schwenningens neu gefasst, 1981 der Gedenkstein mit Brunnen erneuert. Er kennzeichnet den symbolischen Ursprung des wichtigsten württembergischen Flusses. Das eigentliche Quellgebiet liegt etwa einen Kilometer weiter südlich im Schwenninger Moos.

Der mit einer Raute des Schwarzwaldvereins markierte Weg führt uns durch den Park, entlang eines Bachlaufs und der Bahn, an der Eishalle vorbei in das Schwenninger Moos, das größte noch erhaltene Moor der Baar auf 706 m NN. Schwäbische Alb und Schwarzwald kommen sich hier am nächsten. Die Hochfläche zwischen beiden Mittelgebirgen wird Baar genannt und liegt auf der Europäischen Wasserscheide. Das Wasser fließt hier über Talbach und Brigach der Donau zu, in der Gegenrichtung über den Neckar zum Rhein. Der zentrale Teil der Baar wird als Riedbaar bezeichnet, weil es dort ursprünglich viele Moore gab. In einer abflusslosen



Senke ist das Schwenninger Moor nach der letzten Eiszeit entstanden und baute sich bis zu einer Mächtigkeit von etwa vier Metern auf. Der planmäßige Torfabbau zur Gewinnung von Brennmaterial im Moos setzte 1763 ein und reichte bis in die Nachkriegszeit. Auch für die 1822 bzw. 23 in der Nähe gegründeten Salinen wurde Torf als Brennstoff benötigt. Der im nördlichen Teil gelegene ehemalige Torfteich, auch Moosweiher genannt, erst in den 1930er-Jahren ausgebaggert, bildet *Des Neckars Ursprung*, wie eine Tafel dort verkündet. Die südlichen Teile entwässern zur Donau. Die Entwässerung veränderte die Hochmoorvegetation und führte zum Verlust charakteristischer Arten, vielfach Relikte der letzten Eiszeit.

Mit der Ausweisung als Naturschutzgebiet 1939 und seiner Ausdehnung auf 120 ha im Jahre 1985 in Verbindung mit umfangreichen Renaturierungs- und Wiedervernässungsmaßnahmen seit 1983 durch den «Arbeitskreis zum Schutz des Naturschutzgebiets Schwenninger Moos (ak moos)» zeichnen sich erfolgversprechende Entwicklungen ab. Über die Geschichte dieser abwechslungsreichen und malerischen Moorlandschaft mit alten Torfstichen, Hoch- und Niedermoorflächen und die Renaturierungsmaßnahmen informiert ein Lehrpfad. Um diesen bei einer Umwanderung des Moores zu studieren, benötigt man eine Stunde. Dem interessierten Leser sei eine Broschüre der staatlichen Naturschutzverwaltung nahegelegt (Info: www.schwenninger-moos.de). An die ehema-

lige württembergisch-badische Landesgrenze erinnern noch die bis zu 1,5 m hohen Grenzsteine.

Wir verlassen das Naturschutzgebiet an seinem östlichen Rand auf dem Wanderweg des Schwarzwaldvereins, überqueren auf dem Gehweg entlang der Kreisstraße die B 27 und biegen gleich nach der Brücke nach links in Richtung Kurklinik Hüttenbühl. Dabei fällt das ausufernde Industrie- und Gewerbegebiet von Bad Dürkheim auf. Der Weg führt entlang des Waldrands an der Kurklinik vorbei, Mühlhausen mit 3,5 km ist schon ausgeschildert. Nach Verlassen des Waldes bietet sich ein herrlicher Ausblick auf die Schwäbische Alb. Noch oberhalb von Mühlhausen schauen wir auf den gegenüber liegenden Heide-Hang: das Naturschutzgebiet Mühlhauser Heide. In der ehemaligen Zehntscheuer von Mühlhausen wurde 1975 ein sehenswertes Bauernmuseum eingerichtet (Öffnungszeiten sonntags 14.00 bis 17.00 von Mai bis Oktober), im Rathaus eine Heimatstube. Jeden Freitag findet hier nachmittags ein Bauernmarkt statt.

Zunächst am Rande der Kreisstraße, später etwas abseits von ihr, geht es in Richtung Weigheim (2 km) durch das Naturschutzgebiet Mühlhauser Heide (52 ha, Verordnung 1995). Hier erhebt sich die Keuper-Lias-Stufe der südwestdeutschen Schichtstufenlandschaft von 680 m auf 770 m: Talgrund und Hangfuß werden vom weichen Gipskeuper gebildet, darüber folgen Schilfsandstein, Bunte Mergel und der bis zu zehn Meter mächtige Stubensandstein, der eine deutlich sichtbare Hangterrasse bildet. Darauf



folgt der 25 m mächtige Knollenmergel. So abwechslungsreich wie die geologischen Verhältnisse stellt sich auch die Vegetation dar: Heiden, Gebüsche, Feldraine, Baumgruppen. Diese reiche Gliederung der Landschaft ist auch der Grund für ihre ornithologische Bedeutung. Weitere 2 km geht es neben der Kreisstraße durch Weigheim mit seiner Narrenstube, über die A 81 hinweg hinein nach Trossingen.

Links: Seit 1581 ist die Neckarquelle bei Schwenningen als Brunnen gefasst.

Rechts unten: Der eigentliche Ursprung des württembergischen Hauptflusses liegt im Schwenninger Moos.

Rechts oben: In der ehemaligen Zehntscheuer von Mühlhausen ist ein sehenswertes Museum der bäuerlichen Kultur eingerichtet.



Trossingen – die Musikstadt weist Villen, Fabriken, Saurier und das Alte Schul- und Rathaus auf

Trossingen, eine aus zwei alten Bauerndörfern hervorgegangene Stadt (seit 1927), ist als Musikstadt weltbekannt geworden. Der Grund hierfür sind zwei Musikinstrumente: die Mundharmonika und später das Akkordeon. Der Tuchmachergeselle Christian Messner begann 1827, nachdem sechs Jahre zuvor das Instrument entwickelt worden war, mit der Herstellung der Mundharmonika. Messner fand Nachahmer. Matthias Hohner (1833–1902) begründete 1857 die Massenfertigung dieser Instrumente. 1903 erfolgte Hohners Einstieg in das Akkordeon-Geschäft. Hierfür entstand 1913/14 der gewaltige Bau V, der bis heute das Stadtbild prägt. Auch Christian Weiss und Andreas Koch bauten Unternehmen für diese Instrumente auf.

Trossingen ist auch die Stadt der Saurier. Mit dem Namen der Stadt war eine Dinosaurier-Art benannt: *Plateosaurus trossingensis*. Aus wissenschaftlichen Gründen musste später eine andere Artbezeichnung gewählt werden. 1912 wurde die erste Sauriergrabung nahe der oberen Mühle im Trosselbachtal (Talbach) durchgeführt. Originalgetreue Abgüsse von den bis zu 6,5 m langen Skeletten dieser Plateosaurier befinden sich im geologisch-paläontologischen Teil des Heimatmuseums – eine Ausstellung des staatlichen Naturkundemuseums Stuttgart. Die Skelettfunde stammen aus dem Knollenmergel des mittleren Keupers. Vor rund 210 Mio. Jahren wurden die Kadaver des «Schwäbischen Lindwurms» eingebettet in Tontrübe-Sedimente eines damaligen großen Binnensees, der sich erstreckte nordwestlich des ehemals vom Bodenseegebiet bis nach Böhmen reichenden Hochgebiets, dem «Vindelizischen Land».

Die Stadt weist zahlreiche sehenswerte Gebäude auf: die Martin-Luther-Kirche (1742–43 erbaut) als prächtiges Bauwerk, das ehemalige «königliche Pfarramt», das im Stile des Historismus erbaute Rathaus von 1904, das Alte Rat- und Schulhaus von 1522, gerettet und vorbildlich rekonstruiert von der «Interessengemeinschaft erhaltenswerte Bauwerke und Umwelt Trossingen e.V.» Rainstraße 24. Dieser Verein hat auch einen historischen Stadtrundgang und eine Broschüre dazu ausgearbeitet, auf die verwiesen wird (s. Schwäbische Heimat 2004/1, Seite 193–197). Von besonderem Interesse sind die alten Fabrikgebäude, Wohnhäuser und Villen der Musikinstrumenten-Fabrikanten: das Geburtshaus von Matthias Hohner in der Achauerstraße 9, sein Verwaltungsgebäude von 1881, der Hohner-Fabrikbau aus Backstein aus den Jahren 1899 bis 1929, das ehemalige Dampfkesselhaus im Hohner-Karree, die



Oben: Das bürgerstolze Rathaus von Trossingen.

Unten: Alt und Neu begegnen sich. Links der elektrische Triebwagen der Trossinger Eisenbahn, rechts ein moderner HzL-Ringzug-Triebwagen.

Löhrschule von 1873, seit 1934 Hohner-Konservatorium und am Ende der Haugenstraße das Dr. Ernst-Hohner-Konzerthaus im Stil der 1950er-Jahre.

Aber auch einige Gebäude der anderen Harmonika-Fabrikanten sind erhalten: das ehemalige Kontorgebäude der Württ. Harmonikafabrik von Christian Weiss, die Jugendstilvilla des Harmonikafabrikanten Matthias Messner und die Villa von Andreas Koch (1844–1915), dem Begründer der Harmonikafabrik Andreas Koch AG. Heute befinden sich in Trossingen die Staatliche Hochschule für Musik und die Bundesakademie für musikalische Jugendbildung. Zu empfehlen ist das Deutsche Har-



monika-Museum mit seiner Harmonikasammlung von Weltgeltung in der Löwenstraße 11, Telefon 0 74 25/2 16 23, www.harmonika-museum.de.

Im Depot der Trossinger Eisenbahn steht der älteste Elektrozug der Welt

Ein weiteres technisches Baudenkmal ist das ehemalige Elektrizitätswerk von 1898 zur Versorgung der Trossinger Eisenbahn. Die Trossinger leisteten sich damals ein komplettes E-Werk und bauten sich ihre eigene Eisenbahn zur Staatsbahnstrecke Rottweil – Villingen. 1898 nahm die Trossinger Eisenbahn (TE) ihren Betrieb auf – von Anfang an elektrisch mit 600 V Gleichstrom, um die starke Steigung, streckenweise über 3 %, auf der nur 4 km kurzen Strecke überwinden zu können. Betreiber der kurzen, einer Straßenbahn nicht unähnlichen Nebenstrecke waren die Stadtwerke Trossingen.

Wegen der zunehmenden Defizite und des großen Modernisierungsbedarfs stand seit den 1980er-Jahren die Stilllegung des «Trossinger Bähnles» zur Diskussion, war doch der Pendelverkehr mit den Elektrotriebwagen alles andere als zeitgemäß und wirtschaftlich für die relativ kleine Stadt Trossingen kaum tragbar.

Mit der Integration in das Ringzug-Konzept ist die Trossinger Eisenbahn nun gerettet und für die Zukunft gesichert. Bis zu 74 Zugfahrten pro Tag werden heute hier angeboten: Zu jedem am Trossinger Staatsbahnhof haltenden Zug wird ein Zu- und Abbringer gefahren. Im Planeinsatz fahren die modernen Ringzug-Triebwagen der Hohenzollerischen Landesbahn, alle zwei Stunden übrigens umsteigefrei von bzw. nach Villingen. Die elektrische Oberleitung blieb für den Museumsverkehr mit den betriebsfähigen Altbaufahrzeugen der TE erhalten, die im Depot in Trossingen Stadt eingestellt sind und dort besichtigt werden können – ein Eisenbahnmu-

Internet: www.der3er.de (Infos zum Ringzug)
www.rail-and-relax.de (Freizeit- und Ausflugstipps mit dem SPNV in Baden-Württemberg)

Karte: L 7916 Villingen-Schwenningen, Landesvermessungsamt Stuttgart.

seum ist im Aufbau begriffen – oder für Sonderfahrten gemietet werden können (www.trossinger-eisenbahn.de oder Telefon 0 74 25/94 02-0). Es ist sogar noch Triebwagen T 1, das erste Fahrzeug der Trossinger Eisenbahn, erhalten geblieben. Mit dem Baujahr 1898 gilt er als der älteste betriebsfähige Elektrozug der Welt! Wir besteigen aber den modernen Regio-Shuttle der HzL und lassen uns zu unserem Ausgangspunkt Rottweil fahren.

Der Ringzug ermöglicht auch weitere Stadtbesichtigungen, so in Spaichingen, Tuttlingen, Fridingen, Donaueschingen oder Blumberg. Als Touristikbahn erschließt sie uns viele Wandergebiete im oberen Donautal, auf der Westalb, auf der Baar und im Südschwarzwald. Attraktiv sind die Anschlüsse an die «Sauschwänzlebahn» und an den «Naturpark-Express».

LITERATUR

Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Freiburg: Das Schwenninger Moos. Eine Erfolgsgeschichte im Naturschutz, Freiburg, 2004.

Fraas, O.: Württembergs Eisenbahnen, Stuttgart, 1880 (Unveränderter Nachdruck von 1987).

Kochems, M., Meißner, F. von: Regionalbahnen im Südwesten – HzL, SWEG, AVG und WEG auf ihrem Weg in die Zukunft, Düsseldorf, 2004.

Kelberg, Waldemar: Die Trossinger Eisenbahn, Trossingen, 1998.

Lehmkuhl, V.: Gemeinsam erhalten: Altes Rat- und Schulhaus Trossingen für Kultur und Begegnung, Schwäbische Heimat, 2004/2, 193–197.

Meißner, F. von: 125 Jahre Gäubahn: Magistrale im Verkehrsschatten, in: Eisenbahn-Kurier, Heft 9.

Morlok, G. von: Die königl. württembergischen Staatseisenbahnen, Heidenheim/Ravensburg, 1890 (Nachdruck von 1986).

Waibel, R.: Museen des Landes: Das Harmonikamuseum Trossingen, Schwäbische Heimat, 1995/2, 134–145.

- 24 original eingerichtete Gebäude aus den klassischen Ferienlandschaften Baden-Württembergs: Schwarzwald, Bodensee, Schwäbische Alb

- Vom Tagelöhnerhaus bis zum Schwarzwaldhof
- Vom Schul- und Rathaus bis zur Kirche
- Säge und Mühle mit Wasserradantrieb
- Historische Tierhaltung und Feldbestellung
- Tägl. Handwerker- u. Brauchtumsvorfürungen
- Vielfältige Sonderveranstaltungen
- Altes Dorfwirtshaus und Museumsgaststätte
- Spezielle Museumsführungen auf Anmeldung

sehen & erleben
wie's früher war

Ein Ausflug in die Vergangenheit



**FREILICHT
MUSEUM
NEUHAUSEN**
Träger: Landkreis Tuttlingen

Öffnungszeiten:
Anfang April bis Ende Oktober,
Dienstag - Sonntag: 9 - 18 Uhr
(montags Ruhetag)

Tel.: 07461 - 926 3205 (Info-Service)
07467 - 1391 (Museumskasse)

freilichtmuseum@landkreis-tuttlingen.de
www.freilichtmuseum-neuhausen.de

Direkt an der B311 zwischen
Donaueschingen und Ulm,
20 km vom Bodensee entfernt. –
Eine einmalige Landschaft in unmittel-
barer Nähe klassischer Ausflugsgebiete.

STADT WEIKERSHEIM



WEIKERSHEIM FÖRDERT KULTUR



La Traviata

Oper von Giuseppe Verdi im Weikersheimer Schlosshof

21. Juli (Premiere) bis 31. Juli 2005

Kartenreservierung:

Tel. 0 79 34 - 99 36 36 / www.weikersheim.de



SEHEN UND ERLEBEN