

Heinrich Spachholz, Mitbegründer der Druckerei und Buchbinderei „Spachholz & Ehrath“ und Verleger der „Schwarzwälder Zeitung“, wanderte am Dienstag, dem 17. Sept. 1907 auf der neuen Eisenbahnstrecke von Kappel-Gutachbrücke nach Bonndorf. Den Reisebericht den er dazu verfasste, veröffentlichte er am Freitag, dem 20. Sept. 1907 ganzseitig in der „Schwarzwälder Zeitung“.

Ein Spaziergang auf der Bahnstrecke Kappel – Bonndorf

Bonndorf, 20. September.

Als einer der letzten Passagiere, die diese Strecke erlebten, bestieg ich letzten Dienstag in der Frühe den Löffinger Postwagen, der am Tage der Bahnbetriebseröffnung in die Rumpelkammer der Romantik gestellt wird. So eine Kaiserliche Reichspostwagenfahrt nach Löffingen – Kappel an einem Herbstmorgen bei Gefrierpunkttemperatur, mit Nebel und Reif, ist ein Vergnügen. Man wird von 5.20 bis 8.55 um 2.20 Mark gerüttelt und geschüttelt, die Luftlöcher der noch nicht tätigen Winterheizung verbinden sich mit den Ritzen hinten und vorn. Da dachte der Reisende mit Wehmut an die einstmals im preußischen erlebte 4. Wagenklasse und andere Wohlfahrtseinrichtungen und berechnete zahlenmäßig die Vorteile der in 8 Tagen fahrenden Bahn. Die Bahn Kappel – Bonndorf fährt die gleiche Strecke (20 Kilometer) in 60 Minuten für 40 Pfennige, mithin verkehrt die Badische Staatsbahn fünfeinhalbmal rascher und fünfeinhalbmal billiger wie die Deutsche Reichspost. Und um das zu erreichen, hat die Gegend ein halbes Jahrhundert lang petitionieren müssen.

Als die Sonne groß und feurig aufstieg, duldet es mich nicht länger. Ich entsprang hinter der Löffelschmiede dem saumseligen Vehikel, tauchte in das Nebelmeer talabwärts, kletterte die Kappeler Höhe empor, trank bei Maria Glaß im „Sternen“ ein Kirschwasser, wanderte wieder zu Tal und saß eine Stunde vor Ankunft meiner Post, die in Lenzkirch Fuhrwerkswechsel hat, beim „Z`niene“ in dem Trinkhüttlein auf Station Kappel, die ihren neuen Namen „Kappel-Gutachbrücke“, tags zuvor durch den Maler auch äußerlich sichtbar erhielt.

Hier beginnt die neue Schwarzwaldbahn. Eisenbahnler erzählen, daß in einer Stunde der Zug mit dem Umzugsgut aller Streckenangestellten mit diesen selbst, samt Weib und Kind, Bonndorf zudampfte und nur auf das Eintreffen eines Stabes

höherer Beamten warte, die bei dieser Gelegenheit nochmals den Gesamtbau gründlich mustern wollten. Mit letzterer Eröffnung schwand dem Berichterstatter, der schon einige male sich vergeblich um eine Freifahrt bemühte, die letzte Hoffnung, den Auftrag der Redaktion bahnfahrend, nötigenfalls nach dem Rezept des Hauptmanns von Köpenick, erledigen zu können. Ein Ministerialerlass verbietet allen nicht (im Dienst oder für Lieferungen) beteiligten Personen die Benutzung der Züge. Ich mußte die hübsche Entfernung bis zum heimatlichen Endpunkt also auf Kosten meiner glücklicherweise leinölgeschmierten Schuhsohlen zurücklegen, um eine von technischer Sachkenntnis nicht getrübe Plauderei zuwege zu bringen, denn auch nach einem einigermaßen bahnbauverständigen Begleiter hatte ich mich schon wochenlang umsonst umgesehen. In Frankreich werden Vertreter der Presse Staatsoberhäupter, in Skandinavien Minister, in England Regierungsvertreter, in Amerika Milliardäre, in Deutschland werden sie bis jetzt immer nur --- hinten angesetzt. Sie haben keine Rechte, immer aber die Pflicht, um himmelswillen nichts Unkorrektes zu schreiben.

Sicheren Fußes beschritt ich die Geleise, wo der noch nicht wegfrei gemachte Schotter die unterste Fläche meiner Körperlichkeit liebkosend begrüßte und mein Auge die Inschrift, daß das Betreten des Bahnkörpers Unbefugten strengstens verboten ist. An der letzten Stange setzt der Telegraphenarbeiter die Steigeisen an, um den elektrischen Draht zu knüpfen. Hier bei der Ausfahrt der Bahn, die ihrer Normalspurigkeit wegen nicht als Bähnle angesprochen werden darf, genießt der Reisende einen großartigen Ausblick: die Gutachbrücke, die der Station Kappel den neuen Namen gab, die größte pfeilerlose Eisenbahnbrücke Deutschlands, wie es in den Reisebüchern heißt. Ein majestätischer Bau! Der gewaltige massige Steinbogen mit 39 Meter Höhe und 64 Meter Weite, der in den Lüften laufende Bahnkörper, die wilde Klüftung des mächtigen Gutachbettes, in dessen Tiefe ein unscheinbares Gewässer „brauselt“, als Hintergrund starrender Fels, ganz hoch aufgerichtet, über den die letzten Nebelschwaden zogen, derweil der sieghafte Sonnenball seinen Strahlenkranz durch die Wipfel der zum Himmel ragenden Tannen schüttete. Mancher Fremde wird unter dem Eindruck dieses Bildes mit großen Erwartungen die Fahrt der neuen Strecke beginnen, deren Rahmen jedoch nur ein idyllisch-lieblicher ist.

Bis zur Wartstation 1, wo der Schlosser im Stall den Futtertrog montierte, war außer einer Straßenunterführung und einer Überführung nichts von Belang zu sehen. Die Bahnwarthäuser gleichen sich wie ein Ei dem anderen. Sie enthalten drei Zimmer, Küche, Speicherraum, großen Keller, Geschirrkammer, Futtergang mit Stall, über letzterem großen Heuboden. Die Häusle sind wohnlich und praktisch eingerichtet, ihr schmuckes lebhaftes Äußere mit dem farbenfrohen Anstrich paßt sich gut der Landschaft an und bringt Abwechslung in deren Bild. Man meint es

könnte nur Glück in diesen freundlichen Anwesen wohnen. Als ich die Station 1 durchmustert hatte, erschien auf der Höhe die drohende Gestalt des Bauführers, doch war ich wieder bereits auf Tiefbaugelände geflüchtet, als der Herr vom Hochbau bei zwei Italienern sich interessiert nach meinen Rechten erkundigte.

Die Strecke geht bis Kappel-Grünwald durch wenig wechselndes Gelände an Wald, Wiese und Hügelung vorbei. Man passiert den Durchstich des Rechenfels, der Sprengungen von 45 Meter Länge und 20 Meter Höhe nötig machte, begegnet einem pfadlos in den Wald weisenden Wegweiser zum „Hohen Baum Kappel“ und einem protzig neben dem Bahnkörper hockenden Findling von anständiger Größe. Auf dem Gleis spazierte ein junges Rehparle, beschnupperte den Oberbau, äugte mich an, nahm dann gemütlich Reisaus und postierte sich am Waldrand. Da diese Tiere nicht störrisch sind, besteht kaum die Gefahr, daß sie das „Zügle“ zum Stehen zwingen.

Der Haltepunkt Kappel-Grünwald 3,6 Kilometer von K.-Gutachbrücke, liegt in einem weiten Waldkessel wie ein Schneckenhaus in einem Moosgrund. Das Gebäude ist nicht viel größer wie eine Wartstation und in Bauart und Ausschmückung wie diese gehalten. Drinnen war großes Reinemachen und deshalb wehrten die Frauen dem Eindringling, der gleich darauf Willkomm und Trunk im Wirtshaus „zum Rechenfels“ entgegennahm, einem primitiven Bau, Hermann Ganter in Neustadt gehörig, der hier seit Beginn der Bahnarbeiten durch Familie Bremayer wirtschaften lässt. Die Leute sagen, der Besitzer müsse, um die Konzession zum Weiterbetrieb jetzt zu erlangen, sich verpflichten, ein größeres Gasthaus dort zu erstellen. Freilich, der Platz ist verlockend genug und an Ausflüglern von Lenzkirch, Neustadt, Bonndorf und weiter her wird es auch nicht fehlen. Die nächsten Ortschaften sind Kappel (10 Minuten), Grünwald (1/2 Stunde), Dresselbach (3/4 Stunde). Die redselige Wirtin erzählte, daß Kappel selbst durch die Bahn zu verlieren fürchtet, wenigstens was Durchgangsverkehr anlangt, erzählte mir und der Frau Stationswart von dem lebenswürdigen reisenden Pfarrherrn und anderen freundlichen Dingen. Vorm Haus wusch ein schlankes helläugiges Maidli ganze Batterien Geschirr. Ich wäre gern geblieben. Die trauliche Stätte ladet „zum Trinken und zum Lieben“.....

Bald hinter Kappel-Grünwald verläßt der Bahntelegraph den Damm, überquert das breitbuchtige Tal der Haslach, mündet auf der jenseitigen Strecke zwischen Gündelwangen und Unterlenzkirch, läuft bahnrückwärts nach Oberlenzkirch und dann die Strecke wieder vorwärts bis Bonndorf. Wenn Lenzkirch nicht wäre, hätte auch die Bahn diese Abkürzung, die nahezu die Hälfte der Strecke bedeutet, mittels eines kühnen Bauwerks sich zunutze machen können. Trösten wir uns: Wenn Lenzkirch nicht wäre, wäre wohl auch die Bahn noch nicht und Lenzkirch als

einzigster Industriepfatz an der Strecke hatte den ersten Anspruch auf vollwertige Verbindung.

Lockend schaut von drübenher die Klausbachbrücke, der stattlichste und technisch schwierigste Bau der Bahn. Wenn ich ein Vöglein wär oder sein Berichterstatter, nähme ich fliegend, seiltanzend oder „abi und uff!“ die Richtung des Telegraphen. So jedoch mußten meine Füße von Schwelle zu Schwelle bis beinahe Lenzkirch hupfen, dieweil dort wieder Schottersteine links und rechts den Weg verrammelt hatten. Hier hat das Dynamit tüchtige Arbeit gehabt. Viermal mußten Felsenpartien, deren eine 120 Meter lang, gesprengt werden. Steile Abstürze, der Hochwald, die leise plauschende Haslach mit ihren Weidengruppen, das in der Ferne winkende Städtchen bringen hier manche Abwechslung. Der Umzugsgüter- und Inspektionszug pfiff gerade hinter mir, da ich Lenzkirchs festen Boden spürte, ich blieb also der Not enthaben, mich seitlich in die Büsche schlagen zu müssen.

Lenzkirch, in dessen Weichbild die Uhrenfabrik Akt.-Ges. mit ihrem Gebäudekomplex dominiert, hat seinen Bahnhof am südlichen Eingang hingestellt, auf einen weiteren freien Pfatz, der dem Sacklauf des Gleises ungeengt Raum bietet. Die erste große Brücke, Fachwerkbau von 25 Meter Spannweite, hat an der Grenzscheide beider Lenzkirch das Überschreiten der Haslach nötig gemacht. Diesseits liegt Wartstation 3. Die Hochbauten des Bahnhofs sind denen in Bonndorf ähnlich, nur im Äußeren, der Örtlichkeit entsprechend, weniger lebhaft gehalten. Das Haus rechter Hand verriet seine Bestimmung durch die bekränzte Inschrift: „Glück unserem Bahnmeister!“ Namentlich am Hauptgebäude muß noch viel gearbeitet werden bis zum Eröffnungstage. Die ungewohnte Schottertour hatte mich mürbe gemacht, der innere Mensch schrie nach Nahrung. Im Bahnhofshotel gegenüber traf ich leider nur Handwerksleute, die mir sagten, daß der Betrieb auch erst am nächsten Dienstag aufgetan werde. Der ortsansässige Metzgermeister Vogt hat ein großes eigenartig gebautes Haus erstellt, mit allem Komfort der Neuzeit eingerichtet. Im Vorgefühl des Sektfrühstücks am 24. eilte ich Unterlenzkirch zu. Rechts manövierte der Zug. Ein Hoffnungsstrahl: vielleicht nimmt er mich doch noch mit? Da kam auch schon der Beamtenstab des Weges daher. Ich riss die Kappe vom Kopf. „Darf ichs wagen Sie zu fragen...?“ Die hochhoffiziellen Gesichter würdigten mich keines Blickes. Ihr Interesse galt ganz dem toten Bahnkörper. „Halts Maul und wandere!“ raunte ich mir zu, suchte den „Hirschen“ auf, bestellte ein Mahl und freute mich der Freiheit, als der Zug eine halbe Stunde später hinterm Haus vorbeipfiff.

Von Kappel-Gutachbrücke bis Lenzkirch sind es 6,8 Km, bis Unterlenzkirch 8 Km, die beiden letzteren Stationen liegen also nur 1,2 Km von einander entfernt. „Wie kommt es, daß beide Stationen so aufeinander gebaut sind?“ frug ich einen Unterlenzkircher. „Wir haben eben Glück gehabt“ lautete die trockene Antwort.

Und ein anderer gab diesen Bescheid: „We m`r isen Zug hier verpaßt hent, chönnet m`r aneweg no uf Lenzkirch laufe!“ Das leuchtete mir ein und ich ging.

Von der Haltestelle Unterlenzkirch gelangt man bald zu der großen Brücke über den Klausenbach bei der Schleifesäge. Hier mündet der Klausenbach in die Haslach. Das eiserne Bauwerk (System Fischbauch oder Parabelträger) schwebt 45 Meter breit und nahezu ebenso hoch über der weit ausgedehnten Talmulde. Es ist ein buntes reiches Stück echter Schwarzwald, das sich dem Auge von diesem Ausblick bietet. Jos. Glunk in Kappel hat eine wirkungsvolle Aufnahme gemacht und zu einer Koloritkarte vervielfältigt.

An der Wartstation 6 vorbei gelangt man in ein weites Waldgebiet, das sich bis Holzschlag hinzieht, Besitz des Fürsten zu Fürstenberg, der hier einen eigenen Holzverladeplatz (Wartstation 7) anlegen ließ, an dem die Güterzüge halten. Viele Waldarbeiter sind schon jetzt mit dem Abholzen einer großen Strecke beschäftigt, doch steht zu hoffen, daß bald neues Leben aus diesen Baumruinen blüht. Auf dem Verladeplatz, der nach dem benachbarten Grünwald seinen Namen trägt, wurde die Waage montiert, der Wärter und seine Frau richteten die Betten, ein Italiener kochte Kaffee und ein anderer schrieb einen langen Brief auf einem Baumstumpf. Es muß wohl ein Liebesbrief gewesen sein, denn er war sehr sauber geschrieben und die Augen des hübschen braunen Gesellen glänzten.

Mit Holzschlag, das Gündelwangen vorgelagert ist, geht der Schwarzwald sozusagen zu Ende. Es ist die letzte zerstreut liegende Ortschaft und weiter südlich finden sich nur noch vereinzelt Schwarzwaldhäuser. Am Ausgang des Ortes steht die mechanische Werkstatt von Stoll. Sie ist (Lenzkirch ungezählt), außer der Schleifesäge das einzige Unternehmen, das ich an der Strecke entdecken konnte. Man ist begierig, welche Wandlung die Bahn in dieser Hinsicht bringen wird, ob Industrie ins Land kommt. Die Sägewerke, die das weitaus größte Kontingent des Güterverkehrs stellen werden, liegen versteckt in den Tälern ringsum.

Die Station Gündelwangen ist einige hundert Meter entfernt von diesem vielgenannten Dorfe. Rechter Hand, auf einem Hügel, hochragend und einsam die Kirche, davor das Pfarrhaus. O alte glückliche Zeiten, wo wir dort noch Sipplinger trinken und lustige Lieder singen konnten..... Malermeister Kramer verrichtete am Stationsgebäude die letzte Pinselarbeit. In die Wartstation 8 nebenan hielt die Wärterfamilie geschäftig Einzug. Eine Kolonne Italiener richtete die Rampe.

Jetzt gings mit neuem Mut dem Endziel zu. Auf der ganzen Strecke, das muß gesagt sein, bin ich Bahnangestellten begegnet und alle grüßten höflich, keiner beanstandete meinen verbotenen Weg. Haben sie mich für einen Menschen oder für einen Beamten gehalten ?

Hinter Gündelwangen bewegt sich das Gleis durch einen langen tiefen Einschnitt. Das ist der frühere Vogelbuck. Er mußte durch gewaltige Ausbaggerung dem

Bahnkörper gleichgemacht werden. Auf der ganzen Strecke von der Gutachbrücke her finden sich keine Steigungen über ein Prozent.

Die Wartstation 9 sitzt mitten im Walde, der bis Bonndorf läuft, bis zum Einschnitt beim Glashütter Weg, wo eine gewölbte Brücke den Bahnkörper übertunnelt an Wartstation 10 vorbei, wo die eingleisige Strecke in den Schienenwirrwarr des Rangierbahnhofs mündet. Die hochgelegene Bonndorfer Station grüßt. Ich lande nach 12 stündiger Tour. Leider war es dem Wanderer nicht vergönnt, auf offener Strecke dem zurückfahrenden Zug sich zu präsentieren. Er stand noch. Das Zugpersonal, das mir in Kappel-Gutachbrücke die Mitfahrmöglichkeit gütigerweise in Aussicht stellte, musterte mich mitleidig. Hier in Bonndorf war alles bereits fertig. Die Bahnlaternen wurden montiert. Bunte Stangen für Wimpel und Kranzwinde waren aufgerichtet. Schmuck, stattlich, blitzsauber lacht die Anlage dem Ankommenden entgegen.