

gesetzt hat, kriegt man die Tiefflieger nicht mehr weg. Wer Verpackungsindustrie ansiedelt, das Auto nach drei, die Schrankwand nach dreizehn Jahren – das sind deutsche Durchschnitts«werte» – wegschmeißt, der kann sich schlecht gegen Müllkippen wehren.

Ob der Wohnungsnot mit Neubauten oder mit Vermieten abgeholfen wird, ob Gewerbegebiete in jedem Ort oder zentral oder gar nicht angelegt werden, ob neue Straßen gebaut oder der öffentliche Personennahverkehr subventioniert wird. Ob Ausländer kriminalisiert oder integriert werden. Wenn eine aktive, informierte Bürgerschaft dies und vieles andere will oder eben nicht will, steht sie dafür ein. Eine Pfarrscheuer selbst zum Dorfkulturhaus gemacht, ist lebendiger Gemeinbesitz. Früher, da hilft keine Nostalgie, als Bauern den Zehnten herbringen mussten, war sie ein feindlicher Fremdkörper.

Jetzt hab ich noch 30 Sekunden für die Vision. Heimat ist entstanden, wenn der Bauer heimzu durch seine Schlepperkabine guckt und die Verkäuferin abends durch die Pendlerbusscheibe ins Dorf sieht und beide das Gleiche denken: *Da hab ich mitgedacht und mitgemacht.* Aber es darf nicht dabei bleiben, denn die Patentlösung von gestern kann die Katastrophe von morgen sein.

Maximilian Ritterspiele
Horb am Neckar

18.-20. Juni 2004

- Ritterturniere
- Historischer Markt
- Landsknecht- und Ritterlager
- Musikanten, Gaukler
- Feuerspucker
- Ritterzüge durch die historische Altstadt

Stadtinfo Horb • Tel. 07451 3611 • www.ritterspiele.com
Geschäftsstelle: Mi - Do 17-19 Uhr • Tel. 07451 6250532

Guido Motika 125 Jahre Zollernbahn Tübingen – Balingen – Sigmaringen

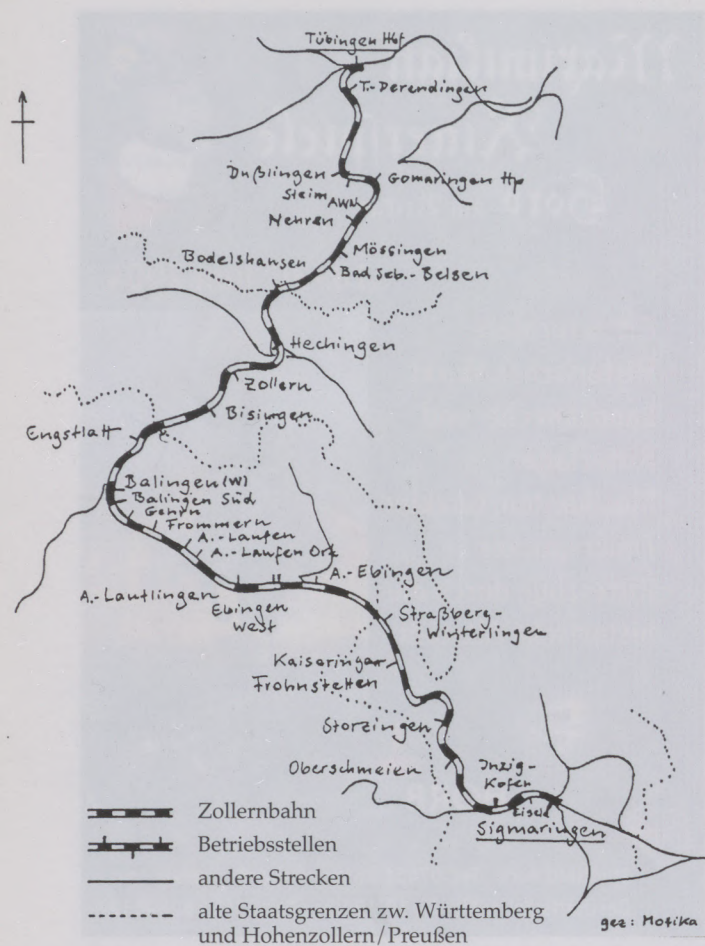
Zuerst eine Klarstellung: Trotz ihrer Namensähnlichkeit ist die hier vorgestellte Jubilarin nicht identisch mit dem in Hechingen ansässigen Verkehrsunternehmen «Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL)». Es handelt sich vielmehr um die von den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1866 bis 1878 erbaute eingleisige Hauptbahn Tübingen – Balingen – Sigmaringen. Sie zählte ab 1920 zur Deutschen Reichsbahn, ab 1949 zur Deutschen Bundesbahn und seit 1994 zum Netz der Deutschen Bahn AG. Der Name «Zollernbahn», früher auch «Hohenzollernbahn», war in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens gängig, geriet dann außerhalb der Region etwas in Vergessenheit, wird aber heute wieder auch von der DB AG verwendet. Zwar hat die HzL in letzter Zeit Aufgaben auf dieser DB-Strecke übernommen, doch werden beide Unternehmen getrennt geführt.

87,5 Kilometer vom Neckar- zum Donautal –
Steigung nach Ebingen so steil wie Geislinger Steige

Beginnen wollen wir unseren Bericht über die Vor-, Bau- und Betriebsgeschichte der Jubilarin, auf der durchgehende Fahrten seit 1878 möglich sind, mit einer Streckenbeschreibung, die die wesentlichen geografischen Merkmale aufzeigt. Eröffnet wurde die Zollernbahn in drei Abschnitten:

Tübingen – Hechingen, 24,7 km am 29. Juni 1869
Hechingen – Balingen, 17,0 km am 1. August 1874
Balingen – Sigmaringen, 45,8 km am 4. Juli 1878.

Die Linie nimmt ihren Anfang in Tübingen am Neckar in 322 m Höhe. Sie wendet sich nach Verlassen des Bahnhofs nach Süden und verläuft zunächst parallel zur Steinlach am Ostrand des Waldgebietes «Rammert». Mit 1:100 steigt sie über Dusslingen, wo sie den Bachlauf verlässt, im Albvorland bis Mössin-



liegt die nächsten 2 km das Gleis der Nebenbahn Balingen – Schömberg (– Rottweil), das sich dann nach Süden wendet. Wir dagegen überqueren die Steinach und nehmen die östliche Fahrtrichtung ein. In Frommern, am Ausgang des oberen Eyachtales, dem wir nun entgegen der Fließrichtung folgen, beginnt mit einem deutlichen Knick ein Steigungsabschnitt in 1:60. Er wird hinter dem Bahnhof Albstadt-Laufen (608 m) abgelöst durch die eigentliche Steilstrecke mit dem Gradient 1:45, der dem der Geislinger Steige entspricht. Er gilt bis zur Europäischen Wasserscheide Rhein – Donau in 738 m Höhe beim neuerdings wieder erstandenen Kreuzungsbahnhof «Albstadt-Ebingen West». Von hier bis zum Streckenende an der Donau fällt das Gleis mäßig. Doch zunächst fährt der Zug in den Bahnhof Albstadt-Ebingen (722 m) ein, einst im Güteraufkommen dominant, heute zum einfachen Kreuzungsbahnhof herabgesunken. Die Zweigbahn der Württembergischen Eisenbahngesellschaft nach Onstmettingen war nur von 1901 bis 1998 in Betrieb.

War die Strecke bis hierher im Wesentlichen nach Osten ausgerichtet, wendet sie sich nun im Tal der Schmeie nach Südosten. Sie begleitet den Bach bis zu seiner Mündung in die Donau und führt dabei über fast 30 Brücken, durch Felseinschnitte und zwei Tunnel. Einer von ihnen birgt eine kleine Tropfsteinhöhle. Endlich erreicht sie bei der Abzweigstelle Inzigkofen in 580 m Höhe das Donaual, wo sie von rechts das Gleis der Tuttlinger Bahn aufnimmt. Entlang der Donau sind es nur noch wenige Kilometer bis zum Streckenendbahnhof Sigmaringen, 572 m hoch in einer Donauschleife am Fuß des Schlossbergs. Von Ebingen bis hierher hat unsere Strecke, die ohnehin fast überall landschaftliche Reize und z.T. großartige Ausblicke aufweist, dem Reisenden weitgehend unzerstörte Natur in abwechslungsreicher Folge zu bieten.

Beim Betrachten des Höhenprofils können wir die Überquerung der Schwäbischen Alb vom Neckar bis zur Donau mühelos nachvollziehen. Im übrigen weist die 87,5 km lange Zollernbahn heute 18 Zwischenstationen für den Personenverkehr auf.

*1861 erreichen die Württ. Staatsbahnen Tübingen –
1865 Staatsvertrag zwischen Preußen und Württemberg*

Während sich der Leser mit dem Verlauf der Zollernbahn bekannt gemacht hat, ist hoffentlich in ihm der Wunsch entstanden, auch etwas über ihre Geschichte zu erfahren. Dass diese nicht ganz glatt verlaufen ist, zeigen die ein Jahrzehnt dauernden Bemühungen um eine Eisenbahn und dann die Bauzeit von zwölf Jahren.

gen. Hier überquert sie die Steinlach zum zweiten und letzten Mal. Weiter geht es hinauf zum Bahnhof Bodelshausen, wo sie bereits auf 508 m Höhe angelangt ist. Nach kurzem Gefälle und wiederkehrender Steigung erreicht sie den Bahnhof Hechingen, 498 m hoch am Rand des Starzeltales gelegen. HzL-Gleise zweigen hier nach Gammertingen und Eyach ab. Nun ist der markante Zeugenberg Zoller, der sowohl der Region Zollernalb als auch vielen Institutionen, darunter unserer Jubiläumstrecke, den Namen geliehen hat, voll im Blickfeld des Zugreisenden.

Auf der Weiterfahrt wird das Starzeltal gequert und im Bogen verlassen. Das Gleis steigt in weiten Kurven um den Zollerberg und seine Burg, die man nach der Vorbeifahrt am ehemaligen «Zollernbahnhof» jetzt von ihrer Südseite betrachten kann. In Bisingen überfahren wir in 557 m Höhe einen weiteren Kulminationspunkt. Dann geht es sanft abwärts zur Überquerung der Eyach kurz vor dem 518 m hoch gelegenen Bahnhof Balingen. Hier, am Sitz des Zollernalbkreises, haben wir etwa die halbe Strecke zurückgelegt.

Nun beginnt zunächst gemäßigt mit 1:83 der Albstadt-Ebingen. Rechts von unserer Trasse



Der Eisenbahnbau war im 19. und noch lange im 20. Jahrhundert Handarbeit. Hier erneuert um das Jahr 1900 die Rotte der Bahnmeisterei Tübingen das Gleis 1 im Bahnhof Dusslingen.

In Württemberg hatte es sich der Staat vorbehalten, auf seine Kosten die bedeutenderen Orte durch Bahnlinien mit der Landeshauptstadt und z.T. untereinander zu verbinden. Das geschah in mehreren Perioden, abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten. Als 1845 die erste württembergische Eisenbahnstrecke in Betrieb ging (Cannstatt – Untertürkheim), war die Gegend um die Zollernalb noch weit davon entfernt, beim Bahnbau berücksichtigt zu werden. Lag sie doch abseits der großen Verkehrsströme; Wirtschaftszentren oder Plätze mit militärischer Bedeutung wies sie noch nicht auf. Immerhin konnte die Oberamtsstadt Balingen, unterstützt durch das an Einwohnern und aufkeimender Industrie reichere Ebingen mit dem Talgang im Hintergrund, unter Hervorhebung einer wachsenden Wirtschaftskraft berechnete Ansprüche stellen.

Wichtige Initiativen zur Erlangung eines Bahnanschlusses, der für das weitere Gedeihen als unverzichtbar galt, gingen seit Anfang der 1860er-Jahre von den Gewerbevereinen in beiden Städten aus. Auch Hechingen reihte sich hier ein. Petitionen und eine umfassende Denkschrift, die die wirtschaftliche Situation eingehend darstellte, wurden an die Regierung in Stuttgart und an den König gerichtet. Die Zeit erschien reif, denn schon seit 1859 fuhren Züge auf der «Oberen Neckarbahn» zwischen Plochingen und Reutlingen; 1861 waren Tübingen und Rottenburg erreicht. Für den Anschluss der Städte an der

Zollernalb erhielt Tübingen den Vorzug vor Reutlingen.

Zwei wesentliche Gesichtspunkte machten den künftigen Bahnbau schwieriger als anderswo. Da war einmal die Topografie. Neben der Querung von drei Flusstälern (Steinlach, Starzel und Eyach) war ein Höhenunterschied von rund 220 Metern mittels einer Steilstrecke an der oberen Eyach zu überwinden, eine für die damalige Zeit nennenswerte technische Herausforderung. Gerade da musste die Trasse über extrem rutschgefährdeten Hangschutt geführt werden. Die stark mäandernde Schmieie in ihrem schmalen Felsental machte viele Kunstbauten unumgänglich.

Sinnenfreude in

S

SIGMARINGEN

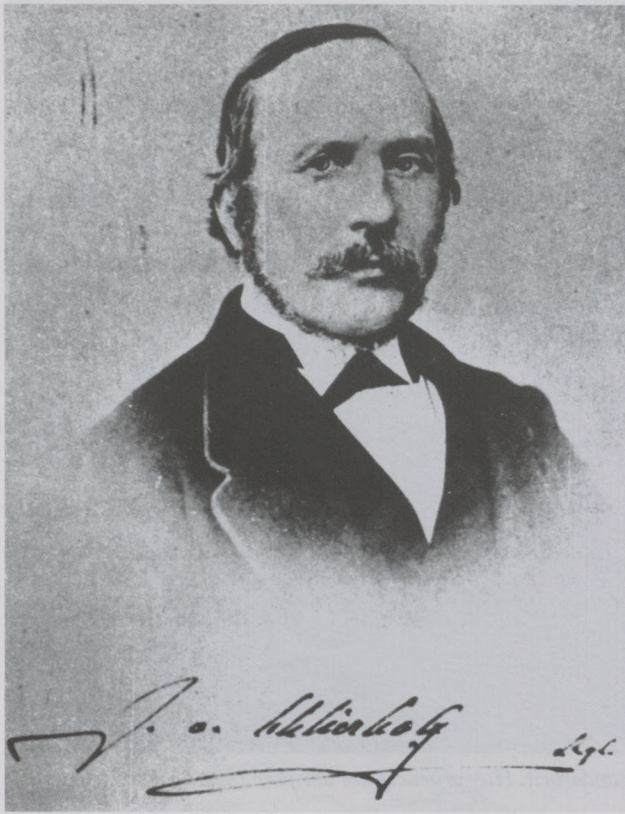



Spannung
Stille
Sehenswertes

Tourist Information
Schwabstrasse 1

D-72488 Sigmaringen
Tel. 07571-106 223

besuchen Sie uns auf www.sigmaringen.de



Joseph von Schlierholz, 1818–1907. Als Oberbaurat der Königlich Württ. Staatseisenbahnen war er verantwortlich für den Bau des Streckenteils Hechingen – Balingen – Sigmaringen.

Der zweite Punkt war politischer Art. Es musste nämlich die preußisch-württembergische Grenze viermal überschritten werden, zweimal am Bahnhof Bodelshausen und je einmal vor Bisingen und vor Strassberg. Dafür war ein Staatsvertrag zwischen den beiden souveränen Königreichen Voraussetzung. Nach politisch bedingten Verzögerungen wurde ein solcher am 3. März 1865 von beiden Seiten unterschrieben. Er ermöglichte einen Interessenausgleich zwischen den Beteiligten. Württemberg durfte eigene Strecken technisch günstiger über preußisches Gebiet führen und so einige abgelegene Landesteile an das Netz anschließen. Preußen blieb es erspart, auf seinem kleinen hohenzollerischen Territorium einen Eisenbahn-Inselbetrieb einrichten zu müssen, ohne aber auf den Bahnanschluss einiger seiner Städte, bei der Zollernbahn Hechingen und Sigmaringen, zu verzichten.

Am 1. August 1874 Strecke bis Balingen eröffnet – Schwierige Arbeiten auf der Alb und im Schmeiental

Nachdem am 13. August 1865 das Baugesetz erlassen worden war, konnte der Bauauftrag für den ersten Abschnitt der Zollernbahn, die Strecke Tübingen – Hechingen, an Oberbaurat von Gaab erteilt

werden. Nach gründlichen Vorarbeiten begann der Bau der 25 km langen Bahn im Dezember 1866. Am 24. Juni 1869 wurde die Fertigstellung gefeiert; am 29. Juni erfolgte die Aufnahme des Zugverkehrs.

Als nächstes stand der Weiterbau bis Balingen auf dem Programm. Die finanzielle Grundlage schufen die Baugesetze vom 16. März 1868 und 22. März 1873. Die Gesamtverantwortung übertrug man Oberbaurat Joseph von Schlierholz. Für die örtliche Leitung und Überwachung der Arbeiten wurde im Mai 1869 in Balingen ein Königliches Eisenbahn-Bauamt eingerichtet.

Wenige Tage nach der Arbeitsaufnahme kam von Stuttgart schlechte Nachricht: Der eigentliche Streckenbau wurde wegen Sperrung der Mittel ausgesetzt! Der Grund hierfür war die Beteiligung Württembergs an dem bevorstehenden bewaffneten Konflikt mit Frankreich. Die Kriegskasse forderte im Voraus ihren Tribut. Wenigstens durften Vorarbeiten wie Trassenvermessung oder die Entnahme von Bodenproben fortgesetzt werden.

Vorübergehend gab es Zweifel über die Streckenführung in Balingen und den Standort seines Bahnhofes. Zur Auswahl standen die heutige und eine Osttrasse. Man entschied sich für die heute bekannte Gleislage. Ein Gesichtspunkt hierfür war der für bald geplante Anschluss einer Zweiglinie über Schömberg nach Rottweil oder Spaichingen.

Am 1. April 1871 wurde endlich die Mittelsperre für den Weiterbau aufgehoben. Die Baulose für Unter-, Ober- und Hochbau konnten an erfahrene Spezialfirmen wie die «Süddeutsche Gesellschaft für Eisenbahnbau» vergeben werden. Seit März 1872 liefen die Arbeiten an mehreren Stellen der 17 km langen Trasse fast gleichzeitig an. Nach einer Bauzeit von etwas mehr als zwei Jahren wurde das lang ersehnte Verkehrsmittel mit einer großen Eröffnungsfeier am 1. August 1874 den Bürgern von Balingen und Umgebung zur Nutzung übergeben.

Das Balingener Empfangsgebäude stellte ein echtes Unikum dar. Weil, wie gesagt, in naher Zukunft mit dem Bau einer Zweigbahn gerechnet wurde, womit eine wesentliche Erweiterung des Bahnhofs verbunden gewesen wäre, entschloss man sich, nur ein «Provisorium» zu errichten. Der eingeschossige Holzbau glich einer großen Baracke und hieß im Volksmund bald «die Scheuer». Trotzdem sollte es dieses Bauwerk auf eine Nutzungsdauer von 37 (!) Jahren bringen, weil die geplante Zweigbahn so lange auf sich warten ließ.

Von Anfang an stand fest, die Zollernbahn von Tübingen bis Sigmaringen zu bauen. Von dieser mit 87,5 km berechneten Strecke fehlte jetzt noch mehr als die Hälfte, knapp 46 km. Im Gegensatz zu den

Der Bahnhof Hechingen, ca. 1880. Die preußische Verwaltung legte Wert auf ein repräsentatives Empfangsgebäude.



beiden vorhandenen Streckenabschnitten störte kein Krieg mehr den Weiterbau. Dafür stellten sich den Technikern Probleme in den Weg, die den Fortgang der Arbeiten verlangsamten und die Kosten in die Höhe trieben. Zur Finanzierung waren weitere Baugesetze erforderlich. Sie datieren vom 19. Juni 1874, 18. Juni 1875 und 6. Juli 1877. Die Bauaufsicht oblag weiterhin dem Eisenbahn-Bauamt Balingen. Im späteren Verlauf der Arbeiten übernahmen neue Bauämter in Ebingen und Sigmaringen die Leitung oberhalb von Lautlingen. Übrigens bestanden all diese Bauämter nur für kurze Zeit über den Abschluss der Arbeiten hinaus.

Die Vorarbeiten zwischen Balingen und Ebingen begannen schon im Mai 1872, der eigentliche Bahn-

bau dagegen erst Mitte 1875. Dass der Alaufstieg besondere Schwierigkeiten bot, wurde bereits erwähnt. Es wurde die Frage geprüft, ob eine bis Margrethausen ausholende, flachere Trasse günstiger wäre. Aus Kostengründen wählte man aber doch den direkten, wenn auch steileren Weg. Im Schmeiental waren überdurchschnittlich viele Brücken und zwei Tunnel auszuführen. Häufig waren Felsriegel anzuschneiden.

Das waren die Gründe dafür, dass die obere Hälfte der Zollernbahn in einem Stück bis Sigmaringen erst am 4. Juli 1878 dem Betrieb übergeben wurde. Die Schlussabrechnung für die Zollernbahn ergab Gesamtbaukosten von genau 23 316 753,12 Mark.

Das «provisorische» Empfangsgebäude des Balingener Bahnhofs, das von 1874 bis 1911 in Gebrauch war. Im Volksmund wurde es die «Scheuer» genannt. Die Aufnahme stammt von ca. 1900.



Vier Zugpaare am Tag, Ausflugsverkehr an Sonntagen – Extrazüge für Fürst, König und deutschen Kaiser

Die folgenden Kapitel befassen sich mit der Betriebsgeschichte der Zollernbahn. Sie erzählen von besonderen Zügen, von Baumaßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Anlagen sowie von herausragenden Ereignissen. Dabei findet die weiter zurückliegende Zeit bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs eine ausführlichere Darstellung.

Fühlen wir zu Beginn den besonderen Reiz nach, den das neue Verkehrsmittel auf die Bürger von damals ausübte. In den ersten Betriebsjahren seit Sommer 1869 war auf der seinerzeit fertigen Strecke Tübingen–Hechingen das Fahrplanangebot – vier Zugpaare im Sommer, drei im Winter – für den Regelbedarf gerade noch ausreichend. Standen besondere Veranstaltungen an, die zahlreicheres Publikum von auswärts anzogen, musste man Planzüge verstärken oder auf Sonderzüge ausweichen. Ein erster solcher Zug verkehrte bereits am 22. August 1869, also wenige Wochen nach der Bahneröffnung. War das noch ein «Vergnügungs-Extrazug» von Hechingen nach Stuttgart für die Öffentlichkeit, gab es bald auch geschlossene Gesellschaften als Besteller. So bei einem Zug für die «Deutsche Partei» von Stuttgart nach Hechingen am 19. Juni 1870 zum Besuch der Burg Hohenzollern. Am 29. Juni 1871 ging es umgekehrt, von Hechingen nach Stuttgart, zum Empfang der vom Frankreichfeldzug heimkehrenden württembergischen Soldaten.

Nachdem im August 1874 der Betrieb bis Balingen ausgeweitet war, setzte alsbald ein reger Ausflugsverkehr an Sonntagen ein, der sich aber meist auf kürzere Nachbarschaftsfahrten in Planzügen beschränkte. Die Zeitungen berichteten, dass die Züge *besonders mit Landvolk überfüllt* seien und die neuen Bahnhofswirtschaften gute Geschäfte machten. Beim Balinger Viehmarkt am 22. September 1874 wurden so viele Tiere ins Unterland verkauft, dass in den planmäßigen Abendzug nach Tübingen 24 Viehwagen eingestellt wurden und eine Vorspannlok erforderlich war.

Als 1878 die Zollernbahn auf ihrer ganzen Länge benutzt werden konnte, erlebte sie eine neue Art Sonderverkehr. Es waren die Reisen hochgestellter Persönlichkeiten, die einen eigenen Wagen oder gar Zug benutzten. Beispiele aus der ersten Zeit sind «Extrazüge» des Fürsten von Hohenzollern von Krauchenwies zum Zollernbahnhof am 8. Juli 1878, des württembergischen Königs Karl von Krauchenwies nach Tübingen am 3. August 1878 und von Tübingen nach Friedrichshafen am 11. August 1878. Der deutsche Kronprinz befuhr die Strecke von

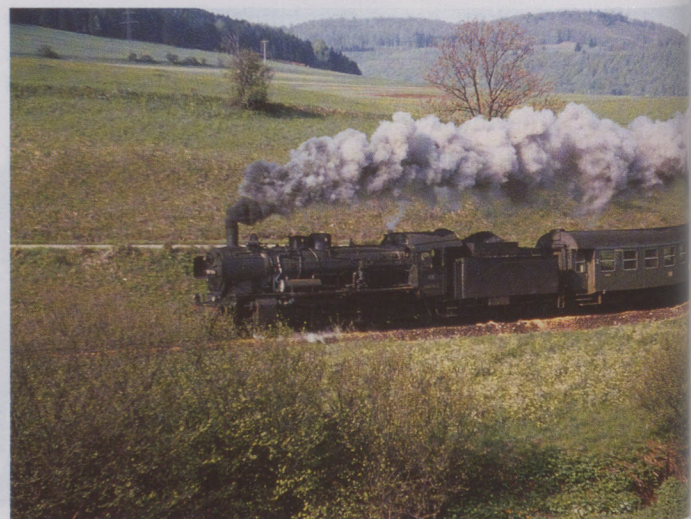


Etwa um 1890 entstand dieses Bild des Zollernbahnhofs unterhalb der Burg Hohenzollern. Im Trakt rechts vom Turm befand sich der «Fürstensalon». Der Turm wurde 1929 abgebrochen.

Stuttgart her nach Friedrichshafen am 26. August 1880.

Ein besonderes Schauspiel für die Bevölkerung gab es im Herbst 1884. Anlässlich der Feier zur Goldenen Hochzeit des zollerischen Fürstenpaares in Sigmaringen fuhren am 21. Oktober Sonderzüge für die Öffentlichkeit ab und bis Tübingen, und am Nachmittag kam der Hofzug des deutschen Kaisers. Am nächsten Tag reiste er wieder zurück über die Zollernbahn, jedesmal mit einem kurzen Halt in Balingen.

Auch Rundreisezüge wurden schon früh organisiert, so am 21. Juli 1878 von und nach Stuttgart über



Aufnahme vom Mai 1970. Ein Personenzug, geführt von einer P 8-Lok, nimmt mit Volldampf die Steilstrecke zur Europäischen Wasserscheide vor Albstadt-Ebingen.

Tübingen – Sigmaringen – Ulm – Göppingen. Unerfreulich war der Anlass für folgende Sonderzüge: Am 17. April 1893 brannte das Sigmaringer Schloss. U.a. wurde die Ebingen Feuerwehr mit einem Extrazug zur Nachbarschaftshilfe herangebracht. Im Sommer 1895 führte die Eyach katastrophales Hochwasser. Sie zerstörte zwischen Laufen und Balingen an die 200 Wohnungen; es gab 46 Tote. Am 8. Juni besuchte König Wilhelm II. die Unglücksstätten, um danach angemessene Hilfe einzuleiten. Eine Woche später scheute sich eine schaulustige Menge nicht, von Stuttgart aus im Sonderzug zum Gaffen anzureisen.

Ausbau der Strecke und neue Haltepunkte – Naturkatastrophen bedingen mehrmals Unterbrechungen

In den zwei Jahrzehnten zwischen 1895 und dem Beginn des Ersten Weltkriegs unternahm der württembergische Staat große Anstrengungen, zusätzlich zum Neubau von Nebenbahnen das vorhandene Netz zu modernisieren. Auf der Zollernbahn lief z.B. seit 1903 ein Programm zur Erhöhung und Befestigung der Bahnsteige. Im ganzen Land wurden 1908/09 Bahnsteigsperrern eingerichtet, nachdem man vorher an fast allen Empfangsgebäuden Bahnsteigdächer angebracht hatte. Jetzt wurde auch die Ausstattung der Bahnhöfe mit Ausfahrtsignalen abgeschlossen, was zur Erhöhung der Sicherheit beitrug. Ausfahrtsignale ließen die Heraufsetzung der Fahrgeschwindigkeit durchfahrender Züge zu. Das kam vor allem den jetzt eingeführten Schnell- und Eilzügen zugute.

Neue Haltepunkte wurden eröffnet, um Berufspendlern und Schülern die Fahrt zu erleichtern. Hierzu hatten die Gemeinden meist erhebliche Zuschüsse zu übernehmen. Auf der Zollernbahn waren das Derendingen 1895, Nehren 1898 und Belsen 1904. Unberücksichtigt blieb dagegen bis heute ein Haltepunkt für Unterschmeien, der über Planzeichnungen nicht hinaus kam. In diese Zeit fällt auch die großzügige Erweiterung des Bahnhofs Balingen, der endlich ein ansehnliches Empfangsgebäude und, als erster auf der Zollernbahn, Wärterstellwerke erhielt (1910/11).

Wenn hinsichtlich des Nebenbahnbaus in der Region nicht alle Wünsche erfüllt werden konnten, so wurden doch in diesem wichtigen Zeitraum Hechingen (1901 nach Burladingen und 1912 nach Stetten), Balingen (1911 nach Schömberg) und Ebingen (1901 nach Onstmettingen) zu Anschlussbahnhöfen ins Hinterland.

Von den letzten Jahren vor 1914 kann gesagt werden, dass das wesentlich erweiterte Zugangebot den

Wünschen entsprach. Mit verbesserter Signaltechnik und stärkeren Lokomotiven wurden die Betriebsabläufe beschleunigt, sicherer und pünktlicher. Der lange Steigungsabschnitt zwischen Laufen und Ebingen wurde durch den neuen Kreuzungsbahnhof beim Wärterhaus 58 unterteilt. Jedoch blieb der Mangel an Güterwagenstandplätzen und Abstellgleisen auf einigen Bahnhöfen chronisch.

Um 1910 schlug sich erstmals die Eröffnung des Truppenübungsplatzes Heuberg in verstärkten Militärtransporten nieder, die über Kaiseringen und Storzungen abgewickelt wurden.

Dreimal brachten in dieser Periode Naturereignisse den Zugverkehr zum Erliegen. Im Januar 1899 ließen katastrophale Regenfälle die Donau überlaufen. Das Hochwasser unterspülte eine Bahnbrücke zwischen Inzigkofen und Laiz und machte sie unbefahrbar. Der Abschnitt Inzigkofen–Sigmaringen war vom 19. Januar bis zum 8. Februar 1899 gesperrt. Der zweite Vorfall war ein Dammrutsch wegen einer verstopften Drainageröhre in der Nähe des Wärterhauses 57 oberhalb von Lautlingen. Hier ruhte der Verkehr vom 18. Juni bis zum 6. Juli 1909. Am 15. November 1911 rutschte der Damm wieder an der gleichen Stelle nach mehreren Erdstößen, doch blieb

Kohlhammer



Neu!

Alfons Zettler
Geschichte des Herzogtums Schwaben

Kohlhammer

Alfons Zettler
Geschichte des Herzogtums Schwaben

2003. 272 Seiten mit
Abbildungen, Karten und
Stammtafeln
Fester Einband/Fadenheftung
€ 25,-

ISBN 3-17-015945-3

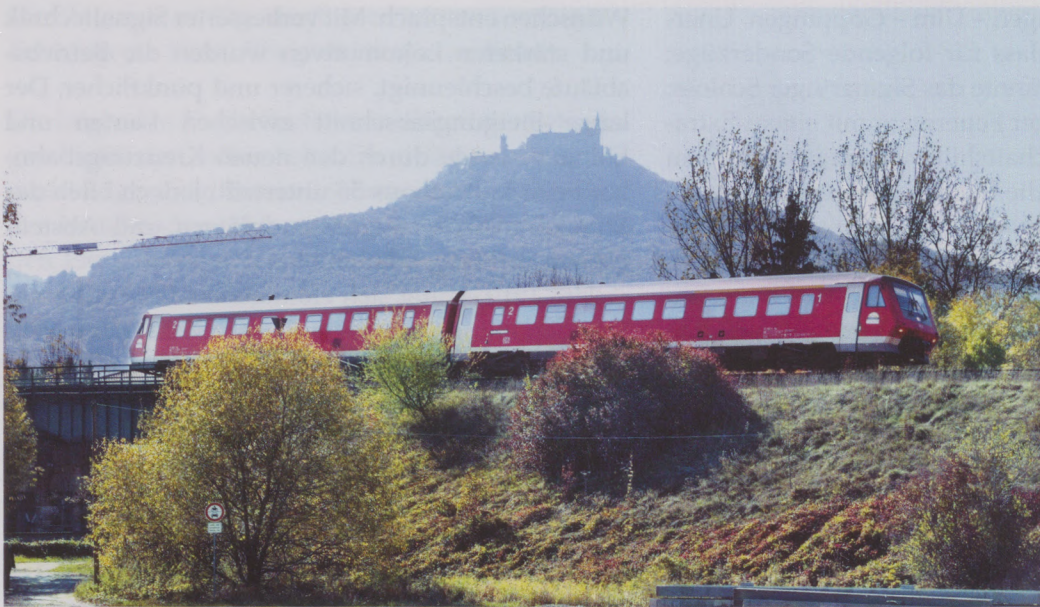
Das Herzogtum Schwaben entstand in der Zeit um 900, als das fränkische Großreich der Karolinger zerfiel, und ging bereits mit dem Ende der Staufer während des Interregnums im 13. Jahrhundert wieder unter. Trotzdem prägte dieses mittelalterliche Fürstentum, das neben dem heutigen Land Baden-Württemberg das Elsaß und große Teile der Schweiz umfasste, die Geschichte dieser Gebiete entscheidend mit.

Der Autor berichtet anschaulich von den Ursprüngen der Schwaben und Alemannen im frühen Mittelalter, der Zeit des Herzogtums unter den Staufern bis hin zu seinem „Nachleben“ im Spätmittelalter und der Neuzeit.

Der Autor: Professor Dr. Alfons Zettler lehrt mittelalterliche Geschichte an der Universität Dortmund.

www.kohlhammer.de

W. Kohlhammer GmbH · 70549 Stuttgart
Tel. 0711 / 78 63 - 7280 · Fax - 8430



Vor der Silhouette der Burg Hohenzollern rauscht der Pendolino, der Regionalexpress Sigmaringen – Stuttgart vorbei.

ben die Auswirkungen geringer; der Zugverkehr lief schon am nächsten Tag wieder planmäßig.

Zunahme des Güterverkehrs und «Trikotagen-Express» – Verstärkung in Richtung Truppenübungsplatz Heuberg

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 wurde vieles anders. Wenn auch die Zollernalb nie im Kampfgebiet lag und die Zollernbahn keine Bedeutung als strategische Durchgangslinie hatte, schlug die Einbindung der Eisenbahn in das Kriegsgeschehen sofort durch. Der «Kriegsfahrplan» – schon lange vorbereitet – führte vorübergehend zu einer drastischen Einschränkung des Zivilverkehrs. Die später zugelassenen Erleichterungen wurden seit 1916 durch fühlbaren Fahrzeug- und Kohlenmangel zunichte gemacht. Eilzüge gab es nicht mehr. Bedingt durch den Transportbedarf des Truppenübungsplatzes Heuberg und der Munitions-Anfertigungsstelle (MUNAST) Ebingen liefen häufig Sondergüterzüge über die Strecke, oder es wurden Regelzüge bis an die Grenzen der Belastbarkeit ausgenutzt. Gleichzeitig verschlechterte sich der Unterhaltungszustand von Gleisen und Fahrzeugen.

Mit dem Kriegsende im Spätherbst 1918 verbesserten sich die Verhältnisse keineswegs. Mangel an schlechthin allem kennzeichnete weiterhin den Bahnbetrieb. Der Ausfall von Zügen, z.T. über einen längeren Zeitraum, musste hingenommen werden.

Inzwischen waren die Württembergischen Staatseisenbahnen in der 1920 geschaffenen Deutschen Reichsbahn aufgegangen. Erst nach Überwindung der Inflationskrise im Jahre 1923 ging es langsam wieder in Wirtschaft und Verkehr aufwärts. Reise- lust machte sich bemerkbar. Ausflugs-sonderzüge an

den Bodensee oder in den Schwarzwald wurden gern von der Bevölkerung entlang der Zollernbahn genutzt. Von Pfingsten 1928 wird berichtet, dass wegen katastrophaler Überfüllung in einzelne Reisezüge in Balingen und Ebingen Güterwagen eingestellt werden mussten.

In der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre verzeichnete man einen enormen Aufschwung des Bahngüterverkehrs. Indessen litt hauptsächlich der Bahnhof Ebingen ständig unter Mangel an Güterwagenstellplätzen und Hallenfläche. Für mehrere Bahnhöfe der Zollernbahn ließ die Reichsbahn großzügige Ausbaupläne erstellen. Ein zweites Gleis zwischen Tübingen und Balingen wurde ins Auge gefasst; sogar die Elektrifizierung schien nicht ausgeschlossen. Verwirklicht wurde außer der Ausrüstung des Bahnhofs Ebingen mit zwei Wärterstellwerken 1926 sowie der Neuverlegung bzw. Verlängerung einiger Ladegleise nichts.

Aus dieser Zeit sind auch Zugunglücke zu vermelden. Im Bahnhof Mössingen erhielt am 23. Juli 1927 ein Personenzug Einfahrt in ein mit einem Güterzug besetztes Gleis. Es kam zum Frontalzusammenstoß mit zwei Schwer- und mehreren Leichtverletzten. Ursache war mangelhafte Fahrwegprüfung durch den Fahrdienstleiter. Ein weiterer Unfall geschah am 4. Juli 1932 im Bahnhof Engstlatt. Die Lok und mehrere Wagen eines Personenzuges entgleisten bei der Einfahrt nach Gleis 2. Wegen vorausgegangener starker Regenfälle hatte der Bahnkörper nachgegeben. Bei der Bergung der umgestürzten Lok wurde ein Bahnarbeiter von einer zusammenbrechenden Stütze erschlagen.

Nach Übernahme der Regierungsgewalt durch die Nationalsozialisten 1933 gab es bald auch auf der

Zollernbahn Anzeichen dafür, dass die friedlichen Jahre begrenzt waren. Militärische Belange begannen eine deutliche Rolle zu spielen. Die Vermutung liegt nahe, dass z.B. ein Programm zur Verstärkung der Brücken im Schmeiental 1938 sowie der Neubau von Wärterstellwerken in Inzigkofen 1936/37 und Hechingen 1939 darauf hinzielten, den Verkehr zum Truppenübungsplatz Heuberg zu erleichtern, der seit 1934 reaktiviert war. Eindeutig ist die Absicht beim großzügigen Umbau des Bahnhofs Storzingen 1935/36 zu erkennen.

Um diese Zeit erlebte die Maschinenindustrie entlang der Zollern- und Talgangbahn einen Produktions- und Versandhöhepunkt, der regelmäßig in der Vorweihnachtszeit den Einsatz eines besonderen Schnellgüterzuges notwendig machte.

Er wurde im Volksmund *Trikotagen-* oder auch *Unterhosen-Express* genannt.

Zusätzliches Güteraufkommen aufgrund des Krieges – Munitionszug explodiert im Bahnhof Ebingen

Vom Beginn des Zweiten Weltkriegs im September 1939 bemerkte man auf der Zollernbahn nicht viel, was das reine Betriebsgeschehen angeht. Weder Personen- noch Güterverkehr wurden zunächst nennenswert eingeschränkt. Aus den Kriegsjahren, die in der vorliegenden Literatur ausführlich dargestellt sind, soll hier nur regional Bahnspezifisches herausgehoben werden.

Da sind einmal die während der ganzen Kriegsdauer verkehrenden schweren Militärzüge nach Storzingen zu nennen, die oft mehrere Lokomotiven benötigten. Die aus den Ballungszentren in den ländlichen Raum ausgelagerten Rüstungsbetriebe brachten zusätzliches Güterverkehrsaufkommen. Für Balingen muss der Übergangsverkehr zur Rottweiler Nebenbahn genannt werden, der 1941/42 durch den Bau des Zementwerkes Dotternhausen und des Schlichemstaudammes veranlasst wurde. Ungeahnte und zeitweise chaotische Güterwagenzuläufe verursachte seit Sommer 1944 das Unternehmen «Wüste», auf das hier nicht näher eingegangen werden kann. In diesem Zusammenhang stehen auch die Transporte von KZ-Häftlingen auf der Zollern- und Nebenbahn im Herbst und Winter 1944/45.

Vorausgegangen waren die ersten Bombenangriffe in der Gegend, ohne dass hiervon die Bahnanlagen ernsthaft betroffen waren. Vielmehr führte der häufige Luftalarm zu erheblichen Verspätungen und Zugausfällen. Erst zwischen Sommer 1944 und dem Kriegsende machte den Eisenbahnern der Beschuss durch plötzlich auftauchende Jagdbomber

Die Kunst des Unterscheidens



Mit sortentypischen Weiß- und Rotweinen, harmonisch abgestimmten Cuvées oder Raritäten aus dem Barrique gehört die WZG zu den Spitzenerzeugern der württembergischen Weingärtner-Kultur. Individuell ausgebaute Lagenweine aus ganz Württemberg vermitteln einen repräsentativen Querschnitt der württembergischen Wein-Kultur. Und fördern so die Kunst des Unterscheidens.

Württembergische Weingärtner-Zentralgenossenschaft e.G.



Raiffeisenstraße 2 · 71696 Möglingen
Telefon 071 41/48 66-0 · Telefax 071 41/48 66 43
info@wzg-weine.de · www.wzg-weine.de



Auch auf der Zollernbahn hat Dieseltraktion die Dampfkraft abgelöst. Am 18. Juni 1971 haben sich im Bahnhof Balingen nahezu 7500 Diesel-PS versammelt, wobei je zwei Loks der Bundesbahn und der Hohenzollerischen Landesbahn gehören.

schwer zu schaffen. Bei zahlreichen Angriffen auf Bahngebiet gab es die ersten Toten und Verletzten. Fahrpläne konnten in der Schlussphase des Krieges kaum mehr eingehalten werden. Der Betrieb wurde nun nach Bedarf und Möglichkeit aufrechterhalten, oft nur nachts.

Erst in den letzten beiden Kriegsmonaten erlitt die Zollernbahn ihre schwersten Schläge. So erlebte Bisingen am 22. Februar 1945 einen Bombenangriff auf die Eisenbahnbrücke in Ortsmitte, der zwar sein Ziel weitgehend verfehlte, aber 24 Menschenleben und 20 zerstörte Häuser forderte. Am gleichen Tag wurde die Strecke in der Nähe des Bahnhofs Laufen mit Bomben belegt. Im Ort starben 19 Menschen; der Zugverkehr war einen Tag lang unterbrochen. Besonders ist aber die durch Fliegerbeschuss ausgelöste Explosion eines Munitionszuges mitten im Bahnhof Ebingen am 18. April 1945 zu nennen. Fast das ganze Bahnhofsgelände wurde unbenutzbar; Empfangsgebäude und Güterhalle brannten aus; zahlreiche Menschenleben waren zu beklagen.

Erstaunlicherweise waren bisher alle Brücken der Zollernbahn der dauerhaften Zerstörung entgangen. Das änderte sich in den letzten Tagen vor der Besetzung. Deutsche Soldaten sprengten zunächst am 21. April 1945 die Bahnbrücke 1716 über einen Feldweg oberhalb von Lautlingen. Glücklicherweise konnten die Verantwortlichen dazu gebracht werden, dafür die schon angeordnete Sprengung des Lautlinger Viaduktes aufzugeben. Schlimmer sah es im unteren Streckenbereich aus. In der Nacht zum 20. April zerstörten zurückweichende Wehrmattsangehörige zwischen Mössingen und Hechingen fünf Bahnbrücken und eine Straßenbrücke über die Bahn. Damit war der Betrieb auf der Zollernbahn vorerst beendet.

Balingen wurde am 20., Ebingen am 24. April von den Franzosen besetzt.

Wiederaufbau, Ende der Dampfloks – Zusammenarbeit mit Hohenzollerischer Landesbahn und Pendolino

Natürlich stand anfangs das Interesse der Besatzungsmacht an der Instandsetzung der Schienenwege in Richtung Frankreich im Vordergrund. Eine erste Maßnahme war der Einbau einer hölzernen Behelfsbrücke oberhalb vom Lautlinger Viadukt, die seit 15. Juli 1945 mit 10 km/h befahrbar war. An diesem Tag verkehrte ein erstes Zugpaar Rottweil – Balingen – Sigmaringen – Krauchenwies – Mengen – Aulendorf – Leutkirch – Isny ausschließlich für Zwecke der Besatzungsmacht. Am 17. August wurde eine Zugverbindung Villingen – Rottweil – Balingen – Sigmaringen eingerichtet, die erstmals eingeschränkt auch für den zivilen Verkehr zugelassen war.

Nachdem zwischen Mössingen und Bodelshausen Notbrücken erstellt waren, konnten im Dezember 1945 wieder durchgehende Züge auf der ganzen Zollernbahn fahren. Langsam setzte nun die Rückkehr zu normalen Verhältnissen ein, ein Vorgang, der Jahre erforderte und in vielen Abstufungen vor sich ging. Sie aufzuzählen, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Hervorgehoben sei lediglich die aufwendigste Baumaßnahme der ersten Jahre: Im Bahnhof Ebingen wurden 1949/50 die Güterabfertigung und 1951/52 das Empfangsgebäude neu erstellt.

Aus 50 weiteren Jahren gäbe es ebenfalls viel zu erzählen, doch soll unser Bericht mit der Datierung einiger wichtiger Vorgänge im Bahnbetrieb zu Ende

gehen. In die Jahre 1965 bis 1976 fiel der allmähliche Übergang vom Dampf- zum Dieselantrieb. Die letzten Einsätze der P 8-Loks auf der Zollernbahn zogen fotografierende Eisenbahnfans aus dem In- und Ausland an. Am 5. April 1966 stießen zwischen Frommern und Laufen zwei Reisezüge frontal zusammen. Glücklicherweise blieb es bei einigen Leichtverletzten. Ursache war das nachlässige Handhaben des Zugmeldeverfahrens durch die beiden Fahrdienstleiter. Technische Unterstützung, um einen solchen Unfall zu verhindern, gab es damals noch nicht. Das Zugmeldeverfahren stellte die einzige Zugsicherungskomponente auf der Zollernbahn dar. Erst im Jahr 1979 war die Installation der elektrischen Streckenblockung hier abgeschlossen.

Wesentlich für Sicherheit und Beschleunigung der Zug- und Rangierfahrten war der Einbau von elektrischen Drucktastenstellwerken auf fünf Bahnhöfen (Bisingen 1976, Balingen 1977, Albstadt-Laufen 1978, Hechingen und Albstadt-Ebingen 1988). Sigmaringen erhielt 1993 ein elektronisches Stellwerk neuester Technik.

Seit Oktober 1993 wurden Messfahrten mit Neigetechnik-Triebwagen – genannt «Pendolino» – durchgeführt. Diese Fahrzeuge, die hier seit September 1997 planmäßig als durchgehende Züge nach Stuttgart fahren, dürfen auf der Zollernbahn bis 120 km/h schnell sein, nachdem eine «Ertüchtigung» der Strecke erfolgte. Diese umfasste eine Verbesserung des Gleiskörpers und die Anpassung der Signalanlagen und Bahnübergangssicherungen.

Auffallend für Benutzer und Betrachter des Bahnbetriebs ist die 1991 begonnene Zusammenarbeit der DB mit der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL). Diese fährt heute alle Regionalbahn- und Güterzüge. In den von den Landkreisen Reutlingen, Tübingen, Zollernalb und Sigmaringen gegründeten Verkehrsverbund «naldo» ist die Zollernbahn seit Jahresbeginn 2002 voll integriert.

Erwähnenswert ist noch der im Herbst 2002 begonnene Einsatz von HzL-Triebwagen als «Wander-Shuttle-Zug» auf der Nebenbahn Balingen – Schömberg, die damit nach 31-jähriger Unterbrechung erstmals wieder planmäßigen Personenverkehr aufweist. Im Übrigen zeigen die Fahrgastzahlen in den Zügen der Zollernbahn deutlich steigende Tendenz.

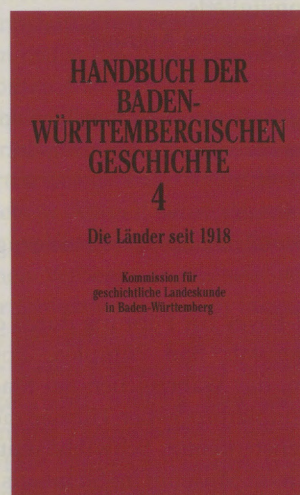
Bauliche Veränderungen waren in letzter Zeit die Verlegung des Haltepunktes Albstadt-Laufen Ort im März 2000, die Umwandlung des Bahnhofs Inzigkofen in eine fernbediente Abzweigstelle im Mai 2001 und des Haltepunktes Albstadt-Ebingen West in einen langen Kreuzungsbahnhof im Juni 2001. Man hoffte, damit auch etwas zur Bekämpfung von Ver-

spätungen bei den Zügen getan zu haben, doch scheint das Problem vorerst fortzubestehen. Eine dichtbelegte eingleisige Strecke ist in dieser Hinsicht nur schwer in den Griff zu bekommen. Es bleibt abzuwarten, ob sich die bisherigen hohen Investitionen in naher Zukunft als gerechtfertigt erweisen. Es wäre der 125 Jahre alten, aber immer wieder verjüngten Zollernbahn und ihren Kunden zu wünschen!

HINWEIS

Leser, die über die Geschichte der Eisenbahn im Raum zwischen Tübingen, Sigmaringen und Spaichingen mehr wissen wollen, seien auf das 2002 erschienene Buch «Schienen an der Zollernalb» des gleichen Verfassers hingewiesen. Es enthält nahezu alles, was es zu diesem Thema zu sagen gibt. Das Buch ist nur über den Verfasser zu beziehen. Info-Telefon 0 74 33/71 68.

HANDBUCH DER BADEN- WÜRTTEMBERGISCHEN GESCHICHTE



Band 4
Die Länder seit 1918
Herausgegeben von Hansmartin Schwarzmaier und Meinrad Schaab (+) in Verbindung mit Paul Sauer und Gerhard Taddey 2003. XXVI, 939 Seiten, Leinen mit Schutzumschlag
€ 100,- (D) / sFr 158,-
Subskriptionspreis bei Abnahme aller Bände: € 82,- (D) / sFr 133,-
ISBN 3-608-91468-4
Die Subskription endet mit Erscheinen des letzten Bandes und verpflichtet zur Abnahme des Gesamtwerkes. Der Bezug einzelner Bände außerhalb der Subskription ist zu erhöhten Preisen möglich.

Von der Revolution 1918/19 über die Krisen der Weimarer Republik, die Zeit der nationalsozialistischen Diktatur bis zum abermaligen Zusammenbruch des «großdeutschen» Reiches reicht der erste Teil der Darstellung des letzten Textbandes. An ihn schließt sich die Nachkriegsgeschichte der Länder Baden, Württemberg und Hohenzollern an. Den Abschluß bildet die Geschichte Baden-Württembergs bis nach der Wiedervereinigung Deutschlands.

Klett-Cotta
www.klett-cotta.de

