



Streifzug durch die Bahngeschichte des Oberamtes Sulz:

„Heubergbahn“

von der Neckartalbahn zur Hohenzollernbahn

Planungen und Ideen 1888 bis 1914

Akten und Pläne aus den Archiven von Sulz, Rosenfeld, Mühlheim

Inhaltsverzeichnis:

Vorbemerkung

- 1. Einleitung**
- 2. Post – und Güterverkehr in früherer Zeit**
- 3. Große überregionale Verkehrsüberlegungen zur Heubergbahn**
- 4. Bahn-Planungen im Oberamt Sulz 1865 - 1914**
- 5. Akten und Pläne aus den Archiven von Sulz, Rosenfeld und Mühlheim**
- 6. 1899 Plan der Heubergbahn Sulz - Rosenfeld:
Lageplan / Transportmengen / Kosten / Wirtschaftlichkeit**
- 7. 1914 Denkschrift / Plan / Bahntrasse der Heubergbahn Fischingen - Rosenfeld -
Dotternhausen**
- 8. Quellenangaben**

Vorbemerkung:

Im Jahre 2009 wurden im Stadtarchiv Sulz Akten und Pläne der in den Jahren 1899 bis 1914 geplanten „Heubergbahn“ erfasst und sollten im Regal einsortiert werden.

Diese waren jedoch so interessant und mussten unbedingt der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Bei der weiteren Suche wurden im Ortsarchiv Mühlheim und im Stadtarchiv Rosenfeld weitere Pläne und Unterlagen herausgesucht.

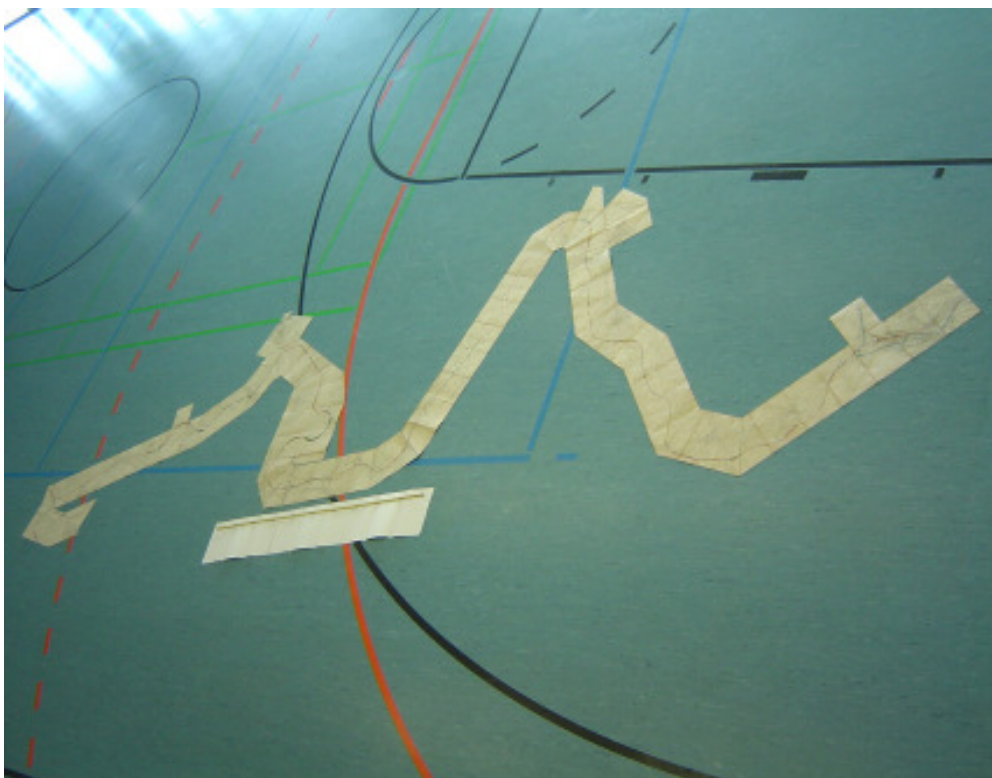
1899: Schmalspurbahn - Sulz - Vöhringen - Rosenfeld

(Pläne aus dem Stadtarchiv Sulz)



1914: Normalspurbahn - Fischingen - Rosenfeld - Dotternhausen

(Pläne aus dem Stadtarchiv Rosenfeld 3,5 x 8,5 Meter)



1. Einleitung

Vor ca. 140 Jahren war der Eisenbahnbau im Deutschen Kaiserreich und auch im Königreich Württemberg im vollen Gange.

Die Idee von Friedrich List -der großen deutschen Ökonom- welcher auch einige Monate in Sulz seine Wirkungsstätte hatte, Eisenbahn- Verbindungen durch das gesamte Deutschland zu verwirklichen, wurde in jener Zeit Land auf - Land ab realisiert.

Obwohl viele Menschen Angst vor der Eisenbahn und vor dem Fortschritt hatten, Angst, dass Menschen und Lebewesen Schaden erleiden könnten, entwickelte sich die Eisenbahn zum wichtigsten Transportmittel des 19. Jahrhunderts.

Was heute der Ruf und die Forderung nach besseren und ausgebauten Straßen und auch die Verbesserung der Eisenbahn- Fernverbindungen Paris -Stuttgart -München und auch der Bau des 2.Gleises der Gäubahn ist, war damals die Forderungen nach Eisenbahn- Verbindungen auch in die ländlichen Regionen.

So im damaligen Oberamt Sulz die Forderung nach einer „Heubergbahn“ - einer Verbindung von der Neckartalbahn zur Hohenzollernbahn - Balingen - Sigmaringen



Wie im Schwarzwälder Boten vom 2.Februar 1888 zu lesen war, ist die Notwendigkeit einer Verbindung beider Bahnen

- der Neckartalbahn zur Hohenzollernbahn - schon in dem Schlussprotokoll zu Art. 1 des **Staatsvertrags zwischen Württemberg und Preußen vom 5. März 1865 festgehalten.**



Vermutlich wurde bei der Planung der Neckartalbahn vor über 145 Jahren der Bahnhof im preußischen Fischingen bereits so eingeplant, dass dies nicht nur als Bahnhof für die Einwohner von Fischingen und des Mühlbachtals, sondern bereits als Zielbahnhof einer Heubergbahn durch das Mühlbachtal auf den Kleinen Heuberg angelegt wurde.

Es war aber nicht nur die Heubergbahn welche damals gefordert wurde.

Als Beispiele dienten sicherlich auch der Bau anderer Nebenbahnen, so im Jahre

- | | |
|-------------|--|
| 1891 | die Bahn Nagold – Altensteig „Altensteigerle“ |
| 1872 - 1892 | die Bahn Schiltach – Schramberg (im Zuge der Gäu- Kinzigtalbahn) |
| 1901 | die Hohenzollerische Landesbahn Eyach – Stetten (Salzbergwerk) |

2. Post- und Güterverkehr in früherer Zeit

Über die Verkehrsverbindungen von und nach der Oberamtsstadt Sulz ist im Sulzer Heimatbuch „Sulz: Alte Stadt am jungen Neckar“ in den Berichten von Ursula Klaiber-Haug und von Paul Müller vermerkt, dass schon im 17. JH fahrende Boten, zuerst 14-tägig und dann wöchentlich den Nachrichten- und Güterverkehr übernahmen. Frachtfahrer pendelten wöchentlich zwischen Sulz und Stuttgart, Schiltach und Nagold.

Die Verbindung mit Oberndorf, Binsdorf, Rosenfeld und anderen Bezirksorten wurde durch regelmäßige fahrende oder sogar fußgehende Boten gehalten.

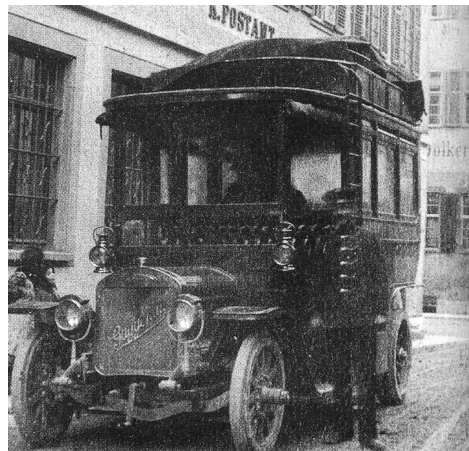
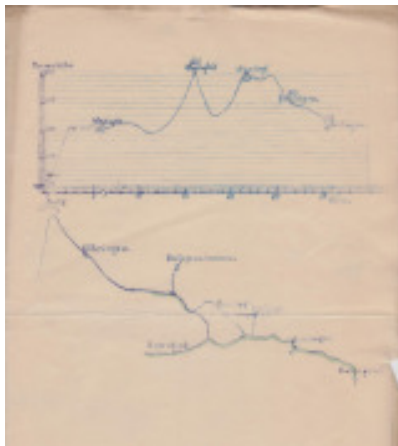
1794 gab es eine Thurn- und Taxische Postverwaltung in Sulz im Gasthaus zur Traube

1807 wurde daraus ein Königl. Württ. Postamt

Die Bauern des Kleinen Heubergs kamen zum Vieh – oder Krämermarkt oder auch zu Hochzeiten in der Oberamtsstadt Sulz mit ihren Pferdefuhrwerken. Das Vieh wurde zu fuß zum Markt getrieben.

und Vollständigkeits- Halber:

1909 wurde eine Postbus – Verbindung von Sulz über Rosenfeld nach Balingen eingerichtet.



Über den Zustand der Straßen:

Schreiben der Kgl. Generaldirektion der Post und Telegraphen:

„Auch wolle das K. Oberamt dafür Sorge tragen, dass die Instandsetzung der Straßen, .. so zeitig und ausreichend erfolgt, dass die Eröffnung des Kraftwagenbetriebs ... ohne Anstand erfolgen kann.

1931 fuhr die letzte Pferdepost in das Mühlbachtal



3. Große überregionale Verkehrsüberlegungen zur Heubergbahn

Bild: Eisenbahnkarte Württ



Wie immer wieder in den Gutachten und Denkschriften zum Bau der Heubergbahn hervorgehoben wird, sind es nicht nur

- Persönliche Wünsche der Bevölkerung, einer Verbindung zu- und von der Oberamtsstadt
- Wirtschaftliche Forderungen,
-
- sondern besonders auch der Hinweis auf die strategische – militärische Wichtigkeit

einer überregionalen Verbindung zum und vom Rhein in unsere Region – bis nach Oberschwaben.

Begründungen:

- Weg zum Rhein für Langholz (ca. 31 000 fm p.a.)
- Einfuhr von Kohlen, Kunstdünger, Streu, Kraftfutter
- Transport der Steinproduktionen (Schilf- und Stubensandstein), in die Hauptabsatzgebiete
- die bestehende Holz- und Steinindustrie konkurrenzfähig zu machen
- Weg zum Rhein „Beträchtlich verkürzt“
 - Nach Ausbau der Murgtalbahn
 - Nach Vollendung der Glatttalbahn
 - Nicht zu Unrecht auch strategische Wichtigkeit

Enorme Erweiterung der Verkehrsmöglichkeiten durch Anschluss an die

- bereits bestehende Bahn Dotternhausen – Balingen und
- geplante Bahn Dotternhausen – Rottweil – Baar
- fertig gestellte Bahn Balingen – Sigmaringen - Oberland

4. Bahn-Planungen im Oberamt Sulz 1865 – 1914

Es gab viele Plan - Varianten für die Bahnverbindung von der Neckartalbahn zur Hohenzollernbahn.
Jede Stadt und Gemeinde wollte so nah wie möglich einen Bahnanschluss besitzen.



In unserer Region waren folgende Bahntrassen – mehr oder weniger ernsthaft - im Gespräch:

- Fischingen – Kirchberg – Bernstein – Binsdorf – Geislingen – Balingen
- Fischingen – Mühlbachtal – Rosenfeld – Balingen
- Fischingen – Mühlbachtal – Rosenfeld – Dotternhausen
- Sulz – Schinderklinge – Rosenfeld – Dotternhausen
- Oberndorf – Bochingen – Rosenfeld – Balingen
- Epfendorf – Böhringen – Rotenzimmern – Schlichemtal – Schömberg

Und dazu die Begründung mit den großen strategischen Überlegungen, den überregionalen Anschluss an die Rheintalbahn, und damit vom Rhein zur Donau.

Diese sollte die Verbindung von der Neckartalbahn zur Murgtalbahn über Freudenstadt bringen:

- Freudenstadt – Dornhan – Dunningen – Rottweil
- Freudenstadt – Dornhan – Sulz
- Freudenstadt – Glatttal - Neckarhausen

Akten und Pläne aus den Archiven von Sulz, Rosenfeld und Mühlheim

Eine Bahnverbindung von der Neckartalbahn über den Kleinen Heuberg war ein sehr wichtiges Anliegen für alle Gemeinden im südlichen Teil des Oberamtes Sulz.

Jedoch gingen die Ansichten über die Trassenführung weit auseinander.

Die Stadt Sulz setzte sich kompromisslos für eine Bahnführung mit dem Anschluss an den Bahnhof in Sulz ein.



3 Varianten einer Heubergbahn mit dem Ziel bzw. Endbahnhof Sulz waren im Gespräch.

1. Trasse durch die Schinderklinge
2. Trasse über die Schleifhalde (oberhalb der Blauen Wand) - Heusteig – auf die Mühlbach-Hochfläche
3. Trasse durch das Weilertal / Sigmarawangertal (mit Tunnel)



1899 wurde auf Kosten der Stadt Sulz vom Büro Havestadt & Contag, Königl. Bauräte, Berlin-Wilmersdorf, ein detaillierter Lageplan einer **Schmalspur- Nebenbahn** „Sulz – Rosenfeld“ mit Erläuterungsbericht und Kostenvoranschlag erarbeitet mit der Trassenführung durch die Schinderklinge.

Rosenfeld war aber sehr daran interessiert, die Heubergbahn in Fischingen an die Neckartalbahn anzubinden - mit Normalspur

1914 erstellte das Eisenbahnkomitee Rosenfeld mit seinem Vorsitzenden Julius von Biberstein, Kgl. Forstmeister, eine

„Denkschrift zum Projekt einer normalspurigen Nebenbahn Fischingen – Rosenfeld – Dotternhausen“

mit Karte und Längenprofil, dazu von Katastergeometer Fuchs einen detaillierten Plan über die Trassenführung.



5.1 Einige wesentliche Akten- Auszüge:

Die Akten aus den Archiven Sulz, Mühlheim und Rosenfeld zeigen auf, dass das Projekt „Heubergbahn“ in 3 Zeitabschnitten anzusehen ist:

I. Abschnitt von 1897 bis 1899:

1897

erfolgten im Auftrag des Komitees Rosenfeld eine Verkehrsermittlung über den zu erwartenden Warenverkehr.

Dazu eine erste Rentabilitäts – Rechnung.

Bild: Musterfragebogen



Lt. einem Bericht aus Rosenfeld in der Sulzer Chronik vom 17.8.1897

hat das Büro Havenstadt & Contag die eingelaufenen Verkehrermittlungen zusammengestellt und hat folgendes Resultat errechnet.

Verfrachtet werden könnten pro Jahr

2 378 Waggonladungen

16 000 Ctr. Stückgut

9 000 Stück Vieh

10 000 Interessierte im Personenverkehr

Sulzer Chronik 17.8.1897

Stungachthalbahn zusammengestellt sind, hat sich folgendes Resultat ergeben: 18 Ortschaften, von denen die Ermittlungen vorliegen, verfrachten pro Jahr 2378 Waggonladungen, 16 000 Ctr. Stückgut und ca. 9000 Stück Vieh. Hiernach berechnet sich folgende Betriebseinnahme:

Personenverkehr (ca. 10 000 Interessenten)	17 000 M.
Wassergut	28 000 M.
Stückgut	8 000 M.
Vieh	9 000 M.
Post	1 000 M.
zusammen	58 000 M.

58 000 M würden dabei als Betriebseinnahmen p.a. erwirtschaftet.

Mit Betriebsausgaben p.a. wäre zu rechnen

- 26 280 M Bahn Sulz – Rosenfeld 12 km → Überschuss 31 000 M
- 32 800 M Bahn Fischingen - Rosenfeld 15 km → Überschuss 25 000 M

Investitionen:

Ges. Investitionen 980 000.- M

Landeshilfe 300 000.- M

Planungskosten: 33 000.- M

Projektbearbeitung, Bauleitung, Bauaufsicht, Schreib- und Zeichenhilfe, feldmessengerische Arbeiten, Haltung des Baubüros, Zinsen während der Bauzeit, Entschädigung bei Unglücksfällen und alle unvorhergesehenen Arbeiten **etwa 3 % = 33 000.- M**

Lt. dem Gr-Protokoll Sulz würde dies eine Rentabilität von

4 % bei der Bahnstrecke Sulz – Rosenfeld

2 ½ % bei der Bahnstrecke Fischingen – Rosenfeld **ergeben**

1898

wurde das Büro Havestadt & Contag – Königliche Bauräte – Berlin beauftragt, das Projekt einer Eisenbahnverbindung Sulz – Rosenfeld auszuarbeiten.

1898

wurde auch schon überlegt, **die Bahn mit elektrischer Kraft** zu betreiben, falls an den Endpunkten Sulz und Rosenfeld die Abnahme von elektrischer Energie in Aussicht zu nehmen wäre.

1899

Landtagsabgeordneter Böhm hat den Eindruck gewonnen, dass das Eisenbahnprojekt „nicht aussichtslos“ sei.

1899 Dezember

- a. Die Württ. Eisenbahngesellschaft empfiehlt das Gesuch zur Erstellung einer Nebenbahn Sulz – Rosenfeld einige Jahre ruhen zu lassen.
- b. Es folgt nun ein Streit mit der Stadt Sulz, weil diese ihren zugesagten Kostenanteil an den bisherigen Planungen nicht bezahlen möchte.

II. Abschnitt von 1912 bis 1914

1912

Sulz macht eine Eingabe an die Königl. Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahn, dass bei den Planungen für ein 2.Gleis der Neckartalbahn die Einführung einer Nebenbahn Sulz – Rosenfeld in den Bahnhof Sulz berücksichtigt wird.

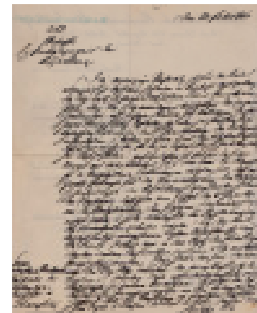


Bild: Schrift Malmshheimer

1913 8. August

wurde wieder das Eisenbahnkomitee Rosenfeld aktiv:

Kgl. Forstmeister Julius v. Biberstein

und

Katastergeometer Fuchs

erläutern dem Gemeinderat Sulz die Pläne und die Kostenbeiträge der Bahn Fischingen – Rosenfeld.



GR Sulz weist auf die Nachteile für die Stadt Sulz hin und beschließt:

Auf Kosten der Stadt untersuchen zu lassen

„ob und wie die Interessen der Stadt Sulz und ihren Verkehrswünschen mit dem Bahnprojekt der Heuberg – und Mühlbachgemeinden am besten in Einklang gebracht werden zu können und dass die Frage der Einführung der neuen Bahn bei der gegenwärtigen Bearbeitung für das 2. Gleis ... berücksichtigt werden müsse.

*„..... **Beschlussfassung über ein finanzielle Beteiligung auszusetzen.***

1914 19.3.

K. Eisenbahn Bausektion teilt mit, dass die von Sulz in einem Gutachten vorgeschlagene Trasse durch die Schinderklinge

„den Ortschaften wenig entspreche“.

..... nur noch den Vorteil für die Stadt Sulz selbst – erblicken“.

..... während in der Einführung in Fischingen die Möglichkeit besteht, die Nebenzüge in Richtung Horb statt Sulz weiterzuführen.

1914 25.3.

Sulz versucht mit einer Deputation von Sulz, Vöhringen, Bergfelden in Stuttgart

„ ... noch persönlich die hier bestehenden Wünsche vertreten zu dürfen“.

1914 22.4.

Die Stadt Sulz beteiligt sich an der Heubergbahn mit 20 000.- M pro Kilometer Bahnstrecke auf Markung Sulz.

Aber nur, wenn die Bahn direkt in Sulz, und zwar durch die Schinderklinge, einmündet.

1914 1.3.

Denkschrift zum Projekt einer normalspurigen Nebenbahn mit Karte und einem Längenprofil

Fischingen - Rosenfeld – Dotternhausen

- c. **Sulz im Komitee nicht mehr beteiligt**
- d. Bahnlinie Fischingen- Rosenfeld- Dotternhausen (Mühlbach- Kelter- Beuremer- und Stunzachtal zur Liasplatte mit Rosenfeld)



Dann kam der I. Weltkrieg.

Vom Projekt „Heubergbahn“ war keine Rede mehr – bzw. sind keine weiteren Schriftstücke in den Archiven bekannt.

III.Abschnitt von 1919 bis 1928

1919

Eine erneuten Eingabe an das Württ. Ministerium – Verkehrs Abteilung durch das Eisenbahn-Komitee Rosenfeld zur Erbauung einer Nebenbahn Fischingen - Rosenfeld – Dotternhausen wurde abgelehnt.

1927

Denkschrift für die Fortsetzung der Nagoldbahn über den Kleinen Heuberg:

Nagold - Horb - (Neckar - Viadukt) - Empfinger - Binsdorf - Schömberg – Balgheim

1928

Festschrift: Bahneröffnung Schömberg - Rottweil

5. 1899 Planung der Heubergbahn Sulz – Rosenfeld:

Lageplan / Transportmengen / Kosten / Wirtschaftlichkeit

Schmalspur wie im Königreich Württemberg üblich
(Bahn Nagold – Altensteig)

Spurweite 750 mm (Normalspur 1435 mm),

Verkehr von Staatsbahngüterwagen auf Rollböcken möglich

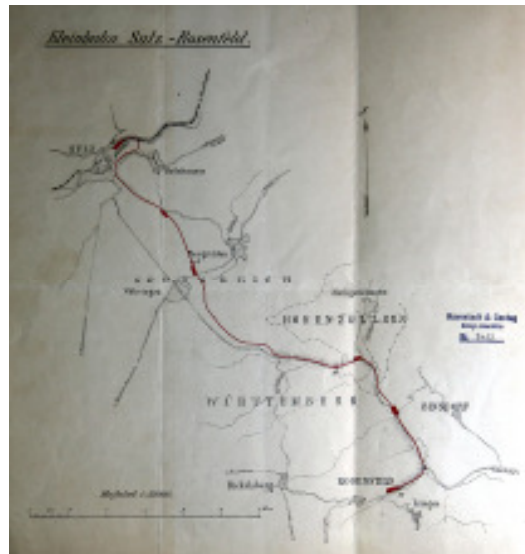
15 km/ Std mittl. Verkehrsgeschwindigkeit
tägl. 4 gemischte Züge in jeder Richtung

Bahnlinie:

Größtes Steigungsverhältnis 1 : 30

Kleinster Krümmungshalbmesser 150 m

Länge der Bahnlinie 15,7 km



- **Bahnhof Sulz**
(Bahnhof vorhanden, Rampe für Ladestraße für Freiverladung, Lastenkran, Rollbockgrube, Schmalspur-Gleisanlagen nur kurz da wegen Steigungsverhältnissen nur kurze Züge gebildet werden können) 427,0 NN
- Ca.600 m Neckarabwärts vom Bahnhof - Neckarbrücke mit 30 m Mittelöffnung
„Bitze“
- Übergang „Chaussee“ – Holzhausersteige in der Kurve – in Schienenhöhe gekreuzt
- Schluchtartige „Schinderklinge“ wird mit einer 30 m weiten Eisenkonstruktion überbrückt
- „Rebbergen“
- **Haltepunkt Holzhausen** - auf dem Scheitelpunkt / Salzstock 506,8 NN
(befestigter Bahnsteig mit offener Wartehalle)
 - 79.8 m Höhendifferenz
- „Gänsbühl“
- **Bahnhof Bergfelden – Vöhringen** bei der „Rötenmühle“ (Heutige Umgehungsstraße)
(Nebengleis, Laderampe mit kleinem Güterschuppen, Stationswärterhaus) 502,5 NN
- „Scheinten“
- Scheitelstrecke „Beim Schützenhaus“ ??? (16 m tiefer Einschnitt) 539,8 NN
- „Beuremortal“
- **Haltepunkt „Siegelhaus“**
(befestigter Bahnsteig mit offener Wartehalle) 509,3 NN
- **Fürstentum Hohenzollern**
- **Haltepunkt „Zimmern“** - Heiligenzimmern / Fabrikle
(befestigter Bahnsteig mit offener Wartehalle) 489,7 NN
- „Stunzachtal“
- **Haltepunkt Binsdorf** im „Bubenhofertal“
(Totes Gleis mit Laderampe und offener Wartehalle) 504,9 NN

- „Burg“ Kreuzung Rosenfeld –Balingen 532,6 NN
- **Bahnhof Rosenfeld** (Abzweigung nach Isingen) –
(Lokomotivstation / Betriebshof / Güterschuppen / Verwaltungsgebäude / größere
Rampe mit Kran für Holz und Steinverkehr / Ladestraße für Freiverladung)
557,0 NN
- Spätere Weiterführung der Bahn nach Dotternhausen nicht ausgeschlossen

6. 1914 Plan der Bahntrasse der Heubergbahn Fischingen – Rosenfeld – Dotternhausen

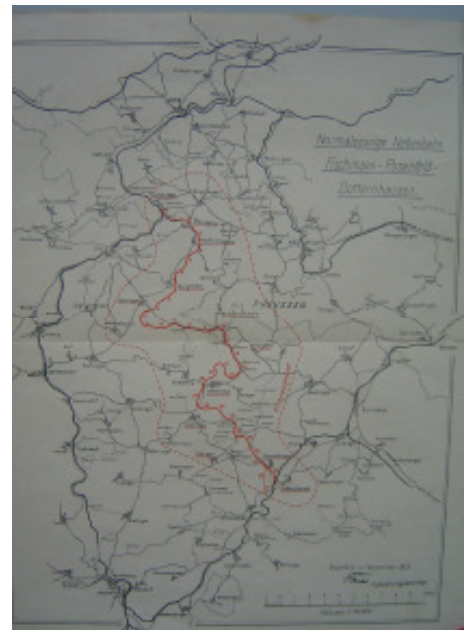
mit Lageplan 1 : 100 000; Längen / Höhenprofil

Herausgeber:

Eisenbahnkomitee Rosenfeld

Mitglieder – alle beteiligten Gemeinden (ohne
Sulz)

Vorsitzender: Julius v. Biberstein, Kgl. Forstmeister,
Rosenfeld



Baukosten: (ohne Grunderwerb)

4 100 000 M = 125 000 M pro Km

Staatsbeitrag

Beitrag der Gemeinden

Betriebseinnahmen p.a.

Personenverkehr 44 500.- M

Güterverkehr 111 500.- M

Postbeförderung 6 000.- M

Gesamteinnahmen 162 000.- M

Betriebsausgaben p.a.

Gesamtausgaben 98 600.- M

Betriebsüberschuß p.a. 63 400.- M

Verzinsung 1,76 %

Beschreibung der Bahnlinie:

Normalspurige Nebenbahn
Höchstgeschwindigkeit 40 km/Std

Bahnhof Fischingen (Preußisches Oberamt Haigerloch) 415,8 NN
Mit Drehscheibe versehen

Hochwasserdamm „Untere Salzwiesen“ – Neckarbrücke – Mühlbachbrücke –
Boschenmühle – Reinhalde

Bahnhof Mühlheim („Nahe dem großen Preußischen Ort Empfingen“) 439,0 NN

Nordöstliche Ecke Friedhof – südlich des Bierkellers an der Wilksteig – Kirchäcker – Ahlen –
obere Bühlgärten

Bahnhof Renfrizhausen am Vicinalweg nach Kirchberg, günstig gelegen zum Wald und den
bedeutenden Steinbrüchen. Eingerichtet zum Verladen von Holz und Steine. 458,0 NN

Führt durch Gewende Bohnen – Berken - Pfeiffen – Stockäcker – Hasenbühl – Schafstelle -

Bahnhof Bergfelden: zwischen Brühl und Vohental. Mit Langholzverladeplatz. 505,0 NN

Neuen Gärten – Schützel – Hirten –

Vöhringen - Scheinten – Ried

Bahnhof Vöhringen mit größerem Holzverladeplatz. 513,8 NN

Südlich Vorder Oeschle und See – Stauden – Rübenteil – größerer Einschnitt – Keltortal –
Siegelhaus –

Preußisches Gebiet

Bahnhof Heiligenzimmern mit Holz- und Steinverladeplatz 491,5 NN

Heiligenzimmern – Fabrikle – Breitenau – Stunzach entlang

Württembergisches Gebiet

Bahnhof Binsdorf 502,2 NN

Bahnhof Rosenfeld 644,5 NN

Bahnhof Leidringen 637,0 NN

Bahnhof Täbingen

Bahnhof Dormettingen 652,0 NN

Bahnhof Dotternhausen 656,7 NN

7. Quellenangaben

Akten und Pläne aus dem Stadtarchiv Sulz a.N:
Pläne der Schmalspurbahn Sulz – Rosenfeld vom Büro Havestad & Contag 1899, mit
Erläuterungsbericht.
Akten-Beilagen Nr. 1 - 63

Akten und Pläne aus dem Stadtarchiv Rosenfeld:
Pläne der Normalspurplan Fischingen – Rosenfeld – Dotternhausen 1914

Akten und Pläne aus dem Ortsarchiv Mühlheim:
Denkschrift zum Projekt normalspurige Nebenbahn Fischingen – Rosenfeld – Dotternhausen
1914

Der Landkreis Rottweil 2003

Sulz und die Eisenbahn von Paul T. Müller

Sulz – Alte Stadt am jungen Neckar, Stadtbuch 1984

Bilder aus vergangener Zeit von Peter Vosseler, Band I und II

Schwarzwälder Bote

Sulzer Chronik

www.deutscheisenbahn.de

Kleine Geschichten von der lokalen Eisenbahn von Hannes Schneider

www.wikipedia

Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen

Geschichte der Eisenbahn in Württemberg

Schmalspurbahn

Hohenzollerische Landesbahn

Beschreibung und Geschichte der Stadt Sulz a.N. von F.A.Köhler 1835